*Adam Sikora*

# Pierwsze przelotowe zawody w Polsce

1935 rok był przełomowym dla światowego szybownictwa ze względu na ogromny, skokowy postęp w lataniu zawodniczym na przeloty. Okazało się, że dobre warunki termiczne a nie super szybowiec są podstawą do osiągania dobrych wyników. Zwłaszcza pięćsetki w Rhön nie dawały spokoju Polakom, którzy przespali pod względem przelotów swoje zawody 1935 w Ustianowej, a regulamin i termin ich rozgrywania okazały się, delikatnie mówiąc, beznadziejne. Natomiast poziom pilotów i maszyny okazały się nad wyraz dobre.

W tej sytuacji zapadła decyzja zmiany regulaminu i organizacji kolejnych zawodów w okresie najlepszym termicznie i najdłuższych dni, a więc na przełomie czerwca i lipca.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej rozpisał IV Krajowe Zawody Szybowcowe w terminie od 28 czerwca do 12 lipca 1936 r. w Ustianowej. Opracowano tabelę punktacji, w której poszczególnym punktom przypisano określone wyniki. I tak na przykład, 19 punktów można było dostać za:

- przelot długości 50 km,
- wysokość 1000 m,
- czas lotu dziennego 5 godz.,
- czas lotu nocnego 2,5 godz.

Postanowiono przyznawać premię za odległości 50 i 100 km, za lądowanie na lotniskach, za loty docelowe oraz za konkurencje docelowo - powrotną Ustianowa - Bezmiechowa - Ustianowa o długości 35 km. Elementem zachęcającym do przelotu było zaliczanie punktów za przewyższenie zdobyte nad zboczem plus ewentualnie za drugie, ale wykonane na co najmniej 20 kilometrowym przelocie. Opłacało się więc wykręcić podstawę, wylądować dla oddania barogramki i po założeniu papieru do barografu wystartować na przelot. Tylko czy przez to przewyższenie nie traciło się za dużo kilometrów? Opłacało się raczej odchodzić na przeloty.

W ten sposób IV KZS w 1936 r. stały się pierwszymi w Polsce zawodami przelotowymi. Odchodzono na przeloty nawet w późnych godzinnych popołudniowych.

Organizator wyznaczał tzw. zadanie dnia, które nie było obowiązkowe, ale prowadzono osobną punktację wykonania tych zadań, co w pewnym stopniu sugerowało zawodnikom wybór zadania. Dzisiaj coraz częściej wprowadza się na zawodach nowe konkurencje typu cats craddle (skoki kota) czy POST (Pilot Option Speed Task - konkurencja prędkościowa wybrana przez pilota), aby umożliwić pilotom wybór trasy i jej długości. No, ale wtedy chodziło o zachęcanie do przelotów.

Do zawodów stanęło 29 zawodników na następujących szybowcach:

SG-3bis/36 - 6 szt.
SG-3bis/35 - 4 szt.
SG-3/34 - 2 szt.
CW-5 bis - 8 szt.
Komar - 9 szt.

Największym zainteresowaniem cieszył się nowy SG-3bis/36 o mewich "łamanych" skrzydłach, zwiększonej do 17,6 m rozpiętości i doskonałości 25. Okazał się on bardzo dobrym w krążeniu i najlepszym na przeskoku. Wadą była mała skuteczność steru kierunku. Nie pozwalała ona na głębokie, ustalone ślizgi, co przy braku hamulców aerodynamicznych, które wówczas jako jedyny miał Rhönsperber, czyniło SG-3bis/36 trudnym do lądowania, zwłaszcza w terenie przygodnym. Tym niemniej okazał się to szybowiec najlepszy do przelotów.

Dotychczasowy rekordzista Polski w przelocie Michał Offierski miał startować na nowej konstrukcji Kocjana i Grzeszczyka - dwumiejscowej "Mewie". "Mewa" miała modne skrzydła, czyli łamane, a kadłub bardzo podobny do "Bociana ". Doskonałość 25. Niestety, nie zdążono załatwić rejestracji prototypu i Offierski musiał zadowolić się "Komarem".

Zawody: 28 czerwca odbyły się loty treningowe. Wykonano 2 docele - powrotne do Bezmiechowej i potrenowano lądowania pod stok, ale było też sporo uszkodzeń sprzętu. Oceniono to żartobliwie, że nie należy łamać skrzydeł SG-prostych ani też prostować u SG-łamanych.

