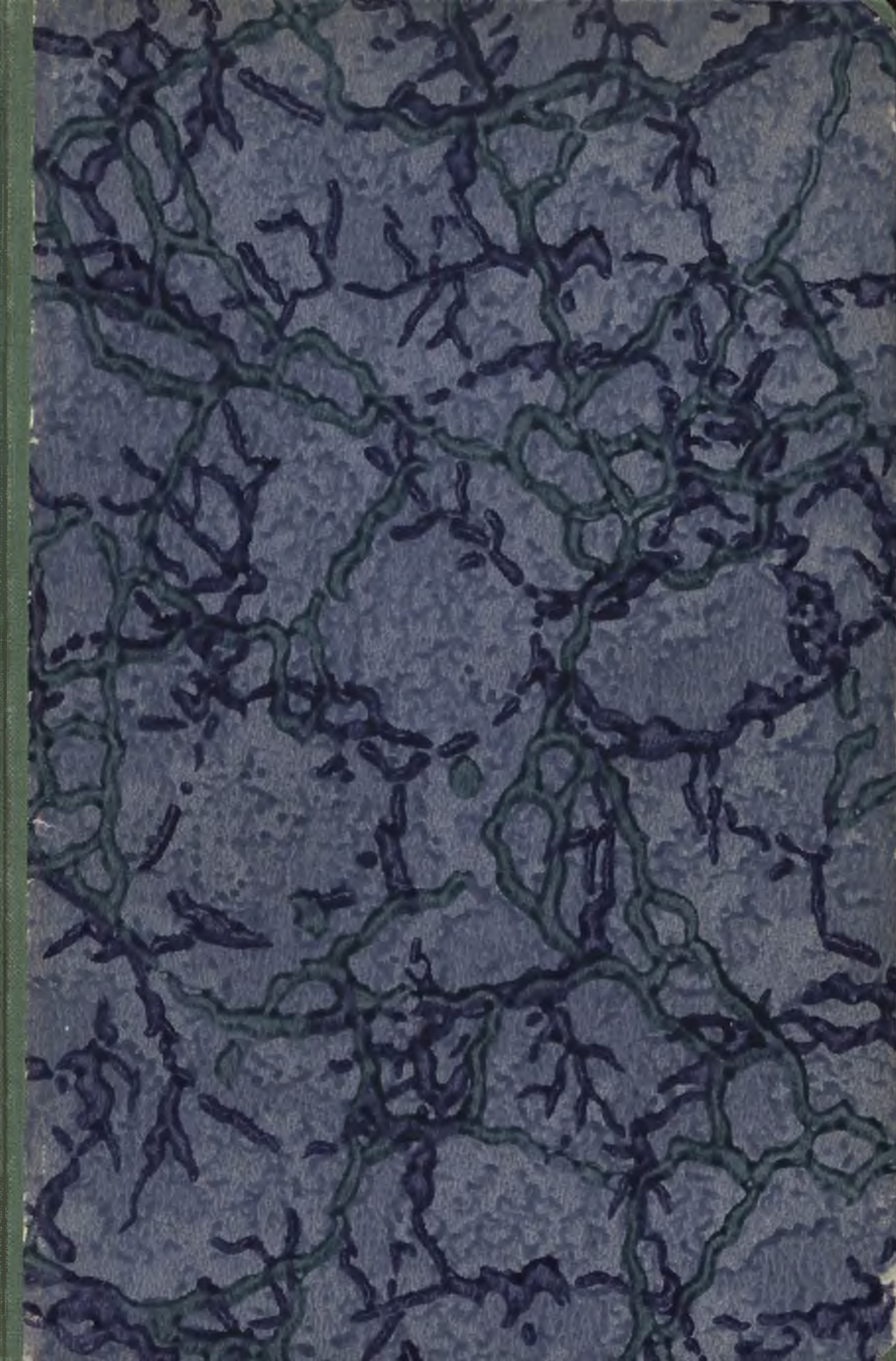




3453

Pracownia Śląska

AEROKLUB ŚLĄSKI

Afiljowany do Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej

Telefon

314-89, 337-61

Adr. poczt.: Katowice, budynek dworcowy - Skrzynka

pocztowa 391 - Konto czekowe w P. K. O. Nr. 301.381

Rachunek bież.: w Miejsk. Kasie Kom. w Katowicach

S

PRAWOZDANIE

AEROKLUBU ŚLĄSKIEGO
I OKRĘGOWEGO KOMITETU
SZYBOWCOWEGO PRZY
AEROKLUBIE ŚLĄSKIM

ZA ROK

1934



SPRAWOZDANIE

z działalności
Aeroklubu Śląskiego

za rok

1 9 3 4

1913
135

3453. 1934

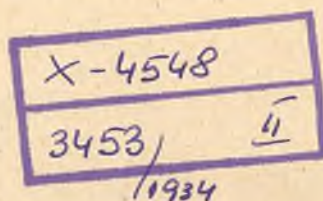
II



15.000,-

Grupa. Obow. Brnk. Legoka

Kartowice 5. II. 35.





THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY
540 EAST 58TH STREET
CHICAGO, ILL. 60637



*Prezes Aeroklubu Śl. i Okręgowego Komitetu Szybowcowego Pan Dyrektor
Otton Grosser w otoczeniu Panów, Sekretarza A. Śl. i O. K. S. inż. Nowaka,
inż. Ernesta Cieślowskiego i por. Jana Gaździka.*

1. Sprawozdanie ogólno-organizacyjne.

Na dorocznem Walnem Zgromadzeniu członków Aeroklubu Śląskiego w dniu 27. III. 1934 r. wybrany został Zarząd Aeroklubu Śląskiego w następującym składzie:

Prezes: Dyrektor Kolei Państwowych Pan Otton Grosser,
i 12 członków, Panowie:

Inż. Stanisław Surzycki, Generalny Dyrektor Huty Pokój,
Inż. Adam Wyleżyński, W-dyrektor Kolei Państwowych,
Inż. Stefan Paczkowski, Naczelnik Wydziału Dyrekcji Kolei,
Inż. Ernest Cieślowski, Dyrektor Huty Król i Laura,
Inż. Tadeusz Nowak, Naczelnik Oddziału Dyrekcji Kolei,
Mjr. Brunon Szonowski,
Kpt. Stanisław Daszewski, Kierownik „Lotu“ w Katowicach,
Józef Rudzok, kierownik Kasy Dyrekcyjnej DOKP. Katowice,
Baranek Alojzy, zawiadowca stacji w Rybniku,
Kołoch Piotr, Zast. Naczelnika Oddziału Dyrekcji Kolei,
Ppor. Pil. rez. Bohdan Litwiński,
Por. Gaździk Jan, Komendant Ośr. P. W. L., z urzędu,
Asesor Kol. Karol Pawełczyk.

Do Komisji Rewizyjnej weszli Panowie:

Dr. Karol Golonek, Naczelnik Urzędu Skarbowego,
Radca Tadeusz Stopczyński, Sekretarz Śl. Okręgu Woj. LOPP.,
Radca Jan Gacek, Kierownik Działu w Dyrekcji Kolei,

zastępcy:

Radca Franciszek Janota, Kierownik Działu w Dyrekcji Kolei,
Inż. Eugenjusz Klocek, Naczelnik Wydziału w Dyrekcji Kolei,
Asesor Kol. Bronisław Brunicki.

Do Sądu Klubowego weszli Panowie:

Mgr. Teofil Marciszewski, Naczelnik Biura Pers. Dyrekcji Kolei,
Dr. Zbigniew Dalski,
Komandor Fryderyk Dyrna,

zastępcy:

Franciszek Janota, Naczelnik Oddziału Ruchu Rybnik,
Biczysko Maksymiljan, Asystent Kol.



Park samolotów A. Śl.

Na posiedzeniu Zarządu w dniu 25. 4. 34 r. wybrano

na I. W.-Prezesa:	p. inż. Stanisława Surzyckiego,
na II. „	p. inż. Adama Wyleżyńskiego,
na Sekretarza:	p. inż. Tadeusza Nowaka,
na Skarbnika:	p. Józefa Rudzoka,
na Gospodarza:	p. inż. Stefana Paczkowskiego.

Do Komisji Technicznej wybrano Panów:

Inż. Ernesta Cieślewskiego,
Mjr. Brunona Szonowskiego,
Kpt. Stanisława Daszewskiego,
Por. Jana Gaździka,
Inż. Tadeusza Nowaka,
Pilotą Bohdana Litwińskiego.

W okresie sprawozdawczym Zarząd Aeroklubu Śląskiego załatwił na swych posiedzeniach 74 spraw aktualnych. Komisja techniczna załatwiła 51 spraw natury technicznej i organizacyjnej a pozatem odbyły się 3 posiedzenia wyłącznie dla ustalenia winy rozbicia samolotu PZL. 5 pod Pszczyną. Sąd Klubowy przeprowadził jedną rozprawę sądową a Komisja Rewizyjna w dniach 4. II. i 13. II. 35 r. przeprowadziła rewizję rachunkowości, kasy, księgowości, inwentarza i materiałów.

