

Cena 5 zł

DRUGI GRUNWALD

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY
DLA MŁODZIEŻY

ROK I

14 — 20 LIPCA 1946

Nr 5

PO-2 W WARSZAWIE

Ekipa Aeroklubu Warszawskiego, która przyprowadziła samoloty PO-2.
Od lewej: kol. kol. Kaźmierczak, Żołotow — weteran pilotów sporto-
wych, mech. Chądzyński, Nagórski, Wąsowicz i mech. Kielan



(prz) Dziś, gdy mija 536 lat od chwili bitwy pod Grunwaldem, chcę Ci mój kolego szybownika, modelarzu i miłośniku lotnictwa — powiedzieć parę słów na ten temat.

W roku 1944 rocznicę Grunwaldu obchodziłem w okopach pod małą wioską, która nazywała się Dolsk. Przyszli wówczas do nas żołnierze sąsiednich jednostek Armii Czerwonej. Przy akompaniamencie granatów i terkocie karabinów maszynowych, mówiliśmy o Grunwaldzie, o mocy jedności słowiańskiej, o zwycięstwie, po które szliśmy na Zachód. Trzy dni później rozpetło się na naszym odcinku piekło przygotowania artyleryjskiego. Sześć dni później byliśmy w wolnym Lublinie. W niecały rok potem siedłem z kolegami, po ulicach pokonanego Berlina. Jedność słowiańska przyniosła Drugi Grunwald.

Zaledwie kilka dni temu we wszystkich eskadrach, pułkach i dywizjach lotniczych, we wszystkich jednostkach Wojska Polskiego, uczestnikom walki zbrojnej z Niemcami w latach 1939 — 1945 — wręczono skromne, brązowe Odznaki Grunwaldzkie. Dwa miecze niemieckiej pychy na słowiańskiej tarczy i napis: „Grunwald — Berlin. 1410 — 1945“ — to Odznaka Grunwaldzka, to symbol naszej walki i zwycięstwa.

„W roku 1410 dnia 15 lipca, połączone wojska polskie, litewskie, smoleńskie, kijowskie, czeskie i morawskie, silne swoją jednością stoczyły na polach Grunwaldu zwycięski bój z śmiertelnym wrogiem Słowiańszczyzny — krzyżakami.

W roku 1945, kiedy bohaterską walką Narodu polskiego kierowała Krajowa Rada Narodowa, żołnierz polski, walcząc ramię przy ramieniu z żołnierzem radzieckim, stanął z nim jako zwycięzca na gruzach Berlina.

Na wszystkich polach walki i na ziemi ojczystej, Polacy zmagali się przez blisko 6 lat po bohatersku ze swym odwiecznym wrogiem. Po latach ciężkiej walki z Niemczyzną, narody mitujące wolność z Wielkim Związkiem Radzieckim na czele, rozgromiły Niemcy, ratując świat przed barbarzyństwem faszystowskim.

Drugi Grunwald przyniósł ojczyźnie wolność, demokrację i powrót Ziemi Zachodnich do Macierzy“.

Weź to sobie do serca, przyszły orle polskiego lotnictwa i zapamiętaj na zawsze.

LOTNICTWO SZKOŁĄ CHARAKTERÓW

Psychika dorastającej młodzieży, to nurt, którego składnikami są: romantyzm, żądza czynów i fantazja. Rzeczą doświadczonych i odpowiednich kierowników, pedagogów sportowych, winno być skierowanie tego nurtu we właściwe łożysko. Sport jest bowiem jednym z podstawowych czynników wychowania młodzieży.

Sporty muszą być umasowione, to znaczy, że sport winien być dostępny nareszcie wszystkim ludziom pracy. Sport nie może budzić goryczy, czy zazdrości w sercu pracującego. Całe „życie sportowe” mas pracujących ograniczało się przed wojną tylko do udziału młodzieży w meczach piłkarskich w roli widzów. Sport uprawiali uprzywilejowani — elita.

Każdy z nowoczesnych sportów jest dobry dla podniesienia sprawności fizycznej, jeśli jest racjonalnie uprawiany. Nie każdy natomiast jednakowo kształtuje charakter. Naprzykład piłka nożna, sport zespołowy, masowy, wyrabia bojowość, odwagę, szybkość decyzji i orientacji, ale i nieodpowiednio traktowany może wnieść również sporą dozę brutalności i pobudza złe namiętności. Boks, sport męski, wyrabia mniej więcej te same cechy co piłka nożna. Lekkoatletyka, kształtuje ofiarność, wyrabia ambicję, wytrzymałość i indywidualizm. Turystyka, sport powszechny, kształci orientację, rozwija koleżeństwo i umiłowanie przyrody.