1-szy dzień lotny - 29 czerwca. Dzień termiczny o słabym wiaterku, który nie pozwalał wisieć na zboczu. Trzeba było od razu szukać komina. Nie było z tym problemów i 3 zawodników uzyskało na termice 5 godzinne warunki do srebrnej odznaki, 10-ciu wysokościowe i 2 przelotowe. Zadaniem dnia był czas minimum 3 godziny. Tym niemniej kilku zawodników poszło na przeloty. Najdalej - 182 km przeleciał kpt. Peterek - do Niepołomic. Następny, Baranowski zaleciał do Dębicy - 112 km i trzech pilotów zrobiło docele - powrotne do Bezmiechowej. Jeden z nich, Czarnecki, podchodząc już do lądowania pod stokiem złapał komin na 25 metrach i wyszedł w nim na 1215 m, co pozwoliło mu prawie po prostej zrobić tą 35 km trasę.

2-gi dzień lotny - 29 czerwca. Chmury warstwowe tłumią termikę zmienny wiatr nie daje żagla, ciężko. Dopiero o pół do dwunastej udaje się Szukiewiczowi na "Komarze" zaczepić w kominie. Przechodzi z niego na północ w kierunku Bezmiechowej, gdzie wreszcie jest cumulus. Podstawa 1150 m, ale Szukiewicz wchodzi w chmurę mimo braku zakrętomierza. Turbulencja i brak umiejętności powodują, że "Komar" zaczyna bezwiednie akrobację, by korkociągiem wyjść na 1050 metrach. Niby nic się nie stało, więc Szukiewicz mija Bezmiechową i dalej łapie komin, który uwieńczony jest cumulusem na 1200 m. Pilot wchodzi w chmurę, ale prostuje gdy tylko traci widok ziemi. Tak dwukrotnie wszedł na 1300 m. Doleciał do Rzeszowa - 82 km.

Następnym pilotem, któremu udało się nawiązać kontakt z termiką po starcie z lin gumowych, to Urban, też na Komarze. Minął on Bezmiechową, po czym spadł nisko, ale zahaczył się na słabym żagielku małego zbocza łożyska wyschniętego dopływu Sanu. Lata tam ponad godzinę, aż nadszedł cumulus, który dał noszenie do podstawy ok. 1000 m. Urban krąży jednak dalej i w chmurze wchodzi aż na 1570 m. Teraz zaczyna się to, co z poprzednikiem. Zwstiowana akrobacja do podstawy chmury i dalszy lot od Cu do Cu już bez wchodzenia w chmurę. Nad Rzeszowem, Urban ma 700 m. Wykręca jeszcze 200 i z tego leci dalej do Kolbuszowej osiągając 110 km i najlepszy wynik dnia. Zadanie dnia - przelot 50 km wykonało tylko tych dwóch pilotów, ale byli o krok od rozsypania

szybowców.

3-ci dzień lotny - 1 lipca. Słońce, południowy wiaterek dający żagiel, cumulusy już od pół do dziewiątej. Zadanie dnia - przelot 60 km. Niestety, podstawy są niskie i przeloty są krótkie. Tylko Baranowski (127 km) z p.por. Grzeszczukiem (135,5 km) i Czarneckim (80,6 km) przelatują minimum zadania. Najdłuższy lot w tym dniu wyniósł 8 godz. 12 min.

4-ty dzień - 2 lipca. Zalecające chmury warstwowe przerywają się i wieje silny wiatr z południa - 15 m/s. A więc termika i żagiel. Zadanie dnia - przelot powyżej 50 km. Nie startuje Baranowski, który czeka w polu na ściągnięcie. Kpt. Peterek w półgodzinnym locie robi wysokość, ląduje i po południu startuje ponownie, tym razem na przelot. Przelatuje najdalej, 109 km - do Lubaczowa. Odległość 50 - 100 km uzyskuje jeszcze 7 innych zawodników. Dzień jest udany ze względu na przeloty, ale kilka szybowców zostało uszkodzonych, w tym Komar Marii Younga, który po uszkodzeniu z dnia treningowego, świeżo po naprawie stanął na starcie.

5-ty dzień lotny - 3 lipca. Po froncie zokludowanym różne rodzaje zachmurzenia. Temiika poprawie się po południu. Zadanie dnia - docel do Krosna. Niestety, nikt nie dolatuje. Plenkiewicz zrobił dcp do Bezmiechowej, a ppor Grzeszczuk i Waciurski przelatują ponad 50 km. Ten ostatni powtarza znaną już na tych zawodach przymusową i głupią akrobację w chmurach, ale ratuje się jakoś od wypadku trzymając stery w neutrum i czekając na widok ziemi dla ustalenia pozycji.

