



TYGODNIK LOTNICZY

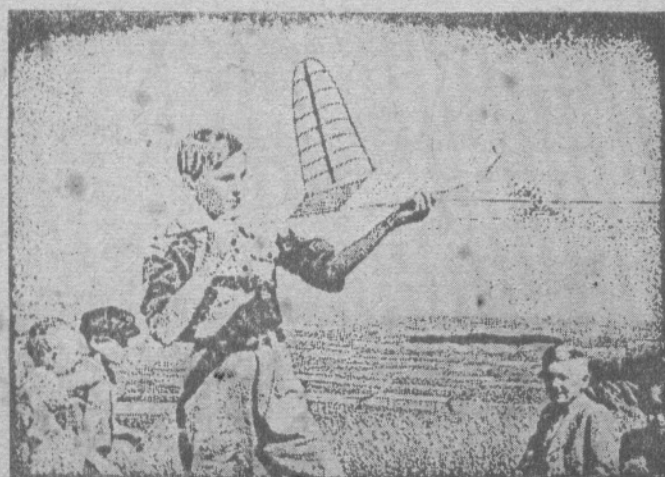
ROK I

16 - 23 CZERWCA 1946

Nr 1

Ogólnopolskie zawody modeli latających pierwsze, w Odrodzonej Polsce

Dn. 9 i 10 czerwca r. b., na lotnisku Mokotowskim w Warszawie, odbyły się pierwsze, w Odrodzonej Polsce, zawody modeli latających, w których wzięło udział 266 modeli i ponad 100 zawodników. Jest to jeszcze jednym dowodem szybkiej powojennej odbudowy polskiego lotnictwa.



ZAWODNIK Z IWONICZA

N A S Z C E L, NASZE ZADANIE...

(prz) Tym, którzy oczyma odprowadzają każdy przelatujący samolot i sercem są razem z ludźmi powietrza, tym, którzy w warsztatach modelarskich, na kursach teoretycznych i na zielonych wzgórzach szubowisk szkolą się w sztuce latania, tym wreszcie którym bliskie i drogie jest polskie lotnictwo, oddajemy dziś 15 czerwca 1946 roku pierwszy numer tygodnika „Skrzydła i Motor”.

Opuszcza on maszynę drukarską w momencie, gdy prace nad utworzeniem Ligi Lotniczej, organizacji mającej zrzeszyć wszystkich miłośników lotnictwa są na ukończeniu. W chwili, gdy ekipy zawodników, którzy brali udział w Ogólnopolskich Zawodach Modelarskich, rozwożą po całej Polsce wieść o odbudowie polskiego modelarstwa. W czasie, gdy nad zmartwychwstającą z ruin Warszawą, po raz pierwszy od 6 lat krąży szybowiec Aeroklubu Warszawskiego.

Niech „Skrzydła i Motor” będzie jeszcze jednym dowodem szybkiej odbudowy naszego lotnictwa, jeszcze jednym pozytywnym czynnikiem w odbudowie Demokratycznej Rzeczypospolitej Polskiej.

Jakie więc stawiamy przed sobą zadania? O czym będziemy pisać w naszym tygodniku?

Osiągnięcia naszego lotnictwa i lotnictwa całego świata, szybownictwo, pilotaż motorowy, modelarstwo, sport spadochronowy, konstrukcja płatowców i silników — oto nasze tematy.

Potężne stalowe skrzydła na straży pokoju, tysiące i setki tysięcy skrzydlatych, młodych orłów, silna, demokratyczna, skrzydłata Ojczyzna — to nasze zadanie.

W numerze:

**wzlot młodych
skrzydeł na str. 2-3
Wielka premia
dla prenumeratorów
„Skrzydeł i Motoru”**

na str. 8

C E N A 5 Z Ł

**ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI
WARSZAWA, 12, MARATOŃSKA 4**



Wzlot młodych skrzydeł

PAWEŁ ELSZTEIN st. sierż. podch.

Dziwne zrzędzenie losu, bo równo 20 lat temu, tu w Warszawie, na lotnisku Mokotowskim (starym), odbyły się pierwsze w Polsce Zawody modeli latających, organizowane przez Jerzego Osińskiego. Warszawa, jako stolica utrzymała swoją tradycję, swój prymat i w tej dziedzinie. Przewawia dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego, inż. Madejczyk. Wita zebraną młodzież, młodzież z całej Polski, wita narybek lotniczy. Widzi oczyma miłującego lotnictwo przyszłych asów, przyszłych polskich lotników.

Nie spodziewał się takiego zainteresowania modelarstwem i tak tłumnego przybycia — przyznaje.

...A zaczęło się tak. Ktoś w redakcji „Skrzydlatej” rzucił nieopatrznie: — Zróbmy zawody modelarskie.

No i poszło... ten doradził, ten odradził (a byli i tacy, nawet sporo). Ale ludzie dobrej woli „ciągnęli” sprawę do końca.

Komisja organizacyjna. Braki. Kwatery, wyżywienie i wiele, wiele różnych spraw, które musiały wyjść.

Zgłoszenia napływały z początku powoli, a potem z zatrważającą szybkością. Już 50 modeli, już—100, 200. Czy damy radę? Czy to nie szturm z molyką na słońce?... No, ale cofać się było za późno, a zresztą, nikt tego nawet nie proponował...

Stało się... W nocy z dn. 8 na 9 czerwca ciemne jakieś postacie przełykały się ulicami Warszawy, dźwigając olbrzymich rozmiarów skrzynie. Przypuszczalnie, okoliczne posterunki milicji zachodziły w głowę: Któż to? Szabrownicy? Przemysł na większą skalę?...

Modelarze zziębnięci, niewyspani, ciągnęli w stronę przystani, w stronę Redakcji „Skrzydlatej Polski”. Tu biwakowali pierwsi przybysze — zawodnicy. Luksusowych kwater nie mieli, bo wiadomo, stolica jeszcze biedna, ale jaki taki dach nad głową i szczerze, serdeczne przyjęcie.

— Ogłaszam rozpoczęcie zawodów — krótkie, serdeczne słowa padają w grupę zawodników i gości. Pierwsze Zawody Modeli Latających w Odrodzonej Polsce zostały otwarte.

Zawodnicy rozciągnęli się w długą linię. Tu grupy z Krosna, Chrzanowa, Łodzi. Tam Poznań ogrodził się sznurowym „parkanem”, Gdańsk, Iwonicz, Dziedzice, Toruń... Cała Polska na polu Mokotowskim.

Trzy starty. Przy każdym grupa sędziów z opaskami — to Jury. Mózg zawodów.

Warunki nieszczególne. Termika nieuchwytna. Wiatr przynosi jedynie zapach koniczyny.

Zawodnicy wpatrzni w startujące modele. Cóż to! Na próbach tak dobrze latał, a teraz? Wiatr wszystkiemu winien, porywisty wiatr!

W kategorii „A”, co chwila startuje „Orlątko”, by po kilkosekundowym locie, mniej lub więcej szczęśliwie spotkać się z ziemią. Warunki! Warunki! Kategoria „B”. Nazwy „Wróbel” powtarzają się prawie w każdym starcie. Tu, góruje Poznań z doskonałą konstrukcją szkolną instr. Jana Burego.

Widzowie typują. Ci stawiają na Łódź, na piękne, balsowe modele, ci na Poznań, inni na Chrzanów (który w przeddzień na próbach miał czas 9 minut!).