*

Wielu ludzi, a przede wszystkim młodzież — przyglądająca się zawsze ze szczególnym zainteresowaniem samolotom — nie wie zapewne komu, w której części, zawdzięcza to lotnictwo nowoczesne swój rozwój. Otóż swemu rodzonemu bratu — szybowcowi. Proste porównanie szybowca rasowego z samolotem, wykazuje bliźniacze kształty o pięknych liniach aerodynamicznych. Nie szybowiec, a nowoczesny samolot skopiował od szybowca te linie, wszelkie własności aerodynamiczne, które są dorobkiem nauki, badań i dociekań na politechnikach i instytucjach szybownictwa. To samo dotyczy zdobyczy wiedzy o atmosferze, t. j. o żywiole w którym „żyje” samolot. Jak wiadomo atmosfera jest w ciągłym ruchu. Chcąc wykorzystać te ruchy, należało zbadać wszelkie związki przyczynowe i zjawiska im towarzyszące. Dziś pionowy przekrój atmosfery i wszelkie prądy pionowe czyli termiczne, nie są żadną tajemnicą dla lotnika. Wszystkich tych badań dokonało szczegółowo szybownictwo.

Szybownictwo wykazało też i w innym kierunku swoją przydatność; — jest najtańszą, a doskonałą szkołą narybku lotniczego. Oto prosta kalkulacja: koszt wyszkolenia pilota motorowego wynosił — przed wojną — 1800 — 2000 zł, — po przeszkoleniu na szybowcach spadł na 700 — 800 zł. Czas przeszkolenia skracą się niepomniernie. Tym się tłumaczy olbrzymie rezerwy personelu lotniczego Niemiec w pierwszej fazie obecnej wojny. Wiadomo, że Traktat Wersalski zabronił również Niemcom posiadania lotnictwa wojskowego. Niemcy, uruchomili cały sztab „cywilnych” profesorów, inżynierów i techników. Rezultat — setki tysięcy wyszkolonej w lotnictwie szybowcowym, a przygotowanej do lotnictwa wojskowego — młodzieży.

Szybownictwo, ta najpiękniejsza i najczystsza forma latania, jest idealnym czynnikiem — rzeźbiarzem ducha i charakteru młodego człowieka. Daje całą skalę przeżyć i romantyzmu; od 10-ciometrowego lotu nad ziemią, do zawrotnej wysokości 6 do 7000 metrów w chmurach i burzach, — od 100-tu metrowego lotu, do przeszło 600-kilometrowego przelotu (przedwojenny rekord radziecki) — od holowania za samolotem, do finezji akrobacji szybowcowej i t. d.

Kształci w wysokim stopniu odwagę, szybkość orientacji i decyzję, siłę woli, indywidualizm i wysoko postawione koleżeństwo. Prawie każdy lotnik jest skromny, szczery i otwarty nie znoś bufonady i rozgłosu. Wśród lotniczej braci nie łatwo znajdziesz łajdaka o ciemnej przeszłości. Już na wstępie szkolenia, charaktery słabe i złe, eliminują się samoczynnie.

Cała ludzkość winna dążyć do realizacji trwałego, powszechnego pokoju. Lotnictwo — to cud techniki — w czasie wojny narzędzie uderzenia i śmierci, powinno służyć dla dobra świata i utrwalenia więzów braterstwa narodów.

Odbudowująca się Polska musi pamiętać i o lotnictwie i sporcie lotniczym, o komunikacji powietrznej.

— Nie wolno nam się stale spóźniać!

Na tanie szybowce z rodzimej sosny, brzozy i lnu, napewno nas stać, — a jutro śmigła w słonecznej tęczy, zagrają zwycięską pieśń, odradzającej się, Polski Skrzydlatej!

Leopold Gazda-Kwiatkowski

SZYBOWIEC „WN-27” (szkolny)

WŁADYSŁAW NIĘSTOJ

Przed rozpoczęciem budowy należy starannie narysować plan modelu w naturalnej wielkości.