Stan członków wynosił na dzień 31. XII. 33 r. — 934
na dzień 31. XII. 34 r. — 1145

zatem w ciągu okresu sprawozdawczego przybyło — 211 członków a to dzięki akcji werbunkowej Zarządu a specjalnie jego Prezesa, w Przemyśle i na P. K. P.

Członkowie A. Śl. składają się:

z urzędników i pracowników kolejowych	781
z urzędników pocztowych	14
z młodzieży szkolnej i pozaszkolnej bez zajęcia	103
z nauczycielstwa	12
z przemysłu ciężkiego	42
z urzędników prywatnych i innych zawodów	184
z wojska	9

W ostatniej chwili wpłynęło 100 deklaracji przyjęcia, z pośród urzędników Huty Pokój, przyjęcie których nastąpi z dniem 1. I. 1935 r.

Sekretariat Aeroklubu Śląskiego załatwił w okresie sprawozdawczym:

- a) 1.130 korespondencyj ważniejszej zadziennikowanej,
- b) około 500 korespondencyj mniej ważnej niezadziennikowanej,
- c) wystawił 211 legitymacyj członkowskich,
- d) przygotował do wypłaty i sporządził 592 zleceń kasowych dla Skarbnika,
- e) udzielił klientom przeszło 700 ustnych informacji.

Walne Zgromadzenie Aeroklubu Śląskiego w dniu 27. III. 34 r. wybrało na Prezesa Honorowego P. Inż. Marjana Przybylskiego w uznaniu zasług położonych około rozwoju lotnictwa na Śląsku, na stanowisku Prezesa Śląskiego Klubu Lotniczego a po połączeniu się Śl. Klubu Lotn. z Kol. Kadra Lotn. W-Prezesa nowopowstałego Aeroklubu Śląskiego.

2. Imprezy (Challenge).

Aeroklubowi Śląskiemu przypadło w udziale zorganizować lotnisko w Katowicach do Challenge'u 1934 r. Głównym Komisarzem Sportowym zamianowany został przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej Prezes A. Śl. p. Dyrektor Otton Grosser, a Głównym Komisarzem Technicznym p. Płk. Lewandowski. Na kilku konferencjach i próbach uzgodniono szeroki zakres pracy, jakiej wymagała należyta organizacja lotniska w Katowicach i obsługa trasy od granicy Czecho-Słowackiej do Trzebini.

W dniu 17. IV. 34 r. na konferencji prasowej uzgodniono współpracę z prasą



Park samolotów A. Śl.



Lotnisko w Katowicach.

wychodzącą na terenie Śląska i Zagłębia Dąbrowskiego. Dnia 22. VI. 34 r. odbyło się pierwsze posiedzenie organizacyjne Challenge'u, na którym ustalono podział czynności po myśli planu do instrukcji A. R. P. o organizacji lotniska, o postoju obowiązkowym, oraz plan dyslokacji poszczególnych punktów kontroli sportowej na lotnisku. W dniu 19. VII. 34 r. odbyło się drugie posiedzenie organizacyjne, już z udziałem komisarzy sportowych i kierowników służb. Dnia I. VIII. i 18. VIII. 34 r. odbyły się wizje lokalne mające na celu przystosowanie lotniska do potrzeb Challenge'u. Dnia 17. VIII. 34 r. odbyło się trzecie posiedzenie wszystkich komisarzy sportowych i kierowników służb, na którym omówioną i zatwierdzoną została, opracowana przez Sekretariat instrukcja personalna, materiałowa i inwentarzowa lokalna. Dnia 20. VIII. odbyto konferencję z przedstawicielami A. R. P., 17. VIII. 34 r. przeprowadzono próbę Challenge'ową teoretyczną w sali konferencyjnej D. O. K. P. Katowice a w dniach 28. VIII., 5. IX. i 13. IX. 34 r. próby praktyczne przy współudziale samolotów Aeroklubu Śląskiego i 2. Pułku Lotniczego w Krakowie, na których przerobiono odprawę sportową samolotów Challenge'owych.

Poniżej podajemy obsadę poszczególnych punktów:

- a) Stanowisko pomocnika Gł. Komisarza Sportowego przydzielono p. inż. Ernestowi Cieślowskiemu, Sekretariat główny punktu „C” p. inż. Nowakowi.
- b) Główny punkt sportowy „C”, pole wzlotów, chronometrzą kontroli przylotu i odlotu, kontrolę napraw, kontrolę zaopatrzenia w materiały pędne, służbę meteorologiczną i zastępcy komisarzy łączności obsadził swymi oficerami 2 p. l. Kraków.
- c) Stanowisko komisarzy miejsca postoju przed startem objął p. mjr. Brunon Szonowski.

- d) Stanowisko komisarza hangarowego objął p. Franciszek Ferenc.
- e) Komisarz Łączności p. inż. Możejko, Naczelnik Wydziału w Dyrekcji Okręgowej Pocht i Telegrafów wraz z jego zastępcą p. por. obserwatorem Kurędą zmontowali świetnie pracującą służbę łączności.
- f) Kierownik zakwaterowania, p. inż. Paczkowski, zorganizował zakwaterowanie wojska na czas Challenge'u, przygotował noclegi dla zawodników, urządził bufety dla zawodników i prasy, przygotował lotnisko na pomieszczenie gości i publiczności, przygotował wszelkie tablice i znaki przewidziane instrukcją A. R. P. i t. d.
- g) Kierownictwo transportów objął p. inż. Weyda z Śl. Urzędu Wojewódzkiego, który zorganizował w dniu Challenge'u regularną komunikację autobusową między lotniskiem a miastem, parki samochodowe i motocyklowe na lotnisku oraz dysponował taborem komisji C. S. Loc.
- h) Kierownik Tłumaczy p. płk. Matuszek zaangażował tłumaczy francuskich, niemieckich, czeskich, włoskich i angielskich dla szybkiego porozumienia się zawodników zagranicznych z poszczególnymi punktami kontroli sportowej.
- i) Stanowiska kierowników służby prasowej objęli pp. redaktor Rumun i Radca Stopeczyński, którzy sprawnie obsłużyli prasę polską jak i niemiecką ze Śląska Opolskiego.
- j) Zgromadzonych na lotnisku gości i publiczność informował za pomocą megafonów o przebiegu zawodów Dyrektor Radjostacji p. Miłobędzki.
- k) P. Płk. Dr. Szebesta zorganizował przy pomocy Polskiego Czerwonego Krzyża pogotowie sanitarne na trasie podległej C. S. Loc. Katowice, w oparciu na lotnisko w Katowicach.



Samoloty „Śląsk“ i „Powstanie“.

- 1) P. Rudzok zorganizował punkty sprzedaży biletów wstępu na lotnisku jak też przedsprzedaż tychże.

Pozatem nadmienić musimy, że

- a) Śląski Okrąg Woj. LOPP. udzielił nam bezinteresownie pomieszczeń na lotnisku na lokale wypoczynku dla zawodników, dla prasy, bufet i t. d., przeprowadził przedsprzedaż biletów wstępu na lotnisko w swym sklepie LOPP. oraz dał polecenie podległym mu placówkom na rozpowszechnienie plakatów i afiszów Challenge'owych.
- b) Główny Komendant Policji Woj. Śląskiego P. Żółtaszek i p. inspektor Starzyk zorganizowali świetnie funkcjonującą służbę bezpieczeństwa na lotnisku a Wydział Bezpieczeństwa Publicznego Województwa Śląskiego, zorganizował pogotowie policyjne na trasie wiodącej przez teren Śląska.
- c) Magistrat Katowice zorganizował służbę przeciwpożarową na lotnisku.
- d) Dyrekcja Poczty i Telegrafów otworzyła specjalną agenturę pocztowo-telegraficzną na lotnisku.
- e) Dyrekcja Kolei zorganizowała kilka pociągów popularnych.
- f) Megafony dla informowania publiczności na lotnisku wypożyczył bezinteresownie Prezydent miasta Chorzowa Pan Dr. Spaltenstein.

Przemyślana i przeprowadzona w najdrobniejszych szczegółach organizacja lotniska w Katowicach do Challenge'u, pozwoliła na należyte przyjęcie i odprawienie zawodników Challenge'owych, oraz sprawny przepływ,



Przed startem.