6-ty dzień lotny - 5 lipca. Tylko żagiel.

7-my dzień lotny - 6 lipca. Zanosi się na dobre warunki. Wzlot meteorologiczny i sporządzony diagram pozwala liczyć na długie przeloty. Zadaniem dnia jest więc przelot 80 km. Tymczasem zachmurzenie rośnie, trudno jest utrzymać się na żaglu, a tym bardziej na termice. Żabski na 3G-3 łamanym łapie wreszcie komin i wchodzi w burzę. Ma przyrządy do lotów bez widoczności. Wykręca 3110 m i idzie na przelot. Zaleci aż 112,6 km wykorzystując po drodze termikę. Startujący w południe Antoniak również wchodzi na swoim SG-3 bis/35 w chmurę burzową. Wykręca 3435 m - rekord Polski. Idzie z tego po prostej, ale nie łapie termiki. i siada po 51 km. Na I miejsce w punktacji łącznej wychodzi Żabski.

8-my dzień lotny - 7 lipca. Tym razem komunikat meteo był trafny. Do 10-tej 7 miało zejść zachmurzenie stratocumulusem i powoli budzić się termika. Pierwsze Cu mają tylko 500m podstawy, co powoduje, że pierwsze 18 lotów trwa tylko po kilka minut, ale startujący minutę po 10-tej Szukiewicz choć podchodził już do lądowania, łapie konin na 30 m nad dworkiem, wykręca się i odchodzi na przelot na Borysław. Lot trwa tylko, 2 godziny a ostatnie 10 km Komar leci 40 m nad zboczem. Nie łapie termiki i siada po 66 km. Do tego samego pola dolatuje Offierski, również na Komarze. Później nad nimi zjawia się. inny Komar, który ma wysokość i leci dalej. To ppor. Grzeszczuk lecąc później i wolniej trafia na fazę. Przekonuje się, że dobry jastrząb jest lepszy od najlepszego wariometru (znamy, znany) i niedaleko za Borysławiem wchodzi w Cu. Cóż się w tym Congestusie działo. Prędkość skakała od 0 do 180 km/h (przy dopuszczalnej 120 km/h) i komplet akrobacji skończył się wyjściem z boku chmury. Na szczęście, bo szybowiec właściwie nie nadawał się już do lotu. Pilot tego nie widział, śmiało szedł więc po cumulusach dalej, ale w chmurę już nie wchodził. Zrobił 159,5 km. Pole nie nadawało się na szczęście pod samolot. Po ściągnięciu wózkiem okazało się, że na holu Komar niechybnie by się rozleciał.

Por. Włodarkiewicz na Komarze z kabinką zwanym "kapliczką' leci klasycznie od cumulusa do cumulusa i spokojnie robi 147,3 km.

Nokautuje jednak wszystkich Baranowski. Pierwszy start skończył mu się lądowaniem pod zboczem, skąd ogląda jak inni wykręcając się odchodzą na przeloty. Po wciągnięciu na górę startuje ponownie, łapie komin, dochodzi 1300 m i z bocznym wiatrem idzie na północ, na teren równinny. Tam są Cu, jeden za drugim. SG-3 łamane idzie po prostej pod ich nawietrzną stroną. Po 60 km trzeba ominąć burzę pod Borysławiem. Wreszcie w nasłonecznionej dolince, gdy na wysokościomierzu było 250 m poniżej startu jest pół metra. Krążenie do podstawy trwa pół godziny. Ale dalej są znów szlaki, pod którymi Baranowski leci 90 i 100 km/h, a noszenie jeszcze chce go wciągnąć w chmurę. Tak przelatuje granicę rumuńską. Kończą się szlaki, które nazwano wówczas "Strassą", ale pod pojedynczymi Cu dało się dolecieć do Czerniowiec. Jest tam lotnisko, ale pilot wie, że walczy o rekord. Leci więc dalej wzdłuż Prutu i osiąga małe miasteczko Darabani - 332,5 km - rekord Polski. Szefem centrali telefonicznej jest tam fryzjer, który łączy między kolejnymi goleniami, ale połączenie jest udane i transport powrotny potrwa ... 3 dni. Tak to jedyny przelotowy konkurent Żabskiego już nie będzie miał szans powalczyć.