Krakusy. Ileż ich było. Model na holu, silne parcie wiatru łamie skrzydła. Typowe machnięcie ręką modelarza i dalej naprawiać — byle tylko nie dać się zdystansować.

Modelarz czuje, przeżywa lot swojego modelu. On nim steruje, myśłami.

Patrząc w twarz młodego chłopaka, który obserwuje lot, „przeciąg-

niętego” modelu wyraźnie widać, jak dusza jego krzyczy do modelu — wyrównaj! oddaj!

Te rzeczy trudno zrozumieć. Zrozumie je tylko ten, kto jest, lub był modelarzem.

Wśród gromady widzów rozlega się okrzyk zachwyty. Mały model z silnikiem wystartował z ręki. Krąży, krąży wzbijając się w górę. Naplnia powietrze równym brzęczeniem miniaturowego silniczka. Charakterystyczny zapach spalin. Motorek milknie i równym lotem ślizgowym niesie się hen, na koniec lotniska.

Uwagę widzów zwraca przytransportowany szybowiec i jakiś „wózek — niewózek”. Wtajemniczeni objaśniają — to wyciągarka, a to szybowiec „Żuraw”, dar Bydgoszczy dla Warszawy. Już krzątają się przy nim uczynni Wawelberczycy. Montują skrzydła, stery. Zjawia się drugi szybowiec „Baby”. Szybki montaż i... pierwszy od 6-ciu lat start szybowcowy.

Od horyzontu odrywa się powoli „Baby”. Nawet modelarze, odwracają oczy od swoich modeli. Ze świstem sunie szybowiec wyżej. Jest nad wyciągarką. Silnie pompuje. Odczepił się. Trochę szybkości...

A teraz pęta. Jedna, druga... Chłopakom zapiera dech. O akrobacji nikt nie myślał.

Szybowiec prowadzony ręką starożytnego pilota Jankowskiego z Poznania „idzie”, jak po nitce.

Nowy start. Windują „Żurawia”. Ciągnie równo nabierając wysokości. Megafony oznajmiają:

Uwaga! Uwaga! „Żuraw” wykona 3 pęta i wylądować na miejscu startu! Tak się też stało. Loopingi wyszły cudnie. Na szybowcu leciał modelarz, leciał z wyczuciem swojej



maszyny, tak jak czuł kiedyś swoje modele. Lecił pilot – warszawiak Stefan Kopiński.

— Za krótki hol.

Więcej gumy! — to najczęstsze waśni.

— Kto wymyślił ten regulamin?

Jak wróćcie koledzy do domu, z nagrodami czy bez, wybaczone autorowi regulaminu. Miał, jak najlepsze intencje. Ludzie, których pytał o radę, „pociesza” go, że i tak nie z tego nie wyjdzie, więc po co wogóle regulamin. Myślę, że wybaczyliście i nie macie żalu, że zawody się odbyły.

Na przyszły rok pójdzie lepiej.

Mała grupa modelarzy warszawskich, niczym specjalnym nie wyróżniała się wśród zawodników. Nie mieli modeli z balsy, nie mieli modeli pięknie lakierowanych, nie było silniczka, ani modelu na gumę. O! parę szkolnych szyboców. Wszystko młodzi chłopcy. Z modelarstwem zetknęli się, zaledwie trzy miesiące temu.

Startują w grupie „E” modeli, szyboców dowolnych: Model Warszawianina Kulsa Zdzisława ma czas lotu 6 min. 18 sek., najlepszy czas na zawodach. Model ten, J — 10 konstrukcji instr. Jana Jastrzębskiego, jest seryjnym szybocem wykonanym w nowej modelarni warszawskiej.

Nagroda w postaci silniczka Diekla, poszła w dobre ręce.

Oczywiście dla przybyłych gości pragnących mile spędzić czas świąteczny, zawody modelarzy, powoli przestawały być atrakcją.

Zainteresowanie lotem modeli przykuwało niezmiennie głównie zawodników.

Organizatorzy zawodów, pomyśleli również i o widzach, a młodym modelarzom przedstawili dalsze możliwości, jakie otwiera im do lotnictwa mozolna praca przy budowie modeli. Bo pamiętać należy, że ci,

którzy dziś są modelarzami, za parę lat sami będą latać jako piloci. Wiedzą o tym doskonale modelarze. I właśnie dlatego pokaz akrobacji na samolocie myśliwskim Jak — 9, wzbudził entuzjazm nie tylko wśród zebranej publiczności, ale przede wszystkim wśród znawców, to jest wśród modelarzy.

Eksperyment kierownika sekcji spadochronowej Aeroklubu Warszawskiego kol. Soszyńskiego Witolda, który dokonał pierwszego skoku ze „Szpaka”, również nagrodzony został oklaskami.

Loty pasażerskie na „Szpaku”, oddanym organizatorom konkursu do dyspozycji na ten cel przez L. W. D. (Lotnicze Warsztaty Doświadczalne), wykonana przez niezmordowanego por. Antoniego Szymańskiego, zakończyły drugi dzień ogólnopolskich zawodów modelarskich.

Młodzi uczestnicy konkursu opuszczali lotnisko z dumą i zadowoleniem.

Rozniosą oni wieść po całym kraju, że odrodzona Polska śmiało rozwija swe skrzydła do lotu w lepszą, jaśniejszą przyszłość.

WYDAWNICTWA NADESŁANE

(W tej rubryce rejestrujemy nadesłane wydawnictwa. Wydawnictwa związane z lotnictwem, nadesłane, w ilości co najmniej 2 egz., będą recenzowane).

ADAM SZCZERBOWSKI: Rozszumiały się wierzby... Sztuka w 4 odsł. Nakł. Woj. U. Z. Wyd. Ośw. Roln. Łódź 1946. Str. 40 + IV.

ROMAN WERFEL: Reakcja stol za PSL. „Książka” 1946 str. 56.

Wiadomości Urzędu Patentowego. Miesięcznik, rok XXII. Zeszyt 2. Kwiecień 1946. Nakł. Urz. Pat. Rz. P. Str. 26 + IV, cena zł. 50,—

E. CHOJNACKI: Polska w obliczu referendum. Wyd. G. Z. Polit.-Wych. W. P. Nr 41. W-wa 1946.

SAMOLOT „Z.S.R.R. N—824” POWROCIŁ DO MOSKWY

W dniu 1 czerwca powrócił do Moskwy z lotu nad Arktyką samolot „Z.S.R.R. N—824”, prowadzony przez pilota N. Syrokwasza. Załoga wystartowała z Moskwy 2 miesiące temu. Samolot odwiedził wszystkie większe stacje polarno i osiedla Arktyki.

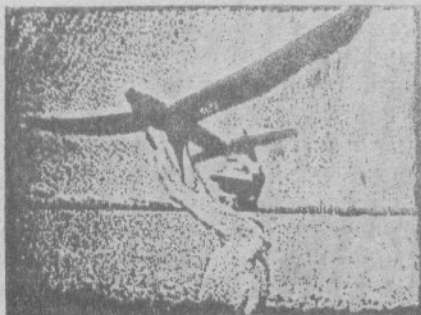
W czasie lotu samolot przeleciał z Moskwy do Czukotki i przebył odległość 25.000 km. (win)

LOTNICY WOBE REFERENDUM

(cz) Za dwa tygodnie wypowie się, społeczeństwo w całym kraju, w powszechnym głosowaniu ludowym, za dokonanymi, przez obóz postępu demokratycznego, reformami gospodarczymi (reformą rolną i unarodowienie podstawowych gałęzi przemysłu); za współczesną naszą politykę sojuszu z demokracjami słowiańskimi, a w pierwszym rzędzie z ZSRR, które nam gwarantują granice nad Odrą i Nyssą; za usprawnieniem pracy ustawodawczej przez zniesienie zbytecznego Senatu.