Punkt „C” podczas próby Challenge’u.

rozmieszczenie na lotnisku i odpływ publiczności w liczbie przeszło 70.000. Uznanie pod tym względem wyraziła dla Aeroklubu nie tylko prasa polska, ale także prasa niemiecka ze Śląska Opolskiego, oraz Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, który nadesłał podziękowanie treści następującej:

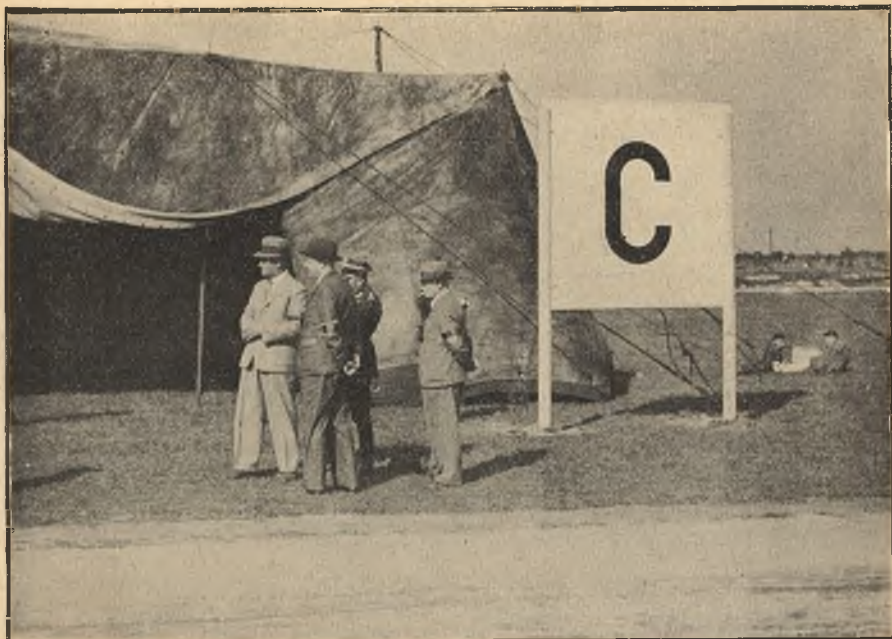
„Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, jako organizator Challenge’u 1934 i naczelna instytucja reprezentacyjna polskiego lotnictwa sportowego, ma zaszczyt przesłać Panu Prezesowi Aeroklubu Śląskiego wyrazy jaknajserdeczniejszego podziękowania za wszelką pomoc okazaną przez Pana Prezesa i Aeroklub Śląski przy organizowaniu polskiego odcinka lotu okrężnego oraz świetną organizację tamtejszego lotniska o postoju obowiązkowym.”

Za zgodą Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej zaproszono na Challenge do Katowic lotnictwo sportowe ze Śląska Niemieckiego, które wysłało reprezentację w ilości 6 osób na 3 samolotach turystycznych Klemm. Reprezentacją tą opiekował się przez cały czas pobytu w Katowicach specjalny Komitet Aeroklubu Śląskiego w osobach pp. Mgr. Teofila Marciszewskiego, Komandora Fryderyka Dyrny i Płk. Ottona Matuszka.

Przytaczamy podziękowanie, jakie otrzymaliśmy z Fliegeruntergruppe I. Oberschlesien Gleiwitz:

„Aeroklub Śląski w Katowicach.

Za nadzwyczaj gościnne przyjęcie załogi naszych 3 samolotów sportowych w Katowicach z okazji Challenge’u pozwalamy sobie złożyć W Panom najserdeczniejsze podziękowanie. Uprzejme zaproszenie W Panów umożli-



Punkt „C“ podczas Challenge'u.

wiło nam zawitać do Was jako sąsiedniego Klubu Lotniczego. Dla nas byłoby zaszczytem ugościć WPańów przy najbliższej sposobności w Gliwicach w czasie jednej z imprez lotniczych.

Szczególne podziękowanie przesyłamy tym Panom, którzy poświęcając swój czas służyli nam pomocą podczas naszego pobytu w Katowicach.

W imieniu lotników sportowych Śląska Niemieckiego składamy nasze szczere gratulacje polskiemu lotnictwu sportowemu z okazji odniesionego zwycięstwa w Challenge'u.

Łączymy wyrazy prawdziwego poważania

Fliegeruntergruppe Oberschlesien.“

Musimy także nadmienić, że w ekipie polskiej zawodników Challenge'owych wziął udział jako mechanik na samolocie R. W. D. 9 z pilotem p. Karpińskim, nasz szef techniczny p. Adam. Gawęda.

3. Działalność sportowo-techniczna.

W okresie sprawozdawczym wykonano następujące ilości lotów na samolotach klubowych:

lotów szkolnych	114	w czasie	13 godz. 30 minut
lotów treningowych	1274	w czasie	247 godz. 25 minut
lotów turystycznych	240	w czasie	183 godz. 35 minut

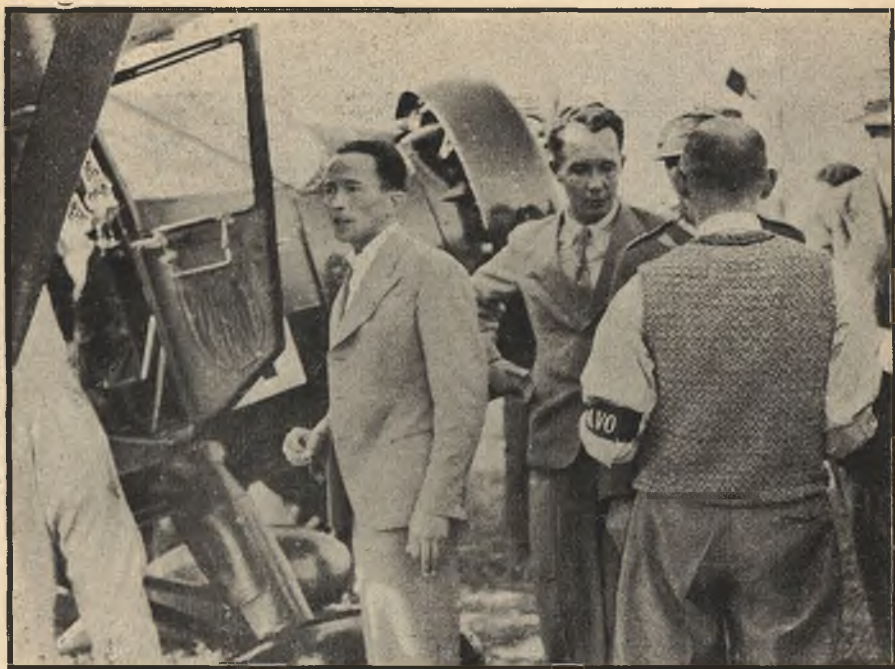
Razem 1628 w czasie 444 godz. 30 minut.



Tłumy publiczności oblegające lotnisko w Katowicach podczas Challenge'u.



Pierwszy przybył do Katowic Włodarkiewicz.



Bajan po wylądowaniu w Katowicach.

Samoloty przebyły na przelotach i raidach 20.830 km. Pod barwami Aeroklubu Śląskiego dokonano następujących przelotów:

- 148 Katowice—Kraków—Katowice
- 6 Katowice—Warszawa—Katowice
- 4 Katowice—Częstochowa—Katowice
- 2 Katowice—Toruń—Katowice
- 4 Katowice—Bielsko—Katowice.

Aeroklub Śląski wziął udział w VI. Locie Południowo-Zachodniej Polski 2 maszynami. Dla wysunięcia załóg, które miały wziąć udział w zawodach, urządzono przedtem zawody eliminacyjne na lotnisku w Katowicach, na których otrzymali piloci:

Kasprowski Alfred	258 pkt.
Janota Józef	196 „
Stachula Fryderyk	192 „
Litwiński Bohdan	186 „
Litwiński Zbigniew	141 „
Sopora Ewald	134 „
Gawlica Walter	128 „

Wysłano zatem 2 załogi w następującym składzie:

1. na SP—AFP typ. P. Z. L. 5. pp. Litwińskiego Bohdana i Stachulę Fryderyka;

załoga ta uzyskała w ogólnej klasyfikacji IV miejsce i zdobyła nagrodę pieniężną dla klubu w kwocie 100,— zł

2. na SP—AFO typ. P. Z. L. 5. pp. Kasprowskiego Alfreda i Janotę Jana;

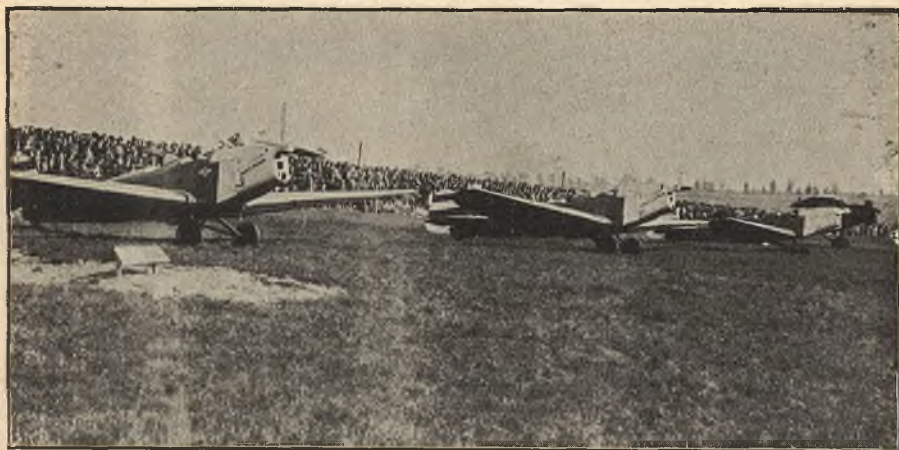
załoga ta uzyskała w ogólnej klasyfikacji IX. miejsce.