Żabski w tym dniu zrobił dcp do Bezmiechowej i zaliczył wysokość. Po południu znów startuje o 16:11 i przelatuje jeszcze 53,5 km. W punktacji łącznej jest bezkonkurencyjny.

Przelotów w tym dniu jest dużo, w tym 5 ponad 100 km.

9-ty dzień lotny - 8 lipca. Słabo. Zadanie dnia – wysokość 1000m. Pierwsi nie mogą się zahaczyć na termice i lądują. Ale Żabski o 13-tej wychodzi w kominie i zwycięża przelotem 84,1 km z wysokością 1400 m. Odległość ponad 50 km robi jeszcze 6 pilotów a więc dzień przelotowy.

W nocy Żurakowski i Offierski próbują żagla, ale uzyskują czasy 35 min i 1 godz. 38 min.

10-ty dzień lotny -11 lipca. Cumulusy są już przed 9-tą. Zadanie - przelot 100 km. Startujący tuż po 10-tej Mikulski podejmuje próbę przelotu na północ, na Warszawę, oddalając się od Karpat. Mimo największej wysokości zaledwie 1010 m jego SG-3 łamany robi dwa długie przeskoki i wykorzystuje swoją doskonałość. Akurat gdy mijał lotniska w Jarosławiu i Zamościu, łapał kominy, więc leciał dalej. Tak po 6 godz. 44 min. lotu zaleciał do Końskowoli - 226 km. Lecący z nim jakiś czas Szukiewicz przelatuje na Komarze 160 km.

Mistrz Żabski przelatuje 210 km i uzyskuje w chmurze 3409 m wysokości. Było więcej, ale rysik barografu, który notował wysokości do 3500m, wyszedł za bęben.

Offierski po lądowaniu i zaliczeniu wysokości wystartował ponownie na docel 46 km, jedyny docel w tych zawodach, zaliczając go i robiąc ponownie wysokość - 1185 m.

Kolejna na tych zawodach akrobacja w chmurze tym razem miała poważniejsze reperkusje. Żurakowski został wyrzucony z CW-5-tki, która rozleciała się w chmurze tuż za Ustianową. Pilot otwarł spadochron i wyszedł z wypadku z sińcami, zadrapaniami i podartym ubraniem, co świadczyło o szamotaniu się z szybowcem.

11-ty, ostatni dzień lotny - 12 lipca. Termika jest, ale trudna. Dwa asy Peterek i Baranowski wychodzą w kominie pod podstawę i przelatują na tej słabej termice po ponad 60 km. 5-ciu innych pilotów leci poniżej 50 km. Zaskakuje wszystkich Urban, który na Komarze przelatuje 176,5 km, lecąc 5,5 godz. Na Komarze jeszcze nikt tyle nie przeleciał.

Na tym skończyły się te piękne, przelotowe zawody. Tabela wyników:

| M-ce | Pilot | Szybowiec | Punkty |
|---|---|---|---|
| 1 | Żabski Zbigniew | SG-3 bis/36 | 980 |
| 2 | Peterek Edward | CW-5 bis | 542 |
| 3 | Baranowski Bolesław | SG-3 bis/36 | 535 |
| 4 | Szukiewicz Romuald | Komar | 525 |
| 5 | Grzeszczuk Władysław | Komar | 426 |
| 6 | Brzezina Stanisław | SG-3/34 | 406 |
| 7 | Antoniak Kazimierz | SG-3 bis/35 | 406 |
| 8 | Hennerberg Zdzisław | CW-5 bis | 370 |
| 9 | Mikulski Zbigniew | SG-3 bis/36 | 361 |
| 10 | Offierski Michał | Komar | 359 |
| 11 | Urban Mieczysław | Komar | 337 |
| 12 | Włodarkiewicz Andrzej | Komar | 292 |
| 13 | Czarnecki Lucjan | SG-3 bis/36 | 285 |
| 14 | Plenkiewicz Kazimiera | SG-3 bis/36 | 2G1 |
| 15 | Kwiatkowski Leopold | Komar | 226 |
| 16 | Waciórski Stefan | SG-3 bis/35 | 199 |
| 17 | Kołodyński Zbigniew | Komar | 170 |
| 18 | Gliwiński Piotr | Komar | 163 |
| 19 | Ciastuła Tadeusz | 3G-3 bis/36 | 147 |
| 20 | Wacnik Stanisław | SG-3/34 | 146 |
| 21 | Kozieł Andrzej | CW-5 bis | 143 |
| 22 | Różańaki Jerzy | Komar | 126 |
| 23 | Szydłowski Wiktor | SG-3 bis/36 | 124 |
| 24 | Żurakowski Bronisław | CW-5 bis | 112 |
| 25 | Piątkowski Stanisław | SG-3 bis/35 | 55 |
| 26 | Smidowicz Bohdan | CW-5 bis | 39 |
| 27 | Majcherczyk Antoni | CW-5 bis | 38 |
| 28 | Szwarc Leszek | CW-5 bis | 29 |
| 29 | Younga Maria | CW-5 bis | 0 |