Świat lotniczy zdaje sobie również doskonale sprawę z tego, że nie masz Polski Skrzydlatej, nie masz przemysłu lotniczego, nie masz niezawodnej osłony powietrznej kraju, bez ugruntowania dzieła, rozpoczętego w lipcu 1944, w Manifeście PKWN, bez zatwierdzenia przez naród upaństwowienia przemysłu. Przemysł lotniczy rozwinać się może, tylko w krajach wysoko — uprzemysłowionych, a upaństwowienie ciężkiego przemysłu tworzy mocne podstawy dla rozwoju przemysłu lotniczego. Dostęp szerokich rzesz młodzieży do lotnictwa jest zależny od wyzwolenia się społeczeństwa od zmienności każdorazowej koniunktury zysków poszczególnych prywatnych, wielkich, przedsiębiorców, czy właścicieli majątków ziemskich, a tym samym otworzą się na oścież bramy szkolnictwa lotniczego dla chętnych nauki szerokich mas młodzieży.

Dlatego, wraz z całym narodem, nasza młodzież lotnicza, odpowie na wszystkie pytania referendum twierdząco.



TRUKAN-AUTO WARSZAWA

SKŁAD
Książęca 6
róg Nowego-Swiatu

WARSZTATY
Al. Jerozolimskie 67



Pierwsze wloty w Polsce

Inż. KAZIMIERZ KAMIENOBRODZKI

Zainteresowanie lotnictwem wśród Polaków sięga czasów pierwszych mniej lub więcej udanych prób lotniczych na Zachodzie Europy.

Legenda o Ikarze istniała od wieków; w starych, polskich pieśniach ludowych z okolic Gór Świętokrzyskich, spotykamy często wzmianki o fantastycznym „latawcu”.

Trudno jest dociec, który z Polaków podjął pierwszy myśl Ikara. XVIII wiek obfituje w liczne próby i doświadczenia.

Z ciekawością przeglądamy pożytkie foliały polskich kronikarzy.

W jednym miejscu czytamy, że Imć Pan Łukasz Piotrowski, profesor Akademii Krakowskiej, a szlachcic z Podlasia, podczas wystawiania własnego dialogu ku zabawie Władysława IV-tego, „tak sztucznie udawał geniusza, że przez dach bursy Nowodworskiej, z przedmieścia Retoryka zwanego, na teatr przyleciał i po odprawionej scenie z teatrum, na swoje odleciał miejsce”...

Rok 1784 zaznaczony jest dwoma wzlotami polskich balonów. Dnia 12 lutego 1784 r. chemik królewski Jan Okraszewski, wypuścił z tarasu Zamku Królewskiego w Warszawie pierwszy próbny balon; Król Jegomość nagrodził go za to, złotym medalem.

W tym samym czasie przygotowywali balon próbny profesorowie Akademii Krakowskiej, Jan Sniadecki i Jan Jaśkiewicz. W tych pracach pomagali im dr. medycyny Jan Szuster i profesor fizyki Franciszek Szeidl.

Pierwsze próby rozpoczęto 17-go stycznia 1784 roku, późnym wieczorem, na dziedzińcu Collegium Fizycznego.

W dniach 21-go i 24-go lutego powtórzone to doświadczenie w obecności zaproszonych gości.

Balon, nazywany wówczas „banią”, był wykonany z grubego papieru. U dołu był pozostawiony otwór na półtora łokcia

wszereż dla napełnienia balonu nagrzanym powietrzem. Otwór był wyklejony płótnem i obity blachą. Pod tym obiciem były przymocowane haki, służące do zawieszania okrągłego paleniska, wykonanego z grubej blachy żelaznej, wokoło dziurkowanej. Cały balon ważył około 150 funtów.

Kronikarz pisze: „Zapewniwszy się o pomyślności doświadczenia przez rachunek i przez ściśle przestrzeganie tego wszystkiego, co się w uwagach wyżej wyłożyło, — wyszło na dni kilka obwieszczenie po rogach ulic i miejscach publicznych rozbite, ostrzegające Publicum Krakowskie o nastąpić mającym doświadczeniu, w pierwszy dzień spokojny i pogodny, który miał być przez trzy strzelania z moździerzy o godzinie 7-ej rano ogłoszony...”

...Do pierwszych domów rozesłane były bilety, dające przepustkę do dziedzińca ogrodu Botanicznego, gdzie się Ballon wypelniał. Zeby zaś tłok ludu cisnącego się na dziedziniec nie przeszkadzał pracującym około doświadczenia, raczył Imć Pan Gramlich, Komendant Miasta, przychylić się do żądań pracujących w przydaniu warty, która same tylko osoby z biletami na dziedziniec puszczala...

...Dnia 1 kwietnia czas pokazał się eichy i pogodny; po przygotowaniu wszystkiego i zaciągnięciu warty, dany był pierwszy odgłos przez trzy strzelania z moździerzy, po którym liczba wielka Spektatorów na dziedziniec i pola przyległe zgromadziła się.

O godzinie 10-ej rano, po danym drugim odgłosie, Banię, po krążkach do góry wyciągniętą, zaczęto wypelniać. Naprzód kilka wiązek dobrze wysuszonej słomy, w ręku zapalone, trzymane były w otworze maszyny, aby wierzch jej opadły podniósł się bez naruszenia, kolumnę płomienia przepuścił.

Potem, w piecu żelaznym Proberskim, ze wszystkich stron lufy mającym, ułożony stos drzewa bukowego, przez kilka



SZCZĘŚLIWA

»16«

EWA LASOCIŃSKA

Roześmiany, słoneczny, radosny sierpień 1944 roku. Jakże to było dawno — już prawie dwa lata. Jeszcze nie zapomniałam jego radosnego wiewu, jego słonecznego, szerokiego uśmiechu, jakiegoś nagłego wybuchu radości. Pamiętny sierpień 1944 r. — po tylu latach rozpaczy, niewoli, przemoży i prusackiej buty — wykwitł jak mak czerwony, roześmiany, mieniący się wśród zbóż szkarłatnym, królewskim płaszczem.

30 lipca rozgorzał w naszym małym Głogowie, w Rzeszowskim, wściekły bój — tankielki jeździły jak zwiadowane tam i z powrotem, samoloty kuczały na niebie, szrapnele i granaty ryły z hukiem ziemię, domy płonęły, leciały z brzękiem szyby. Ludność kryła się po piwnicach.