Poza powyższym udziałem w zawodach VI. Lotu Poł. Zach. Polski wysłano reprezentację Aeroklubu Śląskiego na 1 samolocie na otwarcie lotniska w Inowrocławiu, wykonano podczas tygodnia lotniczego i dnia lotniczego L. O. P. P. dla Wojewódzkich Okręgów L. O. P. P. w Katowicach i Kielcach loty propagandowe i pasażerskie, wzięto udział w imprezach lotniczo-szybowcowych urządzonych przez Koła Szybowcowe Bielsko na lotnisku w Aleksandrowicach k. Bielska oraz Ruda na terenie Rudy, urządzono loty propagandowe podczas „Dnia Oszczędności“ z rozrzuconiem ulotek, wzięto udział w wyprawie szybowcowej O. K. S. do Beskidu Śląskiego, poszukując terenów szybowcowych żaglowych do kat. C. z samolotu.

W okresie sprawozdawczym urządzono 3-miesięczny kurs teoretyczny pilotażu, obejmujący cykl wykładów z przedmiotów, ustawodawstwo lotnicze, przepisy startowe, silniki, płatowce, aeronawigacja, meteorologia, higiena lotnicza.

W kursie wzięto udział 35 osób.

Kandydatów przewidzianych na praktyczny kurs P. W. Lotn. przeszkolono w lotach szybowcowych na lotnisku, przyczem wykonano 352 lotów w czasie 1 godz. 8 min. 55 sek. Na 20 kandydatów uzyskało 15 kategorię A pilota szybowcowego.



Goście z Niemiec.

W okresie sprawozdawczym trenowało 39 pilotów, wylatało ponad 20 godzin 7 pilotów. Nazwiska 5 pilotów, którzy wylatali największą ilość godzin, są: por. Gaździk Jan, plutonowy Feluś, pilot Litwiński Bohdan, pilot tur. Stachula Fryderyk i pilot tur. Kasprowski Alfred.

Ciężkich uszkodzeń pociągających za sobą kasację samolotu było 1, mianowicie pilot tur. Sopora Ewald z pasażerem Gawlicą Walterem, spowodu obniżenia lotu przy podchodzeniu do lądowania pod Pszczyną, zaczął skrzydłem o płot i spowodował rozbicie samolotu P. Z. L. 5. SP—AFP.

Z powodu Challenge'u musiano odłożyć projektowane na rok 1934 zawody lotnicze w A. Śl. Zawody te zgłoszono ponownie do kalendarza sportowego A. R. P. na rok 1935. Dla opracowania regulaminu zawodów oraz szczegółów technicznych wyłoniono na posiedzeniu Zarządu w dniu 17. XII. 34 r. komisję w osobach pp. por. Gaździka, Bohdana Litwińskiego i Stanisława Daszewskiego. Zawody projektowane są jako krajowe grupowe w czasie Święta Morza pod nazwą „Raid Beskid — Bałtyk“.

4. Sprawozdanie gospodarcze.

Poniżej tabela posiadanego sprzętu samolotowego na dzień 31 XII. 1934 roku. (Tab. 1).

Tab. 1

L. b.	Typ samolotu	Znaki rejestracyjne	Typ silnika
1	R. W. D. 5	SP — AMU	Walter-Junior
2	R. W. D. 8	SP — ANN	Walter-Junior
3	R. W. D. 4	SP — AFC	Cirus-Hermes
4	D. H. Moth	SP — ADY	Gipsy
5	P. Z. L. 5	SP — AFO	Gipsy
6	Henriot	SP — AGU	Le-Rhône
7	Henriot	SP — ANO	Le-Rhone
8	Henriot	SP — ALJ	Le-Rhone
9	Henriot	SP — AMM	Le-Rhone

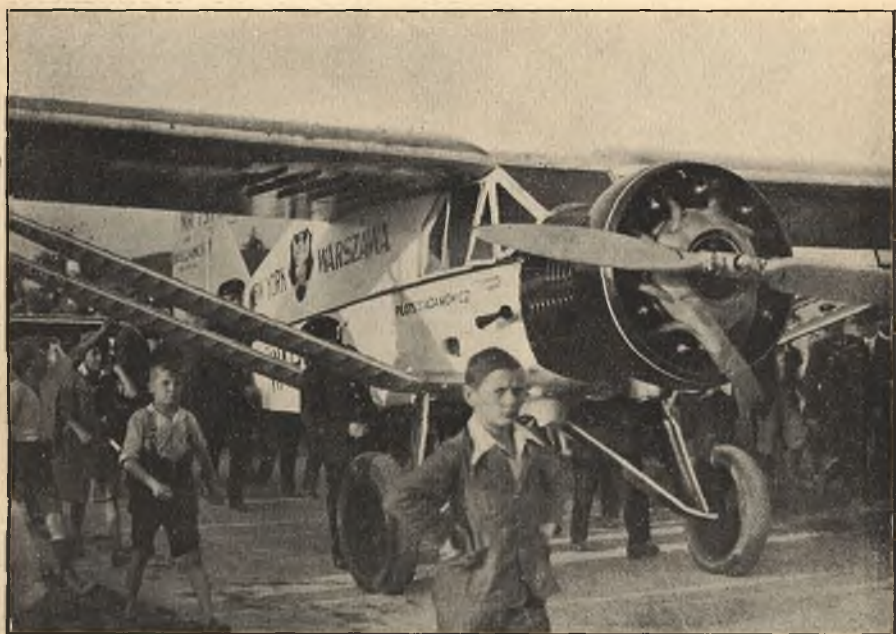
Razem 9 samolotów.

W stanie powyższem są 2 nowe jednostki, mianowicie samoloty R. W. D. 5 i R. W. D. 8, zakupione w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie, głównie z subwencji Śl. Okręgu Wojewódzkiego L. O. P., za co składamy Panu Wojewodzie Śląskiemu Dr. Michałowi Grażyńskiemu, Prezesowi Śl. Okręgu Woj. LOPP, nasze najserdeczniejsze podziękowanie.

Silniki do samolotów RWD. 5. i RWD. 8. wypożyczyło Ministerstwo Komunikacji.



Przed startem szybowca na lotnisku w Katowicach.



Samolot Braci Adamowiczów w Katowicach.

W zakresie czysto gospodarczym Zarząd A. Śl.

- a) dokończył budowę piwnicy na przechowanie materiałów pędnych,
- b) odkupił od Zarządu Kolejowych Kolonji Letnich używany samochód i przerobił na półciężarowy, wskutek czego odpadły znaczne koszty przewozowe płacone przedtem Kolei i prywatnym przedsiębiorcom przewozowym.
- c) zakupił aparat do spawania sposobem acetylenowym.

Stan personelu technicznego płatnego na dzień 31. XII 34 r. wynosił:

- 1 szef techniczny
- 1 mechanik
- 3 pomocników mechaników

W dniach 1 i 2 października 1934 r. przeprowadziła specjalna Komisja Ministerstwa Komunikacji, Departament Lotnictwa Cywilnego pod przewodnictwem p. Płk. Domesa, lustrację gospodarki Aeroklubu Śląskiego, która zakończyła się pełnem uznaniem za doskonały stan organizacyjny A. Śl.

Dzięki energicznej inicjatywie Prezesa Aeroklubu Śląskiego, Pana Dyrektora Ottona Grossera Aeroklub zamierza przystąpić do budowy hangaru podziemnego o pojemności 15 samolotów, a pozatem dzięki interwencji Pana Prezesa A. Śl. u Pana Ministra Komunikacji, ma zapewniony przydział sprzętu lotniczego z Ministerstwa Komunikacji.



Bracia Adamowicze w Katowicach.

W końcu nadmienić musimy, że Aeroklub Śląski udzielił aparatu administracyjnego i kasowego Okręgowemu Komitetowi Szybowcowemu przy Aeroklubie Śląskim, który na dzień 31. XII. 1934 r. posiadał

- a) 16 Kół zarejestrowanych w Polskim Komitecie Szybowcowym
- b) 1 szkołę szybowcową na Helmie pod Goleszowem
- c) 1916 członków w Kołach, w tym 11 pilotów kat. C., 35 pilotów kat. B i 56 pilotów kat. A.
- d) 16 szybowców w użytku i budowie własność OKS. i Kół Szybowcowych.
- e) wykonano w szkole i kołach w roku 1934, 7.683 lotów szybowcowych w czasie 58 godzin, 57 minut i 3 sekund.

Zamykając sprawozdanie za rok 1934 Aeroklub Śląski składa serdeczne podziękowanie wszystkim tym, którzy przyczynili się bądź moralnie bądź to materialnie do rozwoju i wzmocnienia Aeroklubu Śląskiego, w pierwszym rzędzie Panu Wojewodzie Dr. Michałowi Grażyńskiemu i Śl. Okręgowi Wojewódzkiemu LOPP. Nie możemy się powstrzymać od wyrażenia nadziei, że Aeroklub Śląski w dalszym ciągu będzie się cieszył poparciem powyższych czynników.