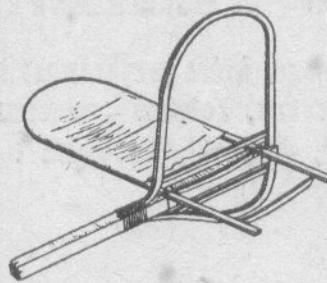
Kadłub składa się z belki sosnowej o przekroju 8×5 mm i dwóch odpowiednio wyciętych kawałków sklejk, następnie przyklejonych do belki. Na całym obwodzie sklejka jest połączona kawałkami sosny lub olchy. W odległości 30 mm od początku kadłuba wklejona jest przegroda ze sklejki grubości 3 mm. Teraz wiercimy otwór w belce, który służy do balastu. W odległości 250 mm od końca belki należy zestrugać ją tak, aby przekrój końcowy wynosił 4×4 mm.

Ster poziomy wykonany jest z bambusu. Listewkę o przekroju 3×7 mm i długości 500 mm, wyginamy nad płomieniem lampki spirytusowej wg. rysunku, zaznaczamy dokładnie środek i przecinamy nożem na dwie połowy o przekroju $3 \times 3,5$ mm. Po opiłowaniu do grubości podanej na rysunku, ucinamy 15 mm poza zaznaczonym poprzeczno środkiem, zcinamy na klin 30 mm i następnie łączymy dwie połowy za pomocą kleju i szarych nici. Żeberka osadzamy przez wciśnięcie ostro zastruganych końców w poprzeczno wykonane nacięcia.

Ster pionowy wygięty jest z kawałka bambusu o przekroju 3×3 mm, a następnie opiłowany na ostateczny wymiar $2,5 \times 2,5$ mm. Dwa żeberka o przekroju $2 \times 1,5$ mm wciśnięte są na klej w nacięcia.

Dźwigar skrzydła wykonany jest z listewki sosnowej o przekroju 8×2 mm, w miejscach załamania sklejony jest dwustronnie skleją grubości 0,8 mm. Krawędzie przednią i tylną wyginamy nad parą. Nakładamy żeberka na dźwigar, zakładamy krawędź przednią i wciskamy żeberka w odpowiednie rowki wypilowane poprzeczno w krawędzi tylnej na głębokość 1,5 mm. Zakończenie skrzydła wykonane jest z bambusu o przekroju 2×3 mm. Wyginać należy w ten sam sposób jak ster poziomy. Skrzydło umocowane jest na suwaku pod kątem $1,5^\circ$. Suwak wykonany jest z beleczki sosnowej o przekroju 7×7 mm i dług. 160 mm. Połączenie skrzydła z kadłubem za pomocą skówek z blachy aluminiowej umożliwia dowolne przesuwanie skrzydła wzdłuż kadłuba, ułatwiając regulację.

Mając już wykonane wszystkie części składowe modelu przystępujemy do montażu. Rozpoczynamy od przymocowania steru poziomego do belki kadłubowej za pomocą kleju i szarych nici. Po zaschnięciu kleju przystępujemy do oklejania steru papierem (jawa aptekarska, lub natron), czynimy to od



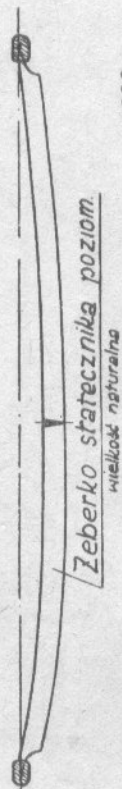
Rys. Nr 1

góry. Oklejanie należy wykonać bardzo starannie, gdyż ewentualne zmarszczki i pofalowanie papieru pogarszają znacznie własności lotne modelu. Z kolei przystępujemy do oklejania steru pionowego i przymocowania go do kadłuba, zważając aby nadać mu położenie prostopadłe do steru poziomego. (Rys. Nr. 1). Teraz przystępujemy do oklejania skrzydła, zaczynając od części środkowej. Do tego celu należy uprzednio przygotować 7 kawałków papieru odpowiednich wymiarów. Po całkowitym oklejeniu skrzydła pozostawiamy go na dwie godziny w suchym miejscu. Potem skrapiamy całość wodą, aby naciągnąć papier. Kadłub modelu powlekamy kilkakrotnie bezbarwnym lakierem. (Sterów nie należy moczyć).

