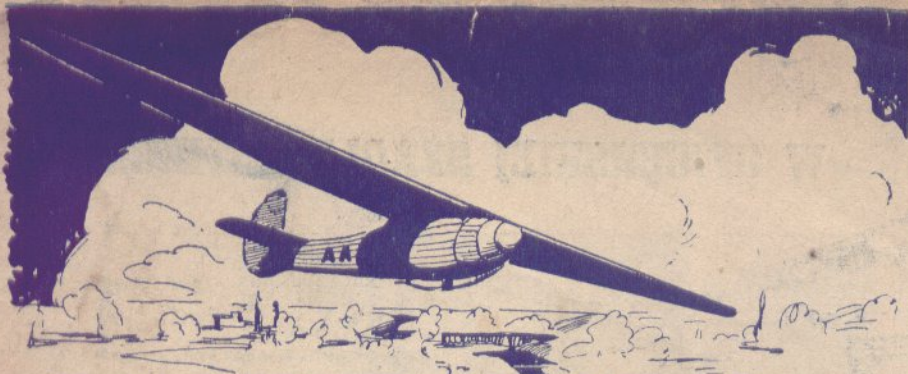




Cena 5 zł

Pr.

J. SMAGA, gen. bryg., pil.

NASZE OSIĄGNIĘCIA I DALSZE OBOWIĄZKI

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY
DLA MŁODZIEŻY

ROK I

28 LIPCA – 3 SIERPNIA 1946

Nr 7

„... IDZIEMY Z KAŻDYM DNIEM KU LEPSZEMU“

(Z przemówienia Marszałka na promocji)

W upalny, słoneczny dzień lipca, w drugą rocznicę manifestu PKWN, — mury szkoły dęblńskiego „gniazda orłów“, tej kuźnicy bohaterów, uskrzydłonej myśli polskiej, opuściło znów blisko 200 elewów promowanych w tym dniu na oficerów Powietrznych Sił Zbrojnych WP. W imieniu Prezydenta Krajowej Rady Narodowej, promocji dokonał Naczelnym Dowódcą, ukochany przez lotników Marszałek Polski Michał Żymierski, owacyjnie witany przez licznie zebraną ludność okoliczną i zaproszonych gości.

W czasie okolicznościowego przemówienia wygłoszonego do nowopromowanych oficerów, Marszałek między innymi powiedział: — „Zostaliście oficerami lotnictwa, wy — ludzie z pod strzechy i z warsztatów dzięki temu, że Krajowa Rada Narodowa poszła w najcięższych chwilach dla Narodu i Państwa, po właściwej drodze. Wasza promocja zbiegła się z drugą rocznicą Manifestu PKWN. Powinny mocno wryć się w Wasze dusze i serca i utrwalić na zawsze jego wytyczne w walce o ugruntowanie demokracji.

Musicie być obrońcami ludu, bowiem nasza nowa armia jest wojskiem ludowym, wojskiem całego narodu polskiego“.

W dalszym ciągu swego przemówienia, Marszałek powiedział: „Szkoliliście się w ciężkich warunkach. Wyrobiły one w was hart ducha i wytrwałość i uczyniły z was czołową awangardę polskiego lotnictwa. Wasi następcy będą w szczęśliwszej sytuacji, idziemy bowiem z każdym dniem ku lepszemu“.

Następnie odbyła się defilada, którą przyjął Marszałek w asyście Dow. Polskich Sił Powietrznych gen. broni Polynina, Z-cy D-cy Polskich Sił Powietrznych płk. Minorskiego, Szefa Sztabu Wojsk Lotniczych gen. bryg. Romeyko, gen. bryg. Mossora, gen. bryg. Zawadzkiego, gen. bryg. Smagi, Komendanta Centr. Szkoły Lotniczej płk. pilota Małejskiego, oraz wyższych ofic. lotnictwa, wykładowców i instruktorów.

Prymusami szkoły zostali ppor. Pałowski i ppor. Żarski.

Młodym kolegom z podniebnych szlaków, zasyła Redakcja „Skrzydła i Motor“ — lotnicze pozdrowienia.

W dniu 21 lipca Oficerska Szkoła Lotnicza obchodziła podwójne święto: Święto — promocji pierwszych bojowych pilotów, którzy całkowicie ukończyli swoje wykształcenie w tutejszej Szkole, oraz pierwszą rocznicę jej istnienia.