Nowy kurs polityki lotniczej który znalazł swój wyraz w enuncjacjach Prezesa Zarządu Głównego LOPP. Pana Gen. Berbeckiego i Szefa Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych Pana Gen. Rajskiego wpłynie niewątpliwie na rozszerzenie zakresu działania Aeroklubu Śląskiego przy pomocy władz centralnych.

Zarząd Aeroklubu Śląskiego.

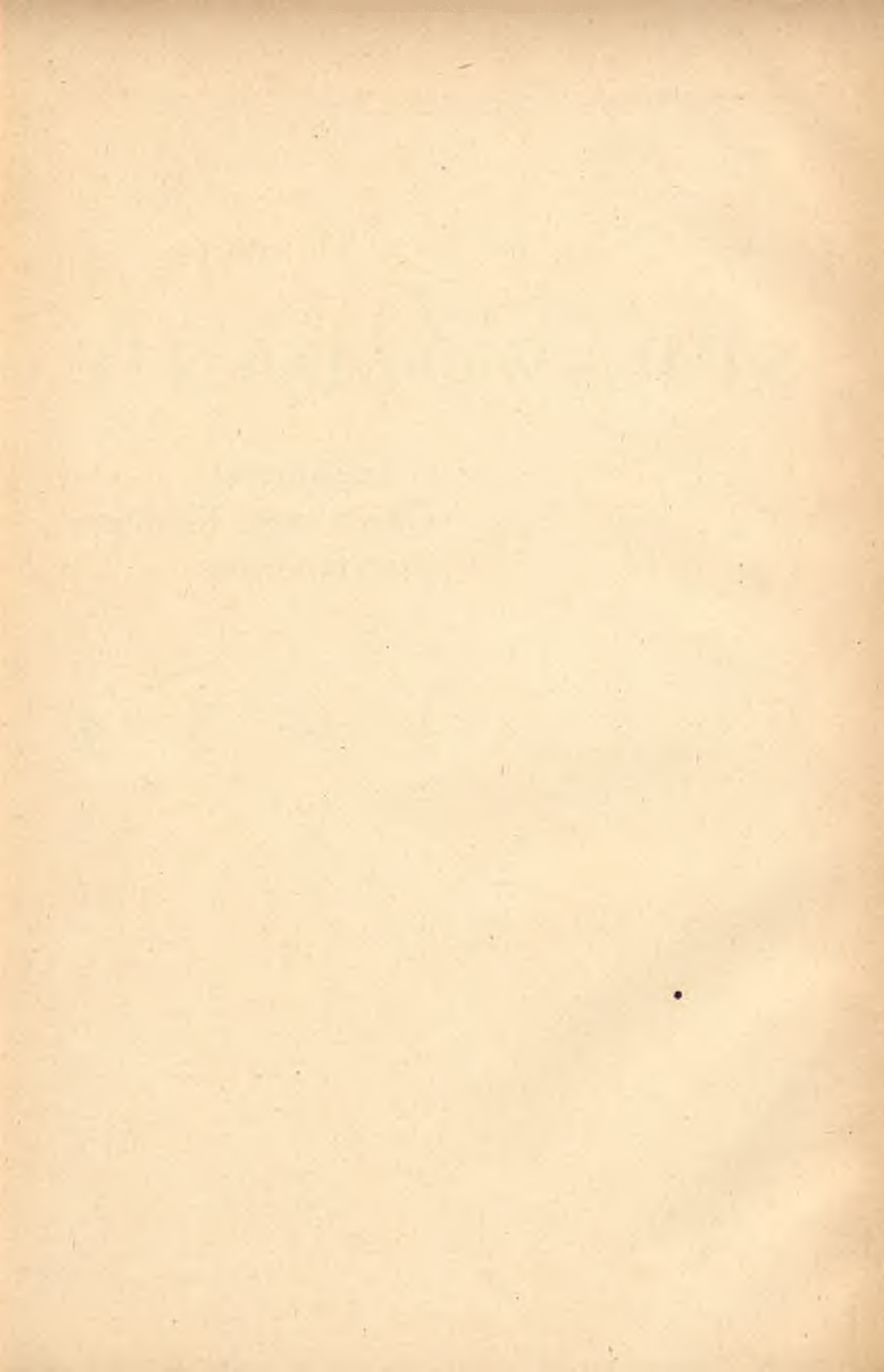
Katowice, 8 kwietnia 1935 r.

SPRAWOZDANIE

z działalności
Okręgowego Komitetu
Szybowcowego

za rok

1 9 3 4



W roku 1933 założono podwaliny pod rozbudowę szybownictwa na Śląsku przez zorganizowanie Okręgowego Komitetu Szybowcowego, uchwylenie w ramy organizacyjne tegoż Komitetu całego szybownictwa na Śląsku, utworzenie kadry instruktorskiej i poczynienie pierwszych kroków do stworzenia własnej Szkoły Szybowcowej.

W roku 1934 OKS. postawił sobie za zadanie, pogłębić rozwój szybownictwa na swym terenie oraz stworzyć własną szkołę szybowcową. Zadanie to uważamy dzięki poparciu jakiego doznaliśmy ze strony Pana Wojewody Dr. Michała Grażyńskiego i pomocy finansowej udzielonej nam przez Śląski Okręg Wojewódzki LOPP. i Aeroklub Śląski oraz współpracy ze stromym Harcerstwem Polskiego, za zupełnie zrealizowane.

Przed przystąpieniem do szczegółowego omówienia wyników osiągniętych w roku 1934, poczuwamy się do obowiązku podkreślić fakt, że Walne Zgromadzenie OKS. w dniu 23 maja 1934 r. wyrażając nastroje i życzenia zorganizowanych szybowników śląskich, wybrało Prezesem Honorowym O. K. S.-u Pana Wojewodę Śląskiego Dr. Michała Grażyńskiego, w uznaniu za szczególną opiekę, jaką obdarzył tutejsze szybownictwo stawiające swe pierwsze kroki na terenie Śląskim obejmując prezesurę O.K.S. w pierwszym roku jego istnienia.

1. Skład O. K. S. na rok 1934.

W skład O. K. S. na rok 1934 weszli:

- z urzędu Pan Dyrektor Otton Grosser, Prezes Aeroklubu Śl.
Pan Inż. Tadeusz Nowak, Sekretarz Aeroklubu Śl.
Pan Radca Tadeusz Stopczyński, Sekretarz Woj. Okręgu Śl. L. O. P. P.
Pan por. pil. Jan Gaździk, Komendant Ośrodka P. W. L.
 - z wyboru Pan Inż. Naszkiewicz, Profesor Śl. Techn. Zakł. Nauk.
Pan Rejent Mazurkiewicz
Pan Inż. Stanisław Olszewski
- oraz po 1 delegacie z Kół Szybowcowych.

W skład Zarządu O. K. S. weszli:

jako Prezes O. K. S. — Pan Dyrektor Otton Grosser

jako Sekretarz — Pan Inż. Nowak Tadeusz

jako członek Zarządu — Pan Radca Stopczyński Tadeusz

jako członek Zarządu — Pan Por. Jan Gaździk
jako członek Zarządu — Pan Inż. Naszkiewicz

Dokooptowano do Zarządu:

Pana Inż. Chłipalskiego Tadeusza

Pana Instr. Szyb. Pawliczka Antoniego

Dla załatwienia bieżących spraw fachowo-technicznych i gospodarczych ustanowiono Komisję Techniczną O. K. S. w skład której weszli:

Pan Por. Gaździk Jan

Pan Inż. Naszkiewicz

Pan Inż. Nowak Tadeusz

Pan Instr. Pawliczek Antoni.

2. Terytorjum O. K. S.

O. K. S.-owi w Katowicach podlegają Koła Szybowcowe na terenie Województwa Śląskiego. Pozatem w roku 1934 Polski Komitet Szybowcowy podporządkował O. K. S. w Katowicach także powiaty Zawierciański i Będziński.

3. Stan organizacyjny i działalność w Kołach.

Na dzień 31 XII. 1934 r. znajdowało się na terenie tut. O. K. S. 16 kół zarejestrowanych w Polskim Komitecie Szybowcowym. Podajemy poniżej ich spis z krótkim objaśnieniem dot. stanu członków, inwentarza, działalności itd.



Widok ze zbocza północnego szkoły w Golezowie.

1) Koło Szybowcowe przy Śl. Technicznych Zakładach Nauk. w Katowicach, szkolne, data zarejestrowania w P. K. S. 15. X. 1933 r. posiada 2 sekcje: konstrukcyjną i propagandową, stan członków wynosi 80, w tem 7 pilotów kateg. A. Buduje w własnym zakresie jeden szybowiec typu „Czajka” oraz posiada jeden szybowiec stary niezdatny do lotów



Na wirażu.

systemu niemieckiego. Koło to urządziło loty pokazowe szybowcowe na boisku Pogoni w Katowicach w czasie zawodów międzyszkolnych. Podnieść musimy, że Koło to oddaje największy procent kandydatów do P. W. Lotn.