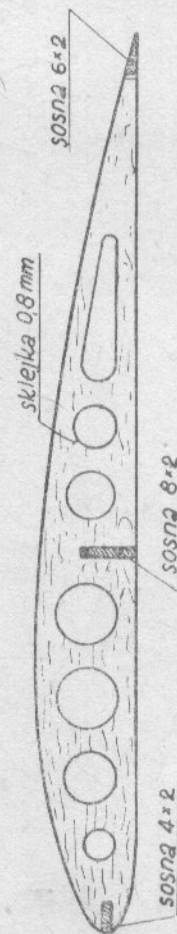
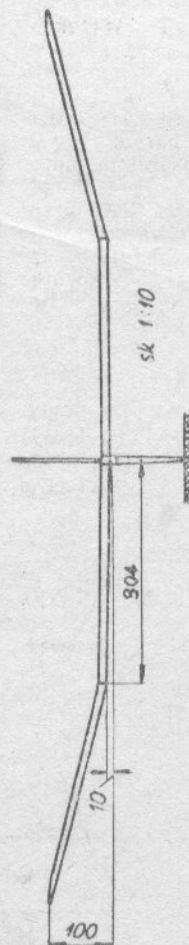
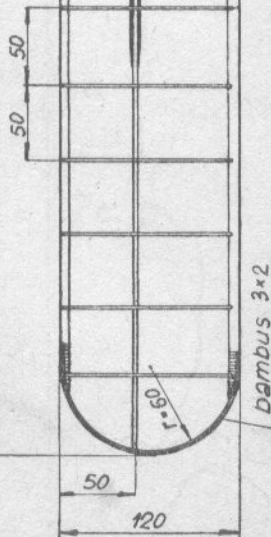
Skrzydło ustawiamy na kadłubie w odległości około 250 mm od przodu, a następnie obciążamy model ołowiem tak, aby środek ciężkości znajdował się 40 mm poza przednią krawędzią skrzydła. Teraz możemy przystąpić do regulacji modelu. Należy zwracać uwagę, aby w tym czasie nie było wiatru, który mógłby spowodować zniszczenie modelu. W wypadku gdyby model zbyt gwałtownie „pikował”, należy przesunąć skrzydło kilka milimetrów do przodu, gdyby zaś tracił szybkość, należy postąpić odwrotnie.

Model szybowca WN-27 (szkolny)