Jeszcze huk armat dochodził z nad brzegów Wisły, gdy w niedalekim zapleczu, w Zamościu, powstała pierwsza Szkoła lotniczo - techniczna, rozdzielona następnie, w roku 1945, na dwa samodzielne przybytki wiedzy lotniczej, teoretycznej i praktycznej, a mianowicie: Oficerską Szkołę Lotniczą i Techniczną Szkołę Lotniczą. Mieliliśmy wówczas do przezwyciężenia ogromne trudności. Nie było ani wykładowców, ani instruktorów, ani podręczników, instrukcji, czy regulaminów. Nie było sprzętu technicznego, oraz pomocy naukowych, niezbędnych do nauki i prowadzenia Szkoły. W krótkim czasie nastąpiły pod tym względem wielkie zmiany, kiedy od Związku Radzieckiego otrzymaliśmy nie tylko pierwszorzędną samoloty i całkowity sprzęt lotniczy, lecz również instruktorów i wykładowców, oraz wszystkie pomoce naukowe, dzięki czemu mogliśmy skutecznie ruszyć z miejsca i rozpocząć szkolenie.

Zasadniczym naszym zadaniem było wyszkolenie młodych lotników demokratycznego Państwa Polskiego. W ciągu jednego roku pracy, pokonując trudności organizacyjne, językowe i inne, dzięki nieustraszonej energii, wytrwałości, wysokiej klasie i dobrej woli składu osobowego instruktorów i wykładowców radzieckich, oraz ogromnej ofiarności naszych podchorążych, udało się za rok istnienia szkoły wyszkolić nie jedną setkę pilotów, z których 21 po specjalnym przeszkoleniu zostało nadal w Szkole w charakterze instruktorów.

Mury Szkoły opuściło dziesiątki myśliwców, szturmowców, obserwatorów, z których wielu zostało w Szkole, jako wykładowcy, oraz całe zastępy strzelców radio - telegrafistów i strzelców płatowcowych, z których kilkunastu, po przejściu dodatkowego przeszkolenia, zostanie nadal w Szkole, jako wykładowcy.

(d. c. na str. 50)

(dokończenie ze str. 49)

Dotychczas wykonano około tysiąca skoków spadochronowych.

Najlepszym świadectwem naszej pracy w Szkole jest imponująca cyfra godzin lotów, wynosząca do dnia 1 czerwca ponad 20 tysięcy godzin. Dokonano przytym 80 tysięcy lądowań. **WSZYSTKO TO OSIĄGNIĘTO BEZ ŻADNEJ KATASTROFY I BEZ USZKODZEŃ SAMOLOTÓW**, czego mogą pozazdrościć nam inne Szkoły, mające za sobą niejedną dziesiątek lat istnienia.

Winniśmy wielką wdzięczność Rządowi Radzieckiemu i Generalissimusiowi Stalinowi, za ogromną pomoc okazaną nam w organizacji Lotnictwa Polskiego.

Mimo dotychczasowych świetnych osiągnięć nie możemy spocząć na laurach. Przed nami stoi wielkie zadanie postawione przez Naczelné Dowództwo, a mianowicie: odbudowanie silnego lotnictwa polskiego, t. j. wyszkolenie tylu dzielnych pilotów, obserwatorów, strzelców, radio-telegrafistów, strzelców płatowcowych, aby można obsadzić nimi wszystkie jednostki Lotnictwa Polskiego.

Wysokie mistrzostwo w indywidualnym pilotażu, w sztuce strzeleckiej i rzucaniu bomb, wysokie wyszkolenie nawigacyjne i radionawigacyjne, pozwalające pilotować nawet w najtrudniejszych warunkach meteorologicznych i w nocy, wreszcie wyszkolenie taktyczne, oto główny cel wyszkolenia każdego lotnika. Na tym jeszcze nie koniec. Współczesny lotnik musi opanować sprzęt techniczny, oraz zasadę nowoczesnej techniki, jakoteż podstawowe zasady współdziałania lotnictwa z innymi rodzajami broni.

Obok wszczepiania sumy koniecznej wiedzy, naszym celem powinno być równocześnie rozwijanie w kadrach lotniczych własnej inicjatywy i umiejętności zastosowania wiedzy lotniczej w każdej sytuacji. A sytuacja na wojnie ulega ciągłym zmianom.

Należy spodziewać się, że przy takiej ofiarności, przy takich trudach i dobrej woli naszego składu osobowego, zadanie nasze wypełnimy dobrze. Lecz każdy z lotników powinien być nie tylko dobrym mistrzem w swej dziedzinie, dobrym pilotem, obserwatorem, radio-telegrafistą, czy strzelcem, — powinien nie tylko opanować przestworza, ale przede wszystkim powinien być bojownikiem, obrońcą i orędownikiem Nowej Polski, Polski ludowej, Polski szerokich mas na-

W OFICERSKIEJ SZKOLE LOTNICZEJ



Na wykładzie



Przed komisją egzaminacyjną

foto: „Skrzydła i Motor”

rodu, Polski niepodległej i dążącej do świetlanej przyszłości.