2) Koło Szybowcowe w Rybniku, zarej. w P. K. S. 25 X. 1933 r. posiada 37 członków, w tym jeden pilot w kateg. C dwóch pilotów w kateg. B i dwóch pilotów kateg. A, posiada dobrze urządzony hangar wybudowany własnym kosztem oraz własny szybowiec typu C. W. J. bis-Skaut. Koło to wykazało żywą ruchliwość urządzając kurs teoretyczny szybowcowy do kateg. A., kursy modelarskie, wystawę modeli i szybowca w stanie niewykończonym, podczas tygodnia lotniczego L. O. P. P. oraz poszukując terenów pod własne stałe szybowisko.

3) Koło Szybowcowe w Wełnowcu, zarejestrowane w P. K. S. 11 X. 1933 r. posiada 190 członków w tym jeden pilot w kateg. C i 9 pilotów w kateg. A. Koło to bardzo ruchliwe zdołało w roku 1934 zebrać potrzebne fundusze na zakup własnego szybowca. Pozatem urządziło kursy teoretyczne i praktyczny szybowcem wypożyczonym z O. K. S.

4) Koło Szybowcowe w Cieszynie, zarej. w P. K. S. 10 X. 1933 r. posiada 120 członków, w tym 5 pilotów w kateg. B. i 5 pilotów w kateg. A. Koło to urządziło kurs teoretyczny i praktyczny, szybowcowy do kateg. A i B szybowcem wypożyczonym z O. K. S.

5) Koło Szybowcowe w Pszczynie, zarej. w P. K. S. 16 X. 1933 r. jest sekcją Koła L. O. P. P., posiada 72-ch członków w tym jeden pilot w kateg. C. Koło to przeprowadziło w okresie sprawozdawczym kurs teoretyczny i praktyczny szybowcem wypożyczonym z O. K. S. Kurs ten nie został jednakże ukończony.

6) Koło Szybowcowe w Dąbrowie Górniczej, przy Państwowej Szkole Górniczej, posiada 79 członków, w tym 2 pilotów kateg. B i jeden pilot kat. A. Koło to rozpoczęło budowę własnego szybowca typu Wrona-Bis. W okresie sprawozdawczym urządziło jeden kurs szybowcowy teoretyczny oraz odczyty o szybownictwie w lektorjum miejskim w Dąbrowie Górniczej.



Na wyprawie w Koniakowie.

7) Koło Szybowcowe w Rudzie, zarej. w P. K. S. 4. XI. 1933 r. posiada 170 członków, w tym jeden pilot kat. C, 2 pilotów kat. B i 7 pilotów kat. A. Koło to jest jednym z najruchliwszych, urządziło przy współudziale samolotów Aeroklubu Śl. w całej pełni udaną imprezę lotniczo - szybowcową dla zasilenia funduszu na zakup szybowca

własnego, urządziło 2 kursy szybowcowe teoretyczne i 1 praktyczny do kategorii A, wysłało 8 członków na kurs instruktorski O. P. L. G., 4 członków na kurs sanitarny, wyszkoliło na własny koszt 1 pilota do kategorii C w Pinczowie, przewidzianego na instruktora szybowcowego w Kole. Posiada 1 szybowiec nowy typu C. W. J. bis. Skaut oraz jeden szybowiec stary, niezdalny do lotów.

8) Koło Szybowcowe w Bielsku, przy Państwowej Szkole Przemysłowej, zarej. w P. K. S. 30 X. 1933 r., posiada 2 sekcje: a) sekcja uczniów w Państw. Szkole Przemysł. i b) sekcja szybowcowa w Czechowicach. Koło to posiada 210 członków w tym 2 pilotów kat. C. 8 pilotów kat. B i 4 pilotów kat. A. Brało żywy udział w poszukiwaniu terenów pod szkołę szybowcową O. K. S., wybudowało własnym kosztem szybowiec typu C. W. J. bis Skaut, urządziło 2 kursy szybowcowe teoretyczne oraz pokaz lotniczo-szybowcowy w Bielsku na lotnisku w Aleksandrowicach, z udziałem Aeroklubu Śląskiego i Lwowskiego z zademonstrowaniem lotów szybowcowych szkolnych i wleczonych za samolotem.

9) Koło Szybowcowe w Tarn. Górach zarej. 23 XI. 1933 r. z 92 członkami, w tym 2 pilotów kateg. A. W okresie sprawozdawczym urządziło 1 kurs szybowcowy teoretyczny i zbiera fundusze na zakup własnego szybowca.

10) Koło Szybowcowe K. P. W. Katowice, sekcja Kolejowego Przysposobienia Wojskowego, zarej. w P. K. S. 16 XI. 1933 r. posiada 26 członków, w tym 3 pilotów kateg. C i 3 pilotów kateg. A., urządziło 1 kurs szybowcowy teoretyczny i praktyczny na lotnisku. Członkowie Koła brali udział w pokazach szybowcowych w Kołach Pszczyna, Wełnowiec i Radzionków, oblatano tereny „Ochodzity“ podczas specjalnej wyprawy w Beskidy Śląskie, urządzono odczyty w Tarn. Górach i Radzionkowie. Koło to posiada już fundusze przeznaczone na zakup 1 szybowca rasowego (Komara) dla lotów wleczonych za samolotem.

11) Koło Szybowcowe Harcerskie w Katowicach, zarej. w P. K. S. 26 I. 1934 r., posiada 137 członków, w tym 2 pilotów kateg. C. 13 pilotów kateg.

B i 12 pilotów kategorii A. Posiada 3 szybowce typu „Wrona“ bis, współpracowało przy urządzeniu pokazu lotniczo-szybowcowego w Aleksandrowicach pod Bielskiem. subwencjonowało wyprawę szybowcową Głównej Kwatery Harcerskiej do Beskidu Śl. dla odświeżenia terenów szybowcowych, urządziło w podległych sekcjach odczyty,



Transport „Czajki“.

brało udział w konkursach i imprezach lotniczych urządzonych przez L. O. P. P. oraz zaopiekowało się harcerzami z całej Polski i Czecho-Słowacji w szkole szybowcowej na Helmie pod Goleiszowem.

12) Koło Szybowcowe w Radzionkowie, zarej. w P. K. S. 16 III. 34 r. posiada 177 członków w tym 1 pilot kateg. A. Posiada własny szybowiec typu „Wrona-bis“ oraz zarej. w Ministerstwie Komunikacji szybowisko do kateg. A i B na wzgórzu „Księżna Góra“ pod Radzionkowem. Urządziło wykłady i pogadanki szybowcowe dla wszystkich członków Koła, jak też urządziło 1 kurs teoretyczny i praktyczny szybowcowy do kateg. A. Koło to mimo że jest jedno z najmłodszych rozwija się szybko i wykazuje dużą żywotność.

13) Koło Szybowcowe w Niemcach, sekcja Koła Miejskowego L. O. P. P. zarej. w P. K. S. 4 V. 1934 r. posiada 327 członków, w tym 1 pilota kateg. B i 2 pilotów kateg. A. Ze względu na trudności na jakie napotkała sprawa przynależności terytorjalnej Kół Szybowcowych Grodziec i Niemce, Koło ograniczyło się do powiększenia stanu członków oraz zebranie funduszu na zakup własnego szybowca.

14) Koło Szybowcowe w Grodźcu koło Będzina, zarej. w P. K. S. 5 V. 1934 r., posiada 92 członków, w tym 2 pilotów do kateg. B. i 1 pilota do kateg. A., posiada własny szybowiec typu C. W. J. bis Skaut, wykonany przez członków Koła, oraz tereny szybowcowe do kateg. B. włącznie na wzgórzach „Parcina“ i „Św. Dorota“ zarejestrowanie których niebawem nastąpi przez Ministerstwo Komunikacji.

15) Koło Szybowcowe w Szarleju, sekcja Związku Rezerwistów, zarej. w P. K. S. 5 X. 1934 r., posiada 72 członków. Koło to znajduje się w stanie organizacji.

16) Koło Szybowcowe w Hajdukach sekcja Koła L. O. P. P. Huty Batorego posiada 35 członków. Koło to znajduje się w stanie organizacji.

4. Szkolenie.

O. K. S. wysłał w roku 1934

- a) do Aeroklubu Lwowskiego na wyższy kurs teoretyczny i praktyczny lotów holowanych za samolotem, pilota szybowcowego kat. C. p. Griegera Franciszka.
- b) do szkoły szybowcowej w Bezmiechowej na kurs szkolny do kat. C. pilotów szybowcowych kat. B pp.: Inż. Tadeusza Chlipalskiego, Antoniego Flaka i Emanuela Stanięde.
- c) do szkoły szybowcowej w Bezmiechowej na trening, instruktorów szybowcowych pp.: Antoniego Pawliczka i Ludwika Zygmunta.

Pozatem O. K. S. zarezerwował w szkole szybowcowej na Helmie na 2 i 3 kursie po 1 bezpłatnym miejscu dla każdego z Kół Szybowcowych. Opłatę szkolną ponosił O. K. S., a kandydaci zapłacili jedynie stawkę ubezpieczeniową w kwocie 10 zł i wyżywienie. Z udogodnienia powyższego nie wszystkie Koła skorzystały.