O godz. 12-ej w nocy radosne, ze stu piersi wyrwyjące się „hurra!” nacierającej piechoty zwiastowało bliski koniec walki. Krzyki „Alles zurück”, ruch, samieszanie.. i o pierwszej w nocy Głogów był wolny. Nazajutrz, 1 sierpnia, wykwitły na wszystkich domach

biało — czerwone sztandary. Uliczki miasta napełniły się wrzawą, turkotem przejeżdżających taborów, chrzęstem i chrupotaniem żołnierskich butów po potłuczonych szybach i radosnym galopem konnicy. Nudna mięszcina zmieniła się do niepoznania. Wkrótce zakwaterował się w Głogowie radziecki sztab wojskowy, a na polanie, otoczonej łaskiem z jednej, stawem i łanami zbóż z drugiej strony, przystąpiono do budowania lotniska. Nie wyglądało ono imponująco — ot, zwykła łąka, polana, kilkadziesiąt metrów wszereż i wzdłuż. Jakież samoloty zdolne są do lądowania na takim „lotnisku”? — zapytywałam siebie ciekawie.

Nazajutrz zagadka się rozwiązała. Cztery leciutkie, dwupłatowe „kukurużniki” Po-2 z radosnym terkotem i szumem śmigieł zładowały z wdziękiem na głogowskim „aerodromie”. Podskoczyły parę razy po nierównej, niegościnnej łące, z rozmachem trzepnęły jeszcze parę razy śmigłami w tę i w tamtą stronę, uśmiechnęły się do ludzi i stanęły w miejscu, jako goście przybyli z niebios z powiewem skrzydeł, zapytując, jak nam się podobają i czyśmy im radzi.

Nie wiem, jak zareagowali na „ich” przybycie inni ludzie. Ja z koleżanką przyjęłyśmy je entuzjastycznie. Z domu przeniosłyśmy się po prostu na lotnisko, przebywając tam od świtu do nocy. Wkrótce znaliśmy już na pamięć wszystkie samoloty: lotników, którzy na nich latają i wszystkich mechaników. Był tam więc i wysoki, chudy „Gularz”, obsługujący „dziewiątkę”, i gruby, jednooki, pocziwy „Gulparada” i „Tygrys”, latający na „osemce”, wesoly „Informator”, „Soldat bez komplementów” i wielu, wielu innych.

Z ciepłością, właściwą chyba tylko lotnikom, objaśniali nam wszystkie części składowe samolotu, dzia-

wiedzieli suzzonego, był na boku zapalony, aby pierwszy dym odszedł; gdy żywy płomień na kilka stóp wysoki rozniecił się, postawiony był piec, i cała kolumna płomienia we wnętrze maszyny wpuszczona".

Zaledwie 6 minut minęło od zapalenia pieca, gdy o godz. 10-ej min. 16-cie bania wzniosła się ku górze i poszybowała ponad miastem i jego murami.

Widowisku temu towarzyszyły gromkie okrzyki tłumów widzów.

Bania wzniosła się tak wysoko, że była widoczna nawet z Wieliczki. Po 31 minutach krążenia, bania zaczęła się opuszczać i spadła w pobliżu murów miasta, między bramą Floriańską, a furtką Mikołajewską. Zwęglone resztki drzewa tliły się jeszcze w piecu.

Udałe próby puszczania balonów, przeprowadzone równocześnie w Polsce i we Francji (Mongolfier i Charles), nasuwała na myśl współczesnym uczonym plany eksploatacji balonu dla transportu powietrznego.

Znany fizyk, profesor Szkoły Pijarów, ks. Osiański, wydał w roku 1788 już drugą swoją pracę teoretyczną o lotnictwie pod tytułem: „Robota Maszyny Powietrznej Pana Mongolfiera”, w której czytamy: „Według ostatniego rachunku, maszyna lekka jest od powietrza o 20.000 funtów, więc na nią możnaby ładować towaru przynajmniej 100 cetnarów i te od miasta do miasta przewozić, przeto koszt na niąłożony z zyskiem wróciłby się. Bo furmanowi za przewiezienie cetnara towaru z Krakowa do Warszawy płaci się zł. 12.—, więc od sta. cetnarów płaci się 1200 zł.; niech maszyna w roku jednym z Warszawy do Krakowa, pójdzie dziesięć razy i tyleż raz z Krakowa do Warszawy, więc w roku przewiezie towaru 2000 cetnarów, od których płaci się furmanowi 24000, przeto w roku tyleby na niej zyskiwano; imby zaś częściej chodziła, tymby więcej zysku przynosiła...”

W tej samej pracy czytamy zdanie, które wzbudza podziw nad genialną zdolnością przewidywania, jaką spotykamy u tego uczonego. Otóż czytamy:

„Na koniec możnaby ich używać na robienie Kart Topograficznych, przynajmniej, gdy czas jest bardzo spokojny”.

Z bardzo starych roczników dowiadujemy się, że za czasów Króla Stasia, odbyły się w Warszawie już nawet pierwsze, pałacarskie loty balonowe.

„Warszawa, która w owych czasach miała pretensje w niezłym nie pozostawać w tyle za Zachodem, żywo interesowała się wynalazkiem, o którym od kilku lat głuche z Paryża dochodziły wieści. W roku 1788 słynny Blanchard we własnej osobie zjechał do stolicy Polski dla zademonstrowania lotu balonem. W dniu zapowiedzianym tłumy niezliczone zaległy już przed wschodem słońca ulicę Senatorską i przyległe jej okolice miasta. Tylko uprzywilejowani wciwnęli się do wnętrza pałacu mniszkowskiego, aby z bliska oglądać przygotowania, czynione w dziedzińcu. Przez kilka godzin głuche panowało milczenie, a tysiące niespokojnych serc z napięciem oczekiwały widowiska. A gdy kadłub potwora zaczął wznosić się poważnie ponad dachy pałacu, okrzyki zdumionych widzów napelnily powietrze... Kosz, przyczepiony do czarodziejskiego przyrządu, niosł w na powietrzną przestrzeń, prócz samego wynalazcy, także i uczonego ekscentryka, Jana Potockiego, z ulubionym jego służącym Turkiem i z wiernym, białym pudłem.

Balon wylądował szczęśliwie na Woli.

O drugim z kolei wzlocie Blancharda czytamy w „Gazecie Warszawskiej”:

„Sławni z powietrznego żeglowania Imię Pan Blanchard, rodem Francuz z miasta Calais, pensjonowany od Króla Imię Francuskiego, wielu Akademii towarzyszy, uczynił stolicy tutejszej dziwny widok, odprawując swą (już to trzydziestą) czwartą powietrzną podróż...”

Po ogłoszeniu rano biciem z harmat nastąpić mającego widowiska, potem o kwadransie po pierwszej z południa, w ogrodzie tutejszym na Nowym Świecie, który Foxhalem zowią, wsiadł do swej łódki, w kompanii z tą samą francuską damą, która z nim podobne po powietrzu żeglowanie dawniej już w Metz odprawiała, i teraz się w Warszawie znajdowała.

„Podnieśli się w górę przy wielkich aplauzach, naprzód zwolna (bo jak najpogodniejszy i najspokojniejszy od wiatrów był czas), a potem coraz wyżej i wzbili się w górę od ziemi (jak

(ciąg dalszy na str. 8)

łanie sterów, silnika, drążka sterowego i motoru. Polubiliśmy się wkrótce wzajemnie z wszystkimi i nie było dnia, żebyśmy nie przybiegły na lotnisko przywitać nasze „kukuruźniki” i zobaczyć, który przyleciał, który odleciał, a które stoją na miejscu od wczoraj.

Tak nam upływały dni jasne, dni sierpniowe. Aż nadszedł 16-ty sierpnia, środa, pamiętam jak dziś. Dzień wstał jasny, gorący. Niebo bez chmurki. Już koło 3-ej pognaliśmy obie na lotnisko.