konstr. Wł. Niestoj

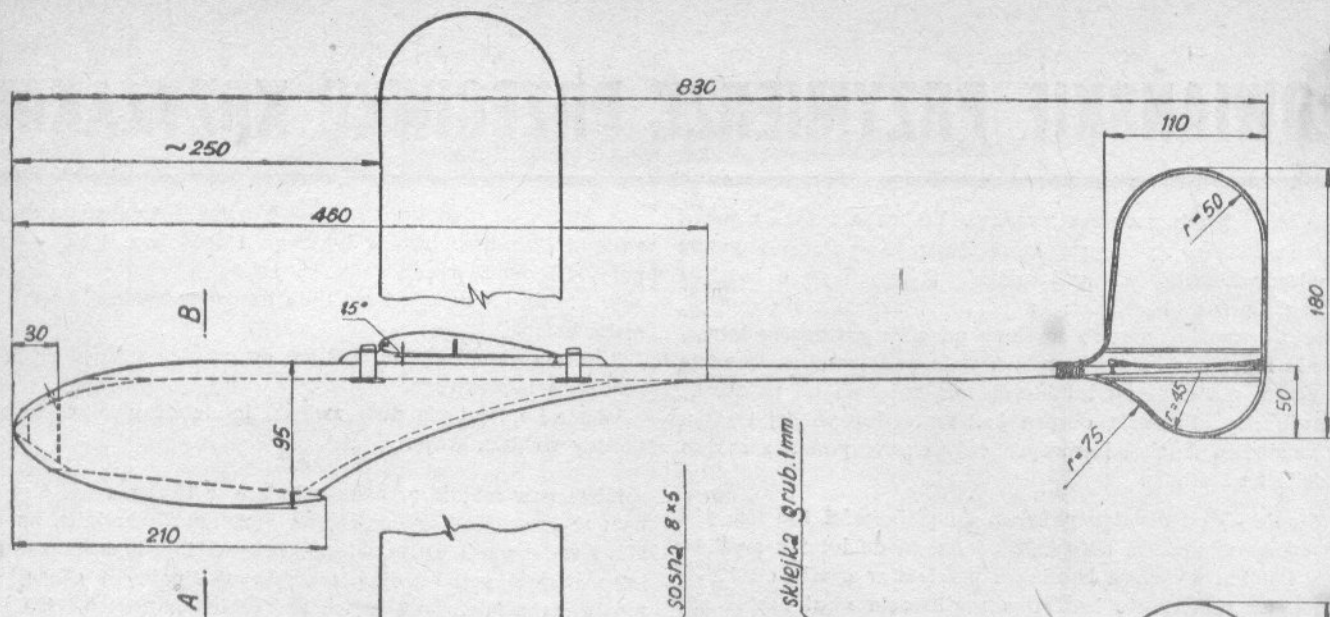


1200



Zeberko skrzydła
wielkość naturalna

skala 1:5



Spójrz na mapę u dołu stronnicy. To mapa Polski z przed września 1939 roku. Mapa, która ilustruje położenie Polski z punktu widzenia wojny lotniczej. Z trzech stron byliśmy okrążeni przez Niemców: z północy, zachodu i południa. W wojnie współczesnej ze względu na olbrzymi zasięg lotnictwa nie ma prawie pojęcia tyłów. Całe państwo jest terenem dostępnym dla operacji lotniczych, ale zależnie od położenia geograficznego i granic, obrona jest mniej lub więcej trudna. Pod względem działań lotniczych cały obszar państwa można podzielić na 3 strefy:

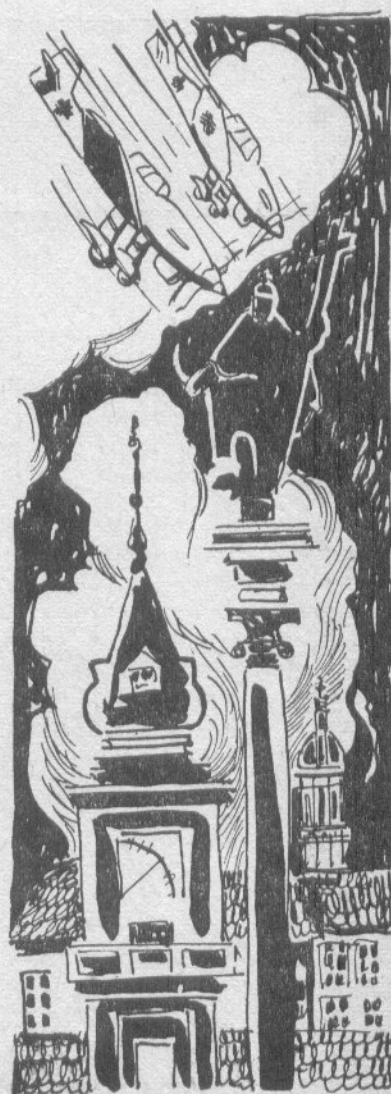
Obszar państwa, znajdujący się w tej strefie broniiony jest najsłabiej. Znajdujące się tam obiekty mogą być broniione tylko dorywczo akcją myśliwską — patrolowaniem, lub osłoną Art. P. lotniczej.

W strefie tej będzie 1-sza linia lotnictwa myśliwskiego i lotniska bomb.

3. Strefa głębokości od 400 km do granicy zasięgu ciężkiego lotnictwa bombowego.

W strefie tej będą duże związki lotnictwa myśliwskiego do obrony wnętrza kraju.

Niemcy w wojnie przeciwko Polsce w 1939 r. mieli 4 rejonów baz: w Prusach Wschodnich, na Pomorzu Zachodnim, na Śląsku i w Słowacji. Dwie ostatnie bazy oddała Niemcom w ręce bezpośrednio przed wojną, faszystowska polityka sanacji kumania się z Niemcami w ich zbójcejskich napadach. Do roku 1938 część Polski była w 3 strefie. W roku 1939 strefy trzeciej nie było. Każdy cel na terenie Polski niemiecki samolot mógł osiągnąć w ciągu 1 — 1,5 godz. po przekroczeniu granicy. W pierwszej strefie znajdował się nasz ciężki przemysł i wąski dostęp do morza. Z połączeń tranzytowych (1 linia kolejowa do Łotwy, 3 na Węgry i Rumunię) żadne nie przedstawiało konkretnej wartości. Stolica państwa — Warszawa — była zagrożona z 4 rejonów (170 km od granicy).



TECHNICZNA WYSTAWA LOTNICTWA WOJSKA POLSKIEGO

(reportaż)

Wystawa zorganizowana w czerwcu 1946 r. przez Dowództwo Lotnictwa W. P. zapełniła 11 dużych sal w szkolnym budynku Techn. Szkoły Lotn. o łącznej powierzchni 660 m². Jeżeli uwzględnimy, że wystawa obejmowała nie normalne wyposażenie lotnicze, a tylko wynalazki, ulepszenia i w pierwszym rzędzie wybrane pomoce naukowe, wykonane wyłącznie we własnym zakresie przez szkoły i wojskowe jednostki lotnicze i, że odnośne prace rozpoczęte zostały zaledwie rok temu w warunkach doprawdy niezwykle ciężkich, należy określić pokazany dorobek jako imponujący.