Tabela wykonanych lotów szybowcowych w Kołach. (Tab. 2).

Tab. 2

K o ł o	Rodzaj startu	W y k o n a n o :			
		lotów szkolnych		treningowych	
		ilość	czas	ilość	czas
1. Pszczyna	z liny gum.	213	41'	—	—
2. Ruda	"	825	3h 32'12"	—	—
3. KPW. Katowice	"	48	21'20"	8	9' 11"
4. Radzionków	"	164	38'33"	18	12' 28"
5. Welnowiec	"	299	1h 10'33"	—	—
6. Cieszyn	"	446	3h 58'39"	—	—
7. PWL. z ramienia CKS. .	"	352	1h 08'55"	—	—
Razem		2 347	11h 31'12"	26	21' 39"

Na rok 1934 uzyskano licencję instruktora szybowcowego do szkolenia do kateg. „C” włącznie dla nast. pilotów szybowcowych 1) Antoniego Pawlika, do „B”, 2) Ludwika Zygmunta, obaj z Koła Szyb. K. P. W., 3) Ludwika Puzonia z Koła Szyb. Bielsko, 4) Alfonsa Smudy z Harcerskiego Koła Szybowcowego i 5) Jana Gawrona z Koła Szyb. Rybnik.

W Okręgu O. K. S. jest na 31. XII. 1934 r. pilotów w kat. C 11, w kat. B 35 w kateg. A. 56.

Członków we wszystkich Kołach razem jest 1916. Szybowców w budowie i w użyciu razem 16 sztuk.



„Obiad.”



Wrona w locie.

5) Szkoła szybowcowa na Helmie pod Goleszowem.

Jak już na wstępie zaznaczyliśmy, jedno z zadań O. K. S. na rok 1934 było stworzyć przy pomocy finansowej Śl. Okręgu Wojew. L. O. P. P. i A. Śl. własną szkołę szybowcową, którą z braku terenów do kategorii C urządzono do kategorii B właśnie za wzgórzu Helm pod Goleszowem.

Góra Helm jest to grzbiet długości około 2 km. rozciągający się z PdZZ na PnWW. Zbocze północne, na 1/3 długości, niezalesione, u góry strome, przechodzi niżej równomiernie w równinę. Zbocze południowe, bardziej pofałdowane jest u góry częściowo zalesione, u dołu uprawne. W planie na rok 1935 jest wycięcie kawałka lasu po stronie południowej, co znakomicie polepszy warunki szkolenia, pojemność terenu i jego możliwości. Lasek ten zajmuje kilkadziesiąt arów powierzchni, w kształcie wąskiego paska na poziomie 2/3 wysokości góry, wskutek czego uniemożliwia starty z samego szczytu. Przy starcie z pod lasu uzyskano loty powyżej 1 min. Najczęściej latano na północnem zboczach, zarówno z powodu jego ukształtowania jak i dostępnego startu, podczas gdy starty na połudn. zboczach mimo przewagi wiatrów południowych były ograniczone z powodu przeszkody w istniejącym lesie.

Obserwacje atmosferyczne, prowadzone codziennie, nie dały materiału pewnego, pozwalającego na wysnuwanie wniosków. Najczęściej obserwowano wiatry południowe i pd-zachodnie. Najrzadziej trafiały się wiatry wschodnie.

Szkolenie do kat. A. dogodne we wszystkich kierunkach z wyjątkiem wschodu.

Podobnie szkolenie do kat. B z tem jednak, że najdogodniejsze na razie jest zbocze północne.

Żaglowanie w wyjątkowych warunkach sprzyjających możliwe, czego dowodem są 6 i 7 minutowe loty powtórzone kilkakrotnie.



„Wyrabianie czucia“ po uzyskaniu kategorii.

Najlepsze warunki do żaglowania ma zbocze południowe, jak dotąd jednak nie wyzyskane z powodu lasu, uniemożliwiającego start ze szczytu.

Teren jest dostatecznie obszerny do równoległego szkolenia dwóch grup w obu kategoriach.

Na posiedzeniu Zarządu O. K. S. w dniu 20. V. 1934 r. postanowiono dą-

żyć w przyspieszonym tempie do jaknajwcześniejszego otwarcia szkoły, przyczem uchwalono:

- a) oddać kierownictwo gospodarcze szkoły p. inż. Chlipalskiemu,
- b) powierzyć sprawę zakupu potrzebnych narzędzi i materiałów zapasowych p. inż. Naszkiewiczowi,
- c) zwrócić się do Harcerstwa o współpracę przy urządzeniu kursów w szkole szybowcowej. Pośrednictwo w tej sprawie powierzono pp.: Radcy Tadeuszowi Stopczyńskiemu i por. Janowi Gaździkowi,
- d) powierzyć opracowanie programu szkoleniowego szkoły pp.: instruktorowi Pawliczkowi i por. Gaździkowi.

Komisja Techniczna O. K. S. na posiedzeniach w dniach 11 VI., 21 VI., 27 VI, 9 VIII. i 21. VII. 1934 r. załatwiła ostatecznie sprawy związane z uruchomieniem szkoły, jak powierzenie firmie Kozieł z Bielska budowę hangaru z warsztatem i kancelarją, wydzierżawienie terenów, zaangażowanie instruktorów szkoły w osobach pp. instruktorów szybowcowych Pawliczka i Derengowskiego, zaangażowanie rzemieślników, wyposażenie warsztatu w konieczny inwentarz i materiał zapasowy, zatwierdzenie programu szkoły, regulaminu szkoły i O. K. S.-u, ubezpieczenie uczni i instruktorów na wypadek śmierci, stałego kalectwa i leczenia, wyżywienie i zakwaterowanie, kontrola szybowców przez biuro Veritas, doraźna pomoc lekarska, zasady współpracy z harcerzami itd.

W dniu 15 lipca br. został oddany do użytku hangar i warsztat i z dniem tem rozpoczęto pierwszy kurs szybowcowy w szkole.

Tabor składał się z 11 maszyn 2 Wrony, 6 Wron-bis, 1 C. W. J. bis-Skaut, 1 C. W. J. i 1 Czajka kabinkowa. Z tego 1 Wrona i 3 Wrony-bis były własnością Gł. Kwatery Harcerskiej, C. W. J. bis-Skaut własnością Koła Szybowcowego w Bielsku, reszta maszyn własnością O. K. S.

Pilotów, którzy przeszli tego roku przez szkołę na Helmie można podzielić na 3 grupy:

- 1) grupa szkolna do kat. A i B, dla której zorganizowano 3 kursy po 3 i 4 tygodnie każdy,
- 2) grupa szkolna do kat. B, złożona z pilotów kat. A, którzy tytuł ten zdobyli w swoich Kołach. Kurs ten odbywał się w niedzielę i święta,
- 3) grupa treningowa pilotów po kat. B.



„Amerykan“ po starcie.

Piloci rekrutowali się z następujących ośrodków:

1) harcerzy z Gł. kwatery Harc. Warszawa	21
2) harcerzy z Czecho-Słowacji	8
3) harcerzy z Śląskiego Hufca	27
4) Koło Szybowcowe Bielsko	15
5) „ „ Cieszyn	5
6) „ „ Wełnowiec	5
7) „ „ Ruda	3
8) „ „ Kolejowego Przysp. Wojskowego	3
9) „ „ Dąbrowa Górnicza	2
10) „ „ Rybnik	2
11) „ „ Grodziec	2
12) „ „ Tarnowskie Góry	2
13) „ „ Radzionków	1
14) Aeroklub Śląski	4
15) L. O. P. P. Goleiszów	2
16) O. K. S. Katowice	1
17) Strzelec Godziszów	1

Razem: 104

Wyniki szkolenia zawarte są w tab. 3.

Tab. 3

Grupa:	Uczn. z	Harc	Razem	Lotów ogółem	W c z a s i e:	Lotów sr. 1 uczn.	Średni czas	
							1 lotu	1 uczni
1. uczniów do A i B	37	52	89	4 558	36 godz. 5 min. 55	51	29 sek.	24 min. 20 sek.
2. kurs niedzielny	7	—	7	112	1 godz. 21 min. 22 sek	16	44 sek.	11 min. 40 sek.
3. trening instr.	4	4	8	640	9 godz. 37 min. 17 sek.	80	54 sek.	1 godz. 12 min.
Razem:	48	56	104	5 310	47 godz. 4 min. 34 sek.			27 min. 05 sek.

Kategorję A uzyskało 66 kandydatów.

Kategorję B uzyskało 37 kandydatów.

Kilku z pośród pilotów przeszkolono ze specjalną starannością, celem przekonania się do jakiego stopnia można skrócić czas szkolenia żaglowego do kat. C przy dobrym treningu po B.

Dla doświadczenia przeprowadzono również loty we mgle i w nocy z lądowaniem na światła ognisk.

Uszkodzenia szybowców były częste, przeważnie jednak lekkie, co widać z poniższego zestawienia.

uszkodzenia	ilość wypadków
skrzynka	16
płozy	33
amortyzatory	27
siodełka	20
skrzydła, nosek, żeberka, płótna	22
skrzydła, uszkodzenie dźwigarów	2
stojak, rama lub krata	8
urządzenia sterowe, linki, druty uszt.	18
stery statecznika	6

Cięższych uszkodzeń było 8.