Ogólnie przeleciano 5502,5 km. Najwięcej przelecieli:

Baranowski - 601,1 km w 4 przelotach

kpt. Peterek - 596,5 km w 7 przelotach

Żabski - 519,2 km w 7 przelotach

Szukiewicz - 492,1 km w 6 przelotach

Uzyskano 2 rekordy Polski:

przelotu - 332,5 km (rekord świata 504,2 km)

wysokości - 3435 m (rekord świata 4325 m)

W klasyfikacji za zadania dzienne zwyciężył Szukiewicz na Komarze (681 pkt) przed Żabskim (378 pkt).

Nagród było co niemiara, na miarę dzisiejszego odjazdu z imprezy Toyotą Corolla. Natomiast zniszczenia sprzętu przez nieprzemyślane wejście w chmury są przestrogą do dziś.

Zawody należy uznać za najlepsze w 1936 r. Na Wasserkuppe, gdzie rozgrywano w tym roku XVII Rhön, najdłuższy przelot wyniósł 252 km. Niemcy wprowadzili loty docelowe jako wyżej punktowane, nawet gdy pilot nie osiągnął celu. Gdy szybowiec wylądował z za dużym odchyleniem od linii kursu (+/-2,5°), odbierano mu 50% kilometrów. W Ustianowej jeden pilot wykonał przelot docelowy, a siedmiu docelowo - powrotne. 0kazało się, że latamy nowocześnie.

Do ISTUS zgłoszono po zawodach dalszych 15-tu pilotów, którzy spełniali warunki do Srebrnej Odznaki Szybowcowej. Na 270 tych odznak Polska miała 34.

Na olimpiadzie (lotnisko Staaken) demonstrowane było szybownictwo. Węgrzy pokazali tam 20 metrowy Nemere o znakomitych walorach przelotowych i pięknej aerodynamicznej sylwetce, której wówczas dorównywał tylko Reiher i Sperber Junior. Konstruktor, inż. Rotter wykonał na nim w dniu 12.VIII.1936 r. przelot docelowy 326,5 km z Berlina do Kilonii. Lot odbywał się na znacznych odcinkach pod szlakami Cu przy prędkości 140 km/h. Przeskoki wykonywane były na prędkościach 120 - 140 km/h, gdyż pojedyncze Cu nosiły do 5 m/s.

A więc nie góry i żagiel a termika i kontrastowy, termiczny teren liczą się w szybownictwie. Polacy już o tym wiedzą i w 1937 r. pojechali na Wasserkuppe (I Szybowcowe Mistrzostwa Świata) z nastawieniem na przeloty. Obronili 2-gie miejsce w rankingu światowym a Mynarski i Baranowski należeli do najlepszych przelotowców.

W kraju poszliśmy dalej. W sierpniu 1937 r. V Krajowe Zawody Szybowcowe rozegrano w Inowrocławiu, na płaskim terenie, co zdarzyło się po raz pierwszy w świecie. Doliczano tam 30% punktów za przelot docelowy a punktowano przeloty o długości ponad 50 km i wysokości ponad 1000 m. Przeleciano ponad 17 tys. km, a średni przelot wyniósł prawie 130 km. Krajowe Zawody w Polsce poziomem były co najmniej równe niemieckim w Rhön.

Tak więc CW-5, SG-3 i Komar pozwoliły nam wejść w wyczyn szybowcowy a od 1937 r. Orlik, Mewa i PWS-101 podniosły nasze szybownictwo na najwyższy poziom. Ale o poziomie, na którym skończył się okres międzywojenny, następnym razem.

*Na podstawie Biuletynu Instruktora i Pilota Szybowcowego nr 2/88 opracował Piotr Dąbrowski*