Wszystko było po staremu: — mechanicy uwijali się koło swoich ulubieńców, czyścili je, pucowali, nalewali benzynę i smary.

Naraz w powietrzu rozległ się znajomy terkot i na horyzoncie ukazał się nowy samolot. Zatoczył dwa kola, zniżył lot i, zamknawszy gaz, wylądował. Podeszliśmy do nowego powietrznego gościa. Na ognie miał wymalowaną „szesnastkę”. (Co za zbieg okoliczności — 16 sierpień, samolot „16-tka” i... my miałyśmy wówczas po 16 lat). — Gdy silnik przestał trąkotać, lotnik uśmiechnął się do nas i zaproponował:

— Może któraś z pańenek zechciałaby się przejechać?

Aż zaczerwieniłam się z radości.

— Naturalnie. Bardzo proszę!

Lotnik zapuścił motor. Wskoczyłam do samolotu...

Motor zaryczał silnie, wiatr uderzył mnie w twarz, samolot zachybotał się w dwie strony, podskoczył parę razy, odbił się silniej i... wzbil się w górę. Zawisnął w powietrzu i popłynął w jasne niebo nad Głogów, nad pola, łąki i lasy. Ogarnęło mnie dziwne uczucie. Motor ryczał tak, że słowa nie można było powiedzieć. Wiatr targał moją sukienkę na wszystkie strony. Słońce chwilaami zajaśniało ciekawie w twarz i znów skryło się poza

skrzydła płatowca. Upłynęła długa chwila, zanim odważyłam się spojrzeć w dół. A tam... Dómki malutkie jak pudelka od zapalek. Ratusz i kościół w dole, cztery uliczki, rozbiegające się w cztery strony świata i malutkie sylwetki ludzkie niczym krasnoludki z „Królewiny Śnieżki” — to wszystko wyglądało tak pięknie, tak dziwnie i ślicznie, że oczu nie można było oderwać.

Miasteczko niknie mi sprzed oczu. W dole jakiś las, nieznane pole, jakieś wojsko, maszerujące drogą — patrzę i nic nie poznaję. Opuszczamy się coraz niżej, jeszcze jeden skręt, samolot dotyka kołami ziemi i... poznaję nasze głogowskie lotnisko, koleżankę, lotników i samoloty — stajemy.

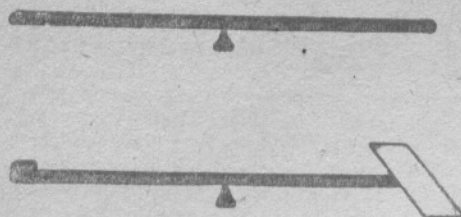
Jestem wprost nieprzytomna z radości. Wyskakuję z samolotu, dziękuję, mało, że nie skacze do góry z radości. Tymczasem pilot wsiada znów do swojej „szesnastki”, zapuszcza motor, okrąża lotnisko, wzbija się w górę, potem przechyla samolot w bok, macha nam z góry ręką na pożegnanie i... ginie w promieniach słońca, znika tak prędko i nagle, jak nagle się zjawiał.

Nie widziałam już nigdy „mojej szesnastki”. Nie zjawiała się wcale na głogowskim lotnisku, choć przesiadywałyśmy tam teraz dwa razy dłużej, niż przedtem. Nie, nie zobaczyłam jej już nigdy. A jednak, pokochałam gorąco „szesnastkę” i wszystkie inne samoloty, całym młodym, gorącym sercem, każdym drgnieniem duszy i każdym oddechem piersi. Ukochałam je nad wszystko na świecie, nad wszystkie skarby ziemi.

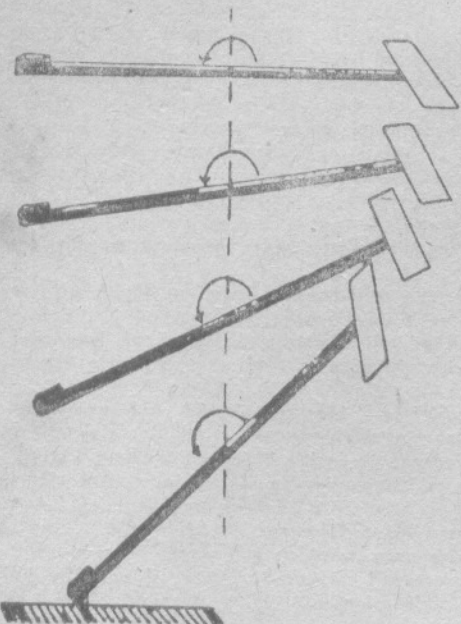
A wszystkiemu winna „szesnastka”. Szczęśliwa, niewinna, tajemnicza „szesnastka”.

ABC modelarza

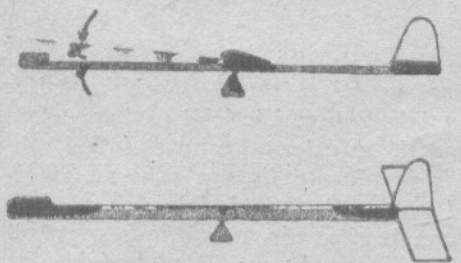
MICHAŁ HILEWICZ



Rysunek 1.



Rysunek 2.



Rysunek 3.

OD REDAKCJI

Dla ułatwienia pracy początkującym modelarzom, rozpoczynamy na łamach naszego pisma druk kursu modelarstwa lotniczego p.n. „ABC modelarza”, w opracowaniu Michała Hilewicza.

Każdy numer pisma przyniesie Czytelnikom przystępnie ujęte wiadomości teoretyczne i praktyczne z dziedziny modelarstwa. Całość kursu modelarskiego obejmuje także plany i opisy budowy modeli, od szkolnych do wyczynowych.

★

Modelarstwo nie jest rzeczą łatwą i wymaga wielu wiadomości i doświadczenia. Gdy laik, lub początkujący, zdobywszy plan modelu wyczynowego zabierze się do pracy, to w 99% jestem pewien, że saniecha jej, zniechęcony trudnościami technicznymi, albo też wykona model, który w pierwszym locie „rozmieni się na drobne”.

Strata czasu, drogiego materiału i smiech będą następstwami. Aby zbudować model poprawnie latający, trzeba znać pewne zasadnicze rzeczy, które w tym artykule pokrótce omówimy.

Weźmy listewkę drewnianą, równej grubości i zawieśmy ją w punkcie ciężkości, a następnie przymocujemy na jednym z końców kawałek kartonu o wymiarach 6×30 cm. Ciężar kartoniku przechyli sztabkę. Doprowadzimy ją do stanu równowagi przez obciążenie drugiego końca kawałeczkiem blachy lub drzewa.

(patrz rys. 1)

Jeżeli w tym stanie sztabkę upuścimy, zacznie opadać, obracając się wokół środka ciężkości. Ponieważ zamieszczony na jednym z końców kartonik, stawiając opór w powietrzu będzie hamował szybkość opadania, sztabka upadnie na ziemię, najpierw końcem, obciążonym blaszką.

(patrz rys. 2)

Pomyślaną linię, jako oś obrotu sztabki, nazywamy osią poprzeczną. Przebiega ona prostopadle do sztabki w punkcie ciężkości, a równolegle do poziomu. Jeżeli obrócimy sztabkę tak, by płaszczyzna kartonu skierowana była prostopadle do ziemi, upuszczona sztabka nie zmieni swego kierunku opadania i upadnie prostopadle na ziemię.