Powinniśmy stać się skrzydłami polskiej demokracji. Tylko lotnictwo, które prócz techniki, wszechstronnego wyszkolenia i wysokich zalet moralnych, posiadać będzie umiłowanie swego narodu i demokracji, będzie silne i niezwyciężone. Domagają się tego ciężkie lata okupacji niemieckiej, miliony ofiar

zamęczonych w obozach, morze krwi polskiego narodu. Obrońcy polskich przestworzy muszą być obrońcami postępowych idei świata; tylko wówczas czarny dzień pierwszego września, zdradzieckiego napadu niemieckich zbirów na Polskę, przestanie być zmorą dla nas i nie powtórzy się nigdy.

J. Smaga Gen. bryg. pil.

„SOKÓŁ” HARCE

Zygmunt Karab

Majestatycznie, ponad wsią drzemiącą
w upalnym skwarze letniego południa...
Szybuje „Sokół”.

Napięte siłą młodych mięśni liny
ponad szczyt zbocza wyniosły go w górę,
spłynął w doliny — jak jastrząb drapieżny
szukać zdobyczy... kominów!

Złapał.

Już krąży, już kręci w kominie,
rundę za rundą, ciasno, zwarcie, stromo.
Skrzydłami pisze po niebie i ziemi
pieśń rozumianą przez pilotów grono,
że złapał komin... i pochodzi w chmurach...
skręci korkociąg... spirali zwit kilka.

Niezmordowanie, wbrew prawom natury,
prawu ciężkości i innym zasadom
pnie się i wzbija ku słońcu... do góry...
coraz to wyżej... coraz bliżej chmury,
co ciemną plamą drogę mu zakryła...
drogę do słońca!

Już go ogarnęła!

Już wilgotnymi mackami go trzyma,
widnokrąg, ziemię przestania kłębam
szarej i brudnej, lepkiej, gęstej mgły.

Zniknął.

I długo na ziemi czekali
z zadartą głową, z utajonym lękiem
zanim złowroga go chmura wypłula.

Jest!... Lec!... Cały!... Błyszczysz w słońcu!... Biały!

Zmęczony walką spadał korkociągiem,
a nad nim ogon srebrną aureolę
kreślił zwycięzcy.
Oddał!... Pikuje!...

(Zda się, że na ziemię
na upatrzoną zdobycz orzeł spada).

Wyciąga!... Looping!... Jeden... drugi... trzeci!...

„Sokół” się wije w opętańczej pętli
jak w błędnym kole.
Już tak bez końca między niebem... ziemią
w zamkniętym kręcić się będzie kolisku!

Nie... Nie!... Bo orlim znów lotem
spada na ziemię... wyskakuje świecą...
(wysoko w słońcu płaty się migocą)
przez skrzydło własną niemocą się zwała,
znów się rozpędza!

O... teraz spirala!

„Sokół”, ściągnięty, zwinął się na miejscu,
po ciasnym kole własny ogon goni...
pionem swych skrzydeł tnie z świstem powietrze...
i gna do ziemi!

To nie on się kręci — to ziemia szaleje
i w migającym wirze rośnie w niebo.

Przerwał...

I znowu po dolinie chodzi
czujny i zwrotny i ciągle gotowy...
zawrócić... gonić... nowy komin łapać,
w górę się kręcić... do chmury wydrapać,
wić się w szalonym akrobacji tańcu,
na zwilkach modlić się jak na różańcu,
i lecieć w górę... coraz wyżej... chyżej...
być bliżej słońca... i Boga być bliżej!

ROMANIUK — „CZŁOWIEK KAMIEŃ”

Skok ze spadochronem z 13 tys. metrów

W czasie ostatniej wojny użycie spadochronu doprowadzone zostało do niesłychanie wysokiego poziomu. Już w pierwszych latach walk, niemieckie wy-czyny spadochroniarzy, a zwłaszcza słyn-na powietrzna inwazja na wyspę Kretę zakwalifikowała spadochron jako niemal nowy typ broni ofensywnej. Lądowania wojsk sprzymierzonych na zachodzie opierały się w pewnym stopniu na działaniu specjalnych grup spadochrono-wych.

Na froncie wschodnim spadochron miał również swą wielką kartę w armii ZSRR i choć mniej słyszało się o tym, niż na froncie francuskim, był niejednokrot-nie trzonem wielkich operacji na zaple-czu wroga.

W okolicach Moskwy znajduje się ośrodek ćwiczeń spadochronowych. W tej nowoczesnej szkole spadochronowej kształcą się młodzi lotnicy, zwracając szczególną uwagę na skoki przy wielkiej szybkości i wysokości. Niezwykle cieka-wą sprawą są najnowsze próby lotnictwa

radzieckiego, obliczeń w jakim czasie na-leży otwierać spadochron.