Największą ilością eksponatów mogła z natury rzeczy pochwalić się Techniczna Szkoła Lotnicza, która po roku wyteżonej pracy zdołała wyposażyć swe audytoria i pracownie w wykonane swoimi siłami pomoce naukowe, niezbędne dla szkolenia personelu lotniczego wszelkich specjalności, a więc mechaników, elektryków, radiomechaników, rusznikarzy, fotografów i t. p. Lecz także jednostki bojowe sprawiły miłą niespodziankę, pokazując szereg starannie wykończonych pomocy naukowych, które służą tam do nieustannego dokształcania składu osobowego w wolnych od pracy na lotnisku godzinach.

Ciekawie przedstawia się pokazana w grupie elektrotechniki cała „eskadra” drewnianych modeli samolotów, wyposażonych w dokładnie odtworzoną, działającą instalację elektryczną z normalnym sprzętem, a tylko ześrodkowaną na odpowiednio mniejszej przestrzeni w porównaniu z samolotem bojowym. Elektryk, który przejdzie naukę na tych modelach, a potem na ustawionych na lotnisku szkolnym samolotach bojowych, da sobie radę w ciężkich warunkach polowych.

Wielka tablica ze zmontowaną działającą aparaturą, uzupełnioną rysunkami i obrazami ma ułatwić pochorażemu zrozumienie skomplikowanych urządzeń i układów, które dzięki wysoce rozwiniętej automatyzacji pozwalają obsłudze samolotu za pociśnięciem guzika spowodować nurkowanie, zrzucenie ładunku bombowego we właściwym momencie i wyprowadzenie z lotu nurkowego.

Oryginalnie wykonana jest tablica, ilustrująca działanie elektrycznego urządzenia do zrzucania bomb w dowolnych interwałach czasu, wariacjach kolejności i liczbowości grup ładunku. Zarówki elektryczne imitują pojedyncze bomby i zapalają się w chwili gdy mechanizm działa w sensie wyzwolenia odnośnej bomby z dzwigającego ją uchwytu.

Kompletna aparatura radiobusoli zmontowana na podstawie obrotowej oddaje najlepiej warunki pracy na samolocie. Można więc nastawić „kierunek lotu” na wybraną dowolnie stację, śledzić reakcję aparatury na odchylenie w jedną lub drugą stronę, zaznajomić się z obsługą aparatury, defektami i ich usuwaniem.

Szereg estetycznie wykonanych stoisk z przekrojami części silnika samolotowego i zespołów pomocniczych, daje pojęcie o ogromie włożonej, w ten dział pomocy naukowych, pracy fizycznej i umysłowej. Dużo wysiłku i czasu potrzeba na wykonanie starannie obrobionego i wykończonego

przekroju, nie mniej trudnym jest obmyślenie i zaprojektowanie takiego przekroju, by dał on możliwie jasny obraz elementów wnętrza danego urządzenia i ich współpracy.

Te wspaniałe osiągnięcia nie byłyby do pomyślenia, gdyby nie pomoc przysłanych specjalistów Czerwonej Armii, którzy pracując w jednostkach na stanowiskach inżynierów, techników i mechaników, oraz w szkołach jako wykładowcy i instruktorzy kierowali odnośnymi pracami, sami je wykonywali i pozostawili nam prócz tego dorobku materialnego, wyszkolone przez siebie kadry młodych pracowników polskich, zdolnych do kontynuowania rozpoczętego przez swych wychowawców dzieła.

WYSOKIE ODZNACZENIE LOTNIKA POLSKIEGO



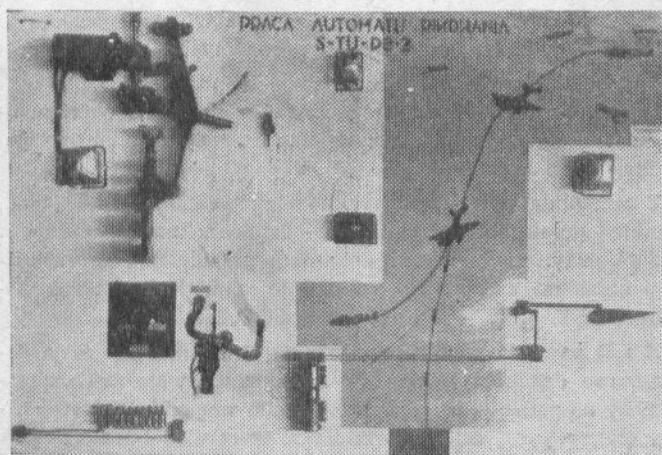
Kpt. MARIAN WĘZIK/
został odznaczony orderem D.F.C.