Aby temu zapobiedz przymocujemy jeszcze jeden kartonik, tak, by tworzył z poprzednim kąt prosty. Po powtórnej korekcie równowagi, samocelowujemy w punkcie ciężkości płyty nośne, ustawiając je tak, by tworzyły z osią sztabki mały kąt.

(patrz rys. 3)

Tego rodzaju twór jest już zdolny do lotu. Przekonać się o tym możemy, puszczaając model swobodnie, prostopadle w dół. Po krótkiej chwili przejdzie on do lotu poziomego.

Jasnym jest, że skrzydło musi być wyważone w stosunku do osi podłużnej, gdyż w przeciwnym razie model przechyli się w stronę cięższą, wykazując tendencję do ześlizgu. Ponieważ jednak ster kierunkowy powstrzymywać będzie tego rodzaju ruch, model wykona ostry skręt, idąc równocześnie na „lewo”. Tę

samemu rodzaju niebezpieczeństwo może grozić modelowi, który znajdując się w locie przechylony zostanie przez prądy powietrza gwałtownie w bok. O modelach dających się łatwo przechylić mówimy, że cierpią na brak równowagi poprzecznej.

Istnieją różne sposoby nadania modelowi trwałej równowagi poprzecznej, t. j. właściwości pozwalającej samoczynnie wyrównywać odchylenia poprzeczne. Najlepsze objaśnienia dadzą zamieszczone poniżej rysunki.

(patrz rys. 4)

Ważnym jest również kształt steru głębokości.

W tym wypadku wzorowanie się na ptakach, jako również często spotykane, jest także błędne. Ptaki posiadają, owszem, bardzo ładnie zbudowane ogony, lecz te spełniają tylko funkcję pomocniczą. Głównym i wszechstronnym sterem u ptaków są końce skrzydeł, których skręcanie, zmiana profilu oraz kąta natarcia pozwalają zmieniać dowolnie kierunek lotu.

Najbardziej ekonomicznymi okazały się stery o kształcie prostokąta, o wydłużeniu 1:3 do 1:5 lub trapezu.

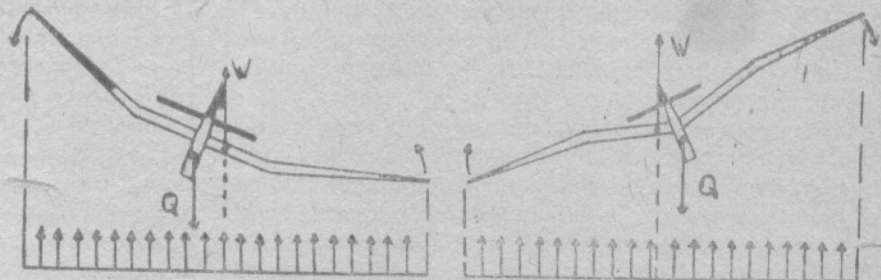
(patrz rys. 5)

Niemniej ważną niż równowaga poprzeczna jest równowaga podłużna. Model grzeszący brakiem tego rodzaju równowagi, wykonywać będzie lot po linii falistej, zakończony gwałtowną „piką” w dół.

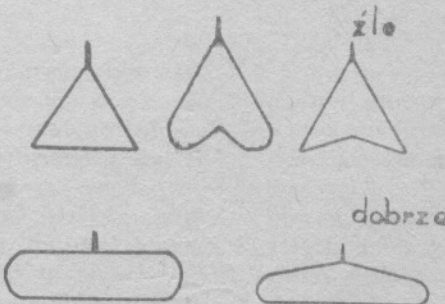
Głównym błędem konstrukcyjnym jest zbyt mały ster wysokości. Zapamiętajmy! Dla zachowania trwałej równowagi podłużnej stosunek powierzchni steru głębokości do płaszczyzny nośnej, nie powinien być większy niż 1:4.

Drugim błędem nierzadko spotykanym jest zbyt bliskie położenie steru głębokości w stosunku do skrzydeł.

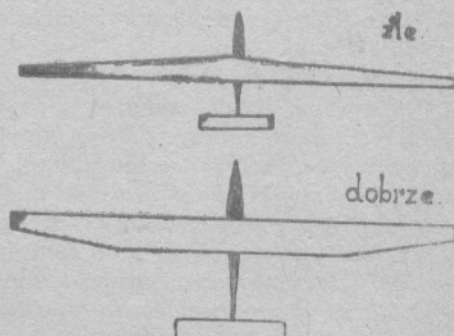
(patrz rys. 6)



Rysunek 4.

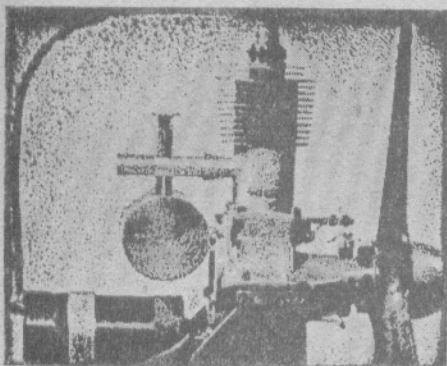


Rysunek 5.



Rysunek 6.

Z KRAJU ...



NOWY SILNIK SPALINOWY DLA MODELARZY

Ob. Stanisław Albrecht z Państwowych Zakładów Lotniczych w Rzeszowie skonstruował silniczek spalinowy do użytku modelarzy. Podajemy fotografię silnika i krótki opis.

Silnik A. S-7 zaprojektowany i zbudowany w 1945 r. posiada następujące dane techniczne:

Pojemność cylindra — 9,55 cm³.
Średnica cylindra — 22 mm.
Stosunek sprężania — 1:7,35.
Moc przy 4500 obr/min — 0,32 KM.
Moc przy 6000 obr/min — 0,4 KM.
Waga kompl. silnika — 400 g.

Karter silnika wraz z tylną pokrywą wykonany z siluminu. Cylinder stalowy bez głowicy, o gładzi azotowej. Tłok posiada 2 pierścienie uszczelniające.

Reszta detali wykonana normalnie. Cewka w specjalnym wykonaniu waży zaledwie 40 g. Do silnika dostosowano śmigło trójamienne, średnicy 370 mm i skoku 200 mm.

Jako paliwo służy mieszanka benzyny z olejem, w stosunku 1:5.

Silnik przepracował już wymaganą ilość godzin i w niedługim czasie odbędzie próby w powietrzu. Należy przypuszczać, że poczynaniami konstruktora zainteresuje się Departament Lotnictwa Cywilnego.

Możliwości PZL Rzeszów są olbrzymie. I wystarczy tylko odpowiednio skierowana inicjatywa władz lotniczych, by indywidualny wysiłek zamienić na wytwórczość masową.

Do rozwoju naszego modelarstwa lotniczego konieczne są tanie i dostępne silniki spalinowe.

P. E.

U MODELARZY TORUŃSKICH

Modelarnia Toruńska wyeliminowała pięciu modelarzy na I-sze Ogólnopolskie Zawody modeli latających, skąd powrócili zwycięsko, zajmując I i II miejsce w kat. E. I miejsce zdobył Instr. Komuński Alfons, II miejsce amator Wieleński Hieronim.