Udało się skonstruować aparaty, po-zwalające skakać przy szybkości 500 km/godz. Warto tu zaznaczyć, że rekord szybkości przy skoku w Niemczech wy-nosił 400 km/godz. Spadochrony angielskie i amerykańskie mają formę kulistą, sowieckie są kształtu kwadratowego, co w wielkim stopniu zmniejsza kołysanie. Skoki próbne zaczęły się przy szybkości 300 km. — stopniowo udało się ją po-większyć do 500.

Im większa jest szybkość, tym trud-niejsze jest skakanie. Najmniejsze od-stępstwo od ustalonych żmudnym do-świadczeniem prawideł, może wywołać omdlenie lotnika. Zdarzało się, że czo-łowi lotnicy tracili przytomność po wy-konaniu skoku i zawdzięczali życie jedy-nie automatycznym bezpiecznikom spa-dochronu.

Oto opowiadanie Wasyla Romaniuka, mistrza świata w skoku ze spadochro-

nem, którego rekord wynosi skok z wy-sokości 13.108 m.

— Po niezliczonych treningach, zdecy-dowałem się na skok z 13 tys. metrów. starając się jak najdłużej nie otwierać spadochronu. Jak się później okazało otworzyłem spadochron 967 m. nad zie-mią, czyli mój „wolny -lot” wyniósł 12.141 m. Tę ogromną odległość przeby-łem lecąc jak kamień na ziemię w 167 sekund.

Trenowałem przedtem w specjalnych pomieszczeniach o rozrzedzonym powie-trzu. Na kilka dni przed skokiem rekor-dowym, zrobiłem serię „nurkowań” prób-nych z wysokości 4 — 8 tys. m. Przez cały czas przygotowań, moje pożywienie było wyłącznie roślinne. Na 4 godziny przed skokiem zaaplikowano mi dużą do-zę glukozy i czekolady. Zanim wsiadłem do samolotu oddychałem przez 10 minut czystym tlenem. Po wylądowaniu czułem się znakomicie. Badania lekarskie nie wykazały żadnych objawów anormal-nych. (tres).

LOTY POLARNE

Gdy z początkiem XX wieku wyruszały wyprawy arktyczne, wiedzieliśmy, że chodziło o zdobycie bieguna, o wypełnienie białych plam na mapie i uzyskanie palmy pierwszeństwa. Ale później cele te zostały osiągnięte, nastała era lotnictwa i pomimo tego w ciągu krótkiego czasu zanotowano trzy kolejne loty polarne: Amundsena, Wilkinsa i Nobilego (1928).

Nasuwa się pytanie, co było bodźcem do tych ryzykownych jeszcze wypraw na zdobyty już biegun, matematyczny punkt wśród pustyni lodowej, pogrążony przez pół roku w nocy polarnej, gdzie przewalają się mgły i orkany śnieżne i gdzie złowieszczę unosi się widmo białej śmierci?

Są dwie doniosłe przyczyny, które skłaniają nas do twierdzenia, że biegun północny stanie się wkrótce znów ośrodkiem zainteresowań.

Lotnictwo jest w wysokim stopniu zależne od wpływów atmosferycznych. Nie można sobie dzisiaj wyobrazić dobrze zorganizowanej komunikacji powietrznej bez sprawy obsługi meteorologicznej: Biegun z olbrzymimi masami chłodnego powietrza, ma duży wpływ na kształtowanie się pogody i w dalszych okolicach. Obserwacje tych temperatur, ciśnień i ruchów powietrza, są potrzebne do przewidywania pogody. Dlatego też Związek Radziecki uruchomił ostatnio w pobliżu bieguna pierwszą stację meteorologiczną, obsługiwaną samoczynnie. Sieć takich stacji pozwoli na niezależenie się od niespodzianek i wypełni istniejącą lukę w obserwacjach meteorologicznych.

Pozostaje powód drugi, niemniej ważny. Przez biegun pójść trasy szeregu wielkich linii powietrznych. Pamiętajmy, że najkrótsza trasa przelotu z Moskwy do San Francisco przebiega blisko bieguna, a najbliższy szlak New York — Pekin przecina biegun.

To wystarcza, aby biegun przestał być wyłącznie miejscem skrzyżowania się południków ziemskich. Badaniami bieguna będą się niewątpliwie zajmować ekspedycje naukowe różnych państw. I w związku z tym właśnie chcę przypomnieć losy jednego z lotów polarnych, które ze względu na zakończenie wyprawy są bardzo ciekawe i... pouczające. Tragiczne losy wyprawy Nobilego na sterowcu Italia odbyły się przed wojną głośnym echem na całym globie. Dzisiaj z perspektywy 18 lat patrzymy na nią już inaczej. Była