Kapitan Marian Węzik, który w czasie wojny służył w polskiej eskadrze Nr 316 Komendy Myśliwców R. A. F-u, odznaczony został orderem D.F.C. (Lotniczym Krzyżem Oficerskim za dzielność). Ceremonii dokonał Ambasador Brytyjski w Warszawie, p. Victor Cavendish-Bontinck, w piątek, dnia 28 czerwca.

Oficjalny raport, na podstawie którego powyższe odznaczenie zostało z rozkazu Króla Jerzego VI przyznane kapitanowi Węzikowi, brzmiał:

„Jako pilot, oficer ten brał udział w 242 wypadach, obejmujących 437 godzin lotu. Przez cały ciąg działań wykazywał wyjątkowe zdolności jako dowódca, a jego opanowanie, odwaga i szybka orientacja nie tylko działały dodatnio na towarzyszy, ale wielokrotnie ocalała im życie”.

Kapitan Węzik pracuje obecnie jako pilot w Polskich Liniach Lotniczych „LOT”.



Schematyczne przedstawienie działania automatu do nurkowania, na samolocie PE — 2

HAŃBA MORDU KIELECKIEGO

J. K. CZERWOŃSKI, por.

Czytelnicy nasi znają już, zapewne, z relacji prasy codziennej, przebieg, hańbiącego dobre imię Polski, pogromu, dokonanego przez męty reakcyjne, nad ocalałymi jednostkami spośród ludności żydowskiej Kielc.

Jako tygodnik młodzieży lotniczej, nie możemy, w żaden sposób, przejść do porządku dziennego nad sprawą, dotyczącą aż nadto boleśnie naszego poczucia ludzkości i godności narodowej. Do chóru, potępiającego bezpośrednich i moralnych sprawców mordu kieleckiego, przylączamy głośno nasze oburzenie, oburzenie i gniew młodego pokolenia Polski skrzydlatej.

Mimo nawału naszych, jakże często jeszcze trudnych i zawitych spraw codziennych, gniew ten i oburzenie nie przemina dopóty, dopóki tuż obok

nas, żyć będą grupy i jednostki, zarażone trupim jadem niemieckiego faszyzmu, trucizną nienawiści do człowieka. Ta trucizna — to antysemityzm, zwierzęca nienawiść do Żydów.

Uchronimy nasze zdrowe szeregi lotnicze od możliwości przesłanknięcia gnilnego zarazka rasistowskiego. Dlatego wspólnie z całą polską demokracją bierzemy czynny udział w zwalczaniu haniebnej puścizny hitlerowskiej, która znajduje jeszcze, niestety, w Polsce, naśladowców.

W odpowiedzi na haniebną mord nad bezbronnymi Żydami kieleckimi, my lotnicy oświadczamy, że nie spoczniemy tak długo i dopóty walczyć będziemy, pokąd ostatnie wrzody faszyzmu nie będą wycięte ze zdrowego organizmu naszego społeczeństwa.

DRUGI KURS DLA PILOTÓW I MECHANIKÓW

W dniu 23 lipca 1946 r. rozpocznie się w Cywilnej Szkole Pilotów i Mechaników, w Ligotce, drugi Kurs dla pilotów i mechaników samolotowych.

Kandydatami na kurs pilotażu motorowego mogą być tylko obywatele polscy, którzy wykażą się zaświadczeniem dwóch wiarygodnych osób o nienagannym zachowaniu się w okresie okupacji, są członkami Aeroklubu, posiadają zapoczątkowane wyszkolenie w pilotażu motorowym, lub są zaawansowani w pilotażu szybowcowym (co najmniej trening po kat. C).

Kandydatami na kurs mechaników mo-

gą być tylko obywatele polscy, którzy nienagannie zachowywali się w czasie okupacji (zaświadczenie dwóch osób), posiadają wykształcenie zawodowe mechaniczne (co najmniej szkołę rzemieślniczą).

Nazwiska kandydatów na kurs prześlą Aerokluby i Ośrodki lotnictwa cywilnego do Dep. Lotn. Cyw. w terminie do 15 lipca 1946 r.