Modelarnia toruńska skupia 140 członków. Pomimo ciężkich warunków materialnych i braku narzędzi, pracują wszyscy z zapałem. Dużo pracy i trudu wkłada się we własne konstrukcje planów modeli.

Apelujemy do wszystkich kolegów modelarzy, by przystąpili do pracy nad własnymi konstrukcjami modeli. Na

przyszłych zawodach modelarskich nie powinno być ani jednego modelu obcej konstrukcji.

K. A.

MŁODZIEŻ W ŁODZI GARNIE SIĘ DO LOTNICTWA

Ażeby umożliwić młodzieży nie mającej ukończonych 18 lat życia, wstęp do lotnictwa, Aeroklub Łódzki, na zebraniu zwołanym w dn. 20 paźdź. 1945 r. wybrał zarząd i powołał do życia Koło Młodzieży. Zadaniem Koła w myśl statutu jest zorganizowanie młodzieży, zamięłowaniem związanej z lotnictwem i zjednoczenie jej wysiłków w celu praktycznego i teoretycznego doskonalenia się, we wszystkich dziedzinach lotnictwa.

Pokonując wszelkie trudności, zarząd zorganizował 12-cie zebrania klubowych, na których omawiano sprawy dotyczące szkolenia szybowcowego, zjawisk atmosferycznych, modelarstwa i sprawy organizacyjne. Prezentami byli członkowie zarządu A. Ł. i K. M. A. Ł. Przy Kole, istnieją cztery sekcje: szybowcowa, modelarska, prasowo-propagandowa, która przygotowuje wydanie własnej gazetki i sekcja fotograficzna.

Członkowie Koła z poszczególnych szkół (gimnazja i szkoły powszechne), zostali zorganizowani w t. zw. sekcje szkolne. Na czele takiej sekcji stoi delegat, czyli przewodniczący, wybrany przez zarząd. Zadaniem delegatów jest pomaganie zarządowi w jego pracach na terenie szkół. Prowadzą oni tam działalność organizacyjną i propagandową (np. przez dawanie artykułów o lotnictwie do gazetki szkolnych) propagując zarazem ideę lotniczą wśród otoczenia.

Prowadzimy także werbunkową akcję, na ulgową prenumeratę „Skrzydlatej”, która daje coraz lepsze wyniki.

Dotychczas Koło liczy ponad 200 członków, co dostatecznie charakteryzuje zamięłowanie młodzieży łódzkiej do lotnictwa.

Już w ciągu najbliższych dni zostanie uruchomiona modelarnia lotnicza pod kier. ob. S. Wosika, której otwarciu jest gorąco oczekiwane przez członków.

W najbliższym czasie zostanie otwarta wspólna biblioteka klubowa A. Ł. i K. M. A. Ł.

k. m. a. t.

HARCERZE POZNAŃSCY KONKURS MODELI LATAJĄCYCH

Dnia 11.5. odbył się w Kobylnicy, koło Poznania, konkurs modeli latających, Harcerskiej drużyny lotniczej, w którym udział wzięło 26 harcerzy z 35 modelami. Konkurs był pięknym sprawdzianem pracy harcerzy w ciągu zimy i wiosny oraz wyłonił reprezentację, która brała udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających, w Warszawie. Wyniki z konkursu mimo b. silnego wiatru, który był powodem kilku krak, są następujące:

Kat. A
model szkolny szybowca „Orlątko”, drh. Wleczorka, osiągnął czas 2.27.6 minut.

Kat. B
model szybowca „Wróbel”, drh. Bluka, osiągnął czas 1.11.3 minut.

Kat. C
model szybowca „Jur” drh. Nowaka, osiągnął czas 6.35.2 minut.

Wyniki te osiągnięto, używając linki holowniczej 50 m. długości.

Twardowski M.

„OJCIEC ZWYCIĘSTWA” ZAPOMNIAŁ; MY PAMIĘTAMY

Polityczna prasa wojskowa dość obszernie omówiła już ostatnie, prowokujące nasze uczucia narodowe, wystąpienie parlamentarne, zdymisjonowanego, przez wyborców angielskich, eks-premiera Churchilla.

Od siebie pragniemy jeno dodać parę słów, by wyrazić opinie polskich sfer lotniczych.

Pan Churchill domaga się m. i. dostarczenia pracy „biednym” Niemcom.

Na ludzki język oznacza to: nie wykonujmy uchwał poczdamskich; nie likwidujmy fabryk niemieckich, więcej, czym prędzej uruchamiamy je, by „biedni” Niemcy mogli czym prędzej produkować, no przypuścimy, stal, warsztaty, motory, samoloty, zabawki...

Pamiętamy tę piosenkę, intonowaną, przed trzydziestu niespełna laty, przez czcigodnego Lloyd Georgea i jego kolegów. Wynik wiadomy: V-1 — zamiast zabawek, armaty — zamiast masła, samoloty — zamiast ławek szkolnych, ruiny — zamiast Coventry, Beogradu, Stalingradu i Warszawy.

Mówimy wyraźnie: Jeszcze karzący miecz sprawiedliwości nie spadł na nikczemne karki tych większych „działaczy” norymberskich, jeszcze hulają po świecie tysiące nikczemnych morderców i opryszków hitlerowskich, częstokroć przebranych w przyzwoite tożurki dyrektorsko-administracyjne, a już niektórzy niemniej nikczemni pomagierzy anglosasy pilnie szukają „zajęcia” dla przeszłych i przyszłych „funkcjonariuszów” Majdanka, Babiego Jaru i Oświęcimia!

Ale najmniej nawet orientująca się w polityce opinia publiczna na to odrzekła: Nie dopuścimy do odnowienia potencjału wojennego Niemiec, pod jakimkolwiek pozorem i w jakiegokolwiek formie. Niemcy niechaj sadzą kartofle, na taki los sami się skazali. (Jkcz.)

DYNAMIT W „INTERAVIA”

Pojawił się nr 1 szwajc. miesięcznika „Interavia”.

Lecz już przy czytaniu pierwszego artykułu p.t. „Luftwaffe vor der Entscheidung” następuje rozczarowanie, ba, nawet zdziwienie. Artykuł naładowany dynamitem i prochem. Autor (nie podpisany), zastanawiając się nad perspektywami lotnictwa oraz jego znaczeniem i rolą w przyszłej wojnie (?) próbuje wywrzeć na czytelniku wrażenie, iż w niedalekiej przyszłości należy spodziewać się nowej wojny, stokroć okrutniejszej od ostatniej. „Z jednej i drugiej strony Atlantyku buduje się prototypy nowych samolotów bojowych; o działalności przemysłu rosyjskiego nie ma jak zwykle, ścisłych danych (— pisze dosłownie autor). Jesteśmy zdumieni i oszołomieni.

A może są to sugestie jednego z ideowych potomków Hitlera?

Niezależnie od odpowiedzi, fakt zamieszczenia takiego artykułu w czasopiśmie przeznaczonym „dla całego świata” napawa nas obawą, aby „Interavia” zamiast pracować nad postępowem i rozwojem ludzkości w duchu idei bratniego i pokojowego współżycia między narodami, nie stała się propagatorem nowych bestialskich wojen. (mg.)

...I Z ZAGRANICY

JAK ZOSTAĆ PILOTEM SZYBOWCOWYM?