Lekkich wypadków w ludziach było 2, mianowicie:

- a) uczeń harcerz Bogusław Górecki, doznał okaleczenia uda prawej nogi przez uderzenie skrzynki podwoziowej,
- b) pilot Paweł Stanieczek doznał przy twardem lądowaniu lekkiego wstrząsu, bez następstw.

Szkołę zwiedzili Pan Minister Komunikacji Inż. Michał Butkiewicz i Pan Wojewoda Śląski Dr. Michał Grażyński.

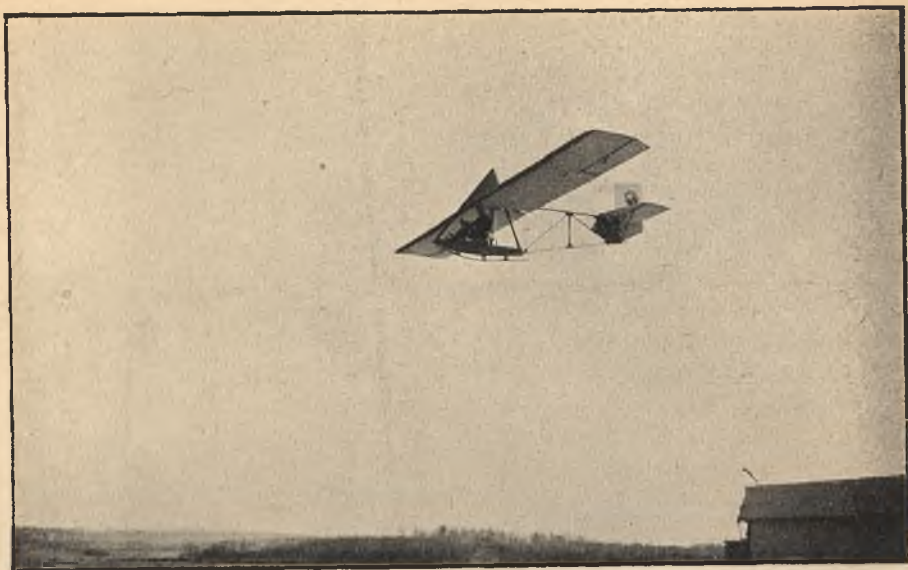
Dnia 3 października 1934 r. nastąpiła wizytacja szkoły przez Komisję Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, która wyraziła dla dotychczasowych prac O. K. S., dokonanych pod energicznym kierownictwem prezesa O. K. S. Ottona Grossera pochwałę i uznanie.

Przed O. K. S. otwiera się zadanie, w jakim kierunku ma się rozwijać dalsza praca szybownictwa na Śląsku. Stanęliśmy na stanowisku, że szybownictwo nie może być sportem elitarnym, lecz winno sięgać daleko w szerz i w głąb tut. społeczeństwa i ogarniać najszersze kręgi młodzieży. Nowy kurs polityki lotniczej, który znalazł swój wyraz w enuncjacjach prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. Pana Gen. Berbeckiego i Szefa Departamentu Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych Pana Gen. Rajskiego, pozwala nam spodziewać się, że u tych czynników miarodajnych, szybownictwo śląskie znajdzie pełne poparcie moralne i materialne.

Pracy mamy wiele przed sobą. Zamierzamy w roku 1935 w dalszym ciągu prowadzić szkołę na Helmie pod Góleszowem, szukać terenów do żaglowania oraz uruchomić przy A. Śl. kurs lotów holowanych za



Podciągnięte lądowanie.



W locie.

samolotem. W ten sposób damy narastającej liczbie pilotów możliwość podniesienia się w klasie. Zamierzamy dalej wykonywać za samolotem przeloty i loty termiczne i burzowe oraz wyszkolić dla Kół Szybowcowych dalszych instruktorów a pilotom kategorii C ułatwić trening.

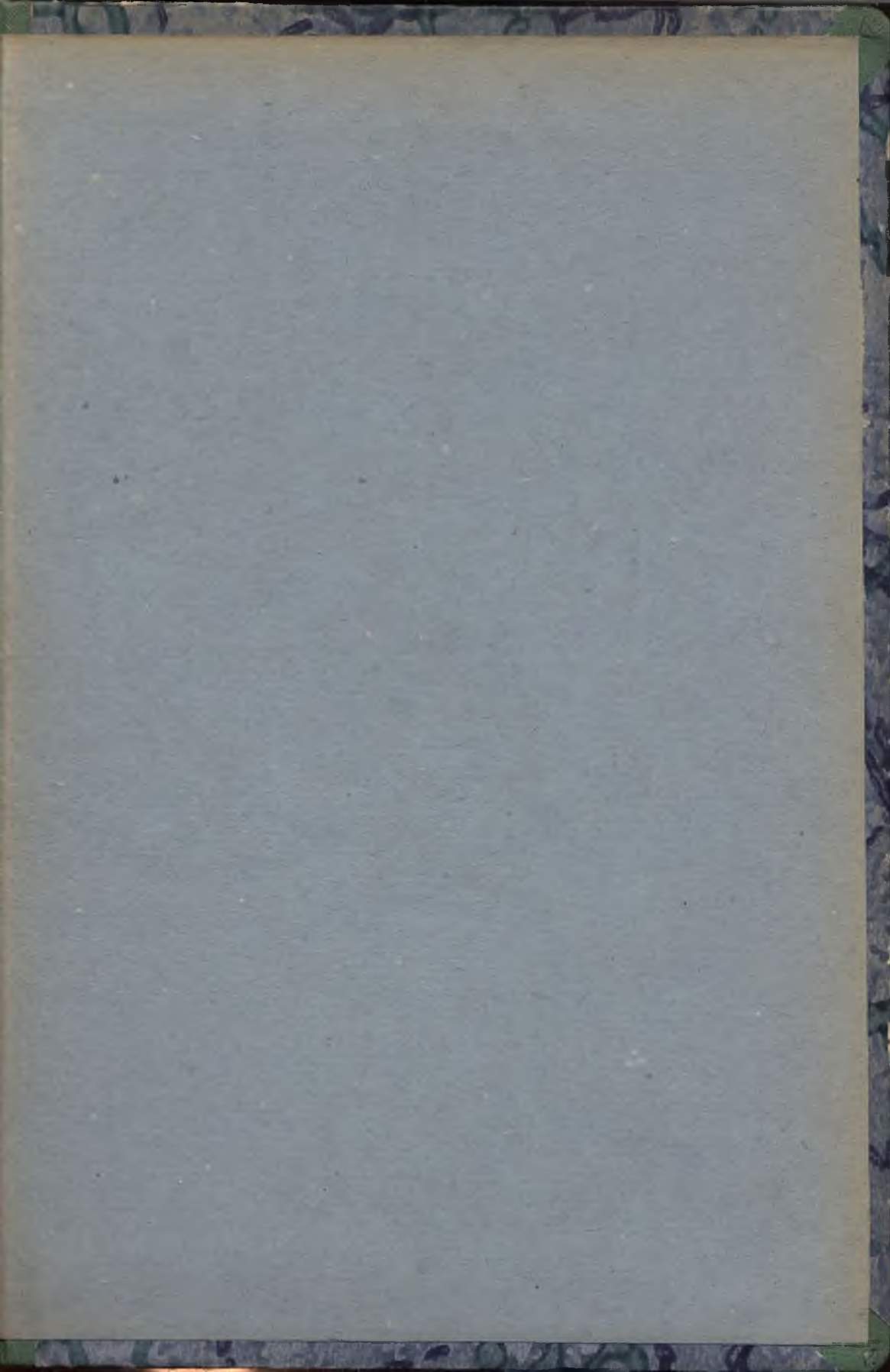
Nie wolno nam żywiołowego pędu młodzieży do szybownictwa gasić przez ograniczenie jej dostępu, gdyż wszelkie w tym kierunku zaniedbania lub obojętność, przyniosłaby Państwu straty nie do odrobienia. Szybownicy śląscy wierzą, że czynniki społeczne i państwowe na Śląsku nie zaniedbają niczego, aby rodzącemu się ruchowi sportu szybowcowego na Śląsku dać wszystko co do jego dalszego rozkwitu jest potrzebne przedewszystkiem obywatelskie i zdecydowane poparcie moralne i materialne.

Wiarą naszą w dalszy rozkwit szybownictwa na Śląsku umacnia wysoki protektorat P. Wojewody Śląskiego i Prezesa Honorowego O. K. S. Pana Dr. Michała Grażyńskiego, którego opieka zapewni nam jak dotąd najszybszą pomoc czynników organizacyjnych społeczeństwa.

Zarząd Okręg. Komitetu Szybowcowego.

Katowice, 8 kwietnia 1935 r.

Drukarnia Śląska Sp. z ogr. odp.
Katowice, Batorego 2, tel. 308-78



Biblioteka Śląska w Katowicach
Id: 0030000737835



II 3453/0/1934

Pracownia Śląska