Uczestników kursu obowiązują opłaty i warunki zgodnie z komunikatem Dep. Lotn. Cyw. Min. Kom. Nr XI/4—24/27/46 rozesłanym do wszystkich ośrodków i Aeroklubów.

OD REDAKCJI

Z powodu braku miejsca dalszy ciąg artykułu inż. Kamienobrodzkiego nastąpi w jednym z następnych numerów.

WYDAWNICTWA *nadesłane*

FIEDLER ARKADY: *Dywizjon 303*. Spółdz. Wyd. „Czytelnik” 1946. Str. 152 + 10 il. Okł. J. Karolak.

FIEDLER A.: *Dziękuję Ci, kapitanie...* Sp. Wyd. „Czytelnik” 1946. Str. 240 + 7 il. Okł. Karolak.

„Przyjaźń”: Organ Tow. Przyjaźni Polsko-radz. Nr 3—4. W-wa maj — czerwiec 1946 r.

„Walka Ludu”: dziennik. Poznań.

„Wiadomości Urz. Patentowego”, mieś. Rok XXII — zes. 3. Maj. 1946.

„Wici”. Organ ZMWRP. Rok XIV. Nr 25.

„Wieś”. Tygodnik społ.-lit. Nr 25. 30 czerwca 1946 r. (c)

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. REDAGUJE: Komitet Redakcyjny. Red: Janusz Przymanowski, mjr. Zast. red.: Antoni Mańkowski, kpt. Sekr. odp.: Jakub Ksawery Czerwoński, por. Adres red. i adm.: Warszawa—Mokotów, ul. Maratońska 4. W sprawach prenumeraty adresować: Warszawa, 1, skrzynka pocztowa 164

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: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

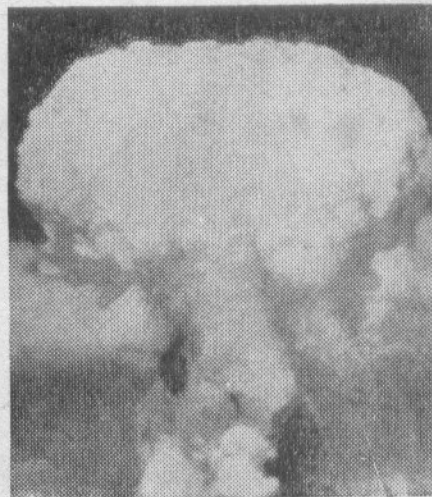
Druk Zakł. Graf. „Książka”, Smolna 12

Oplata pocztowa uiszczona gotówką Z. 1037

STRATEGIA BOMBY ATOMOWEJ

Nie otrzymaliśmy, jeszcze, dotychczas, własnej informacji o rezultacie eksperymentu w atolu Bikini, dlatego, narazie, ograniczamy się, jedynie, do przedrukowania niektórych komentarzy prasy amerykańskiej.

Red.



Prasa amerykańska przypomina m. inn., że piorunujący skutek, jaki osiągnięto dzięki bombie atomowej w Hiroszynie, spowodowany był przede wszystkim faktem, że było to miasto drewniane. Wysoka temperatura wybuchu spowodowała pożar, który był najbardziej katastrofalnym skutkiem rzucenia bomby. Olbrzymia większość ludzi, którzy zginęli w Hiroszynie — zginęła właśnie wskutek pożarów. Natomiast żelazo - betonowe budynki w centrum Hiroszimy ocalały niemal całkowicie.

Obecnie jak wiadomo, rezultaty były jeszcze mniejsze. Większość okrętów pozostała prawie nieuszkodzona, zwierzęta doświadczałyne pozostały przy życiu.

Wszystko to w sumie stanowi wielkie rozczarowanie dla sfer wojskowych Stanów, które wiązały olbrzymie nadzieje, z tym eksperymentem. Pewną satysfakcję natomiast odczuwają kierownicy floty amerykańskiej. Ich teza, że bomba atomowa nie uwalnia od potrzeby utrzymania dużej floty wojennej została w pełni potwierdzona.

Ogólne zdanie o wynikach eksperymentu podsumowuje znany pisarz wojskowy, specjalista spraw lotniczych, kpt. Aleksander de Seversky w słowach: „Bomba atomowa nie stanowi przewrotu w sztuce wojennej. Jest ona niewątpliwie najmocniejszym środkiem wybuchowym spośród wszystkich dotąd znanych. Wprowadza ona do wojny nowoczesnej pewne zmiany technologiczne. Czyni ją jeszcze bardziej kosztowną. Ale to jest wszystko”.



GRUNWALD