ROZDZIAŁ I

W którym czytelnik po pokonaniu ciotek, dostaje się na szubienicę

Przed wszystkim trzeba chcieć. To jest podstawą rzeczy wszelakich, a więc i tej. Potem trzeba mieć 1.000 zł., na opłacenie wyżywienia w czasie miesiąca nauki. Jeżeli jesteś niepełnoletni — a większość takich jest wśród młodzieży chętniej do latania — musisz mieć poparcie wszelkich możliwych ciotek i zaświadczenie rodziców, że zgadzają się na to, abyś się „narażał”. Poza tym trzeba mieć dużo cierpliwości, aż poczta przewiezie twój list od ciebie, do kierownictwa szkoły, w którym zapylasz, czy cię przyjmą, czy nie, a potem poczta odwiezie z powrotem list do ciebie, z odpowiedzią szkoły, że na razie miejsc nie ma, bo takich jak ty już posiada komplet z nadwyżką i nie wie, co z tym zrobić (z

nadwyżką, a nie z kompletem), bo chcieliby i ich (nadwyżkę) i ciebie przyjąć. W końcu trzeba oprócz nerwów zdrowych, końskie mieć zdrowie, żeby obywatel doktor uznał cię za zdrowego i zdolnego na pilota. Jeszcze jeden drobiazg: świadectwo ukończenia kursu teoretycznego i już możesz jechać. Bez tego świadectwa nie radzę ci wyjeżdżać.

Jeżeli jednak w twoim Ryczydółku takiego kursu nie urządzono, to gorzej. Gdyś młody i masz trochę energii, staraj się skrzyknąć kilku tobie podobnych i zorganizujcie wspólnymi siłami taki kurs, zapraszając z pobliskiego Aeroklubu, czy też ośrodka lotniczego wykładowców.

Po ukończeniu kursu teoretycznego, po pokonaniu jeszcze dziesięciu innych trudności większych i 25-ciu mniejszych, po otrzymaniu wezwa-

nia na kurs ze szkoły szybowcowej, weź ze sobą ciepłą bieliznę, ciepły (w miarę możliwości — unrowski) koc, jedzenia „odpowiednią” porcję i jedź. Jedź szybko do tej szkoły.

W szkole szybowcowej czeka cię wiele najrozmaitszych niespodzianek. Przed wszystkim szybowiec, to nie samolot. Sam nie chce latać, ani jeździć po polu wzlotów. Trzeba go zazwyczaj nosić, lub wozić na wózku transportowym. Potem pokazuje się, że choć cała grupa (tych, co przyjechali się „robić” na „ludzi przestworzy”) chce od razu siadać i lecieć, musi cierpliwie odbyć długie kwadransy „kiwania” na „szubienicy”. Nazywają to „gimnastyką” szybowcową. Nie zrażaj się tym, lecz bez szemrania zniesz tę „torturę”, radzę dobrze. „Kiwanie” wymyślili „stare cwaniaki”, ale nie po to, żeby cię „wykiwać”.

(d. c. n.)

A. M.

(ciąg dalszy ze str. 5)

„Observatorium Królewskiego postrzegano i kalkulowano” aż do lokci 3976. Lecieli przez całą Warszawę i przeleciawszy przez Wisłę, w lesie białoleckim więcej niż o milę od miejsca puszczenia się w powietrze w przeciągu minut 49-ciu na ziemie spuścili się.

„Dnia dzisiejszego, — podaje do wiadomości Gazeta Warszawska — w wieczór o godz. 5-ej, tenże I. P. Blanchard na pożegnanie z Obywatelami Warszawskimi chce w tymże Fox-halu pokazać doświadczenia swoje Parachut, to jest obszernego Parasolika, z którym z największej wysokości można na dół spuścić się bez żadnej na zdrowiu szkody”.

UWAGA

Czytelnicy „Skrzydła i Motoru”

Kto z Was zaprenumeruje do dnia 15 lipca b. r. tyg. „Skrzydła i Motor”

na 6 MIESIĄCE (zł. 50) otrzyma bezpłatnie model szybowca latającego „Orlątko”

na 6 MIESIĘCY (zł. 100) otrzyma bezpłatnie: „Orlątko” i komplet „Skrzydlatej Polski” za rok 1945 (od n-ru 5-go)

na 12 MIESIĘCY (zł. 200) otrzyma bezpłatnie: „Orlątko” i cały komplet „Skrzydlatej Polski” za 1945-1946 (od n-ru 5-go)

Prenumeratę należy zgłaszać zapomocą czeków PKO nr I-978, Warszawa, właściciel: Wydawnictwo Czasopism Lotniczych z zaznaczeniem Premia S i M na odcinku cheku.

Administracja

Musimy w tym miejscu uświadomić sobie i podkreślić ten fakt, że już mija prawie 160 lat od czasu, kiedy w Warszawie dokonano pierwszego skoku na spadochronie.

Król Stanisław August żywo interesował się zagadnieniami lotniczymi, które były często omawiane na jego dworze.

Nadworny poeta Trembecki poczuł w sobie techniczne natchnienie.

Zachowały się jego listy do króla, w których omawia swój pomysł skonstruowania urządzenia magnetycznego do sterowania balonem. Pomysł ten jest dowodem zupełnego braku technicznego przygotowania u poety. Niemniej jednak król poleca Dominikanom wykonanie modelu takiego sterowanego balonu.

Wtajemniczony Dominikanin, profesor fizyki, ocenił pomysł w sposób należyty i odmówił wykonania modelu.

Trembecki pogłębia coraz bardziej zagadnienia lotnicze, w jednym z listów do króla proponuje użycie balonów do bombardowania floty nieprzyjacielskiej. Było to w czasach wojny, którą pierwsza koalicja toczyła przeciw Francji.

Trembecki pisze: „Moja rychła imaginacja już mi wystawia wychodzącą z Torbay flotę, przy której liczne kręcące po powietrzu balony rzucają les femx d'artifice na okręty najezdnicze, niszczą i rozpraszają one, a to wielkie z ważnych konsekwencji zwycięstwo Anglia winna jest WK Mości”.

Tych kilka wyjątków, przepisanych z pozostałych kart, wskazuje na bardzo żywe zainteresowanie się Polaków sprawami lotnictwa, już w tak dawnych czasach, jak panowanie Stanisława Augusta. Przez sto kilkadziesiąt lat niewoli mieliśmy związane skrzydła. Zerwaliśmy się do lotu, gdy Jutrzenka Wolności zabłysła.

Masowe zainteresowanie się lotnictwem, szczególnie wśród młodzieży polskiej, zainteresowanie, oparte o 150-letnią tradycję z czasów pierwszych wzlotów, jest najlepszą rękojmnią rozwoju naszego lotnictwa.

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. REDAGUJE: Komitet Redakcyjny.
Redaktor: Janusz Przymanowski, mjr; Zastępca redaktora: Antoni Mańkowski, kpt,
Sekretarz odp.: Jakub Ksawery Czerwoński, por.

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 20 zł; kwartalnie — 50 zł; półrocznie — 100 zł; rocznie — 200 zł.

ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek W. P., organizacji, sportu lotniczego itp: kwartalnie — 40 zł; półrocznie — 70 zł; rocznie — 120 zł. Wpłacać czekami na konto w PKO: I-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Druk Zakł. Graf. „Książka”, Smolna 12

Opłata pocztowa uiszczona gotówką

Z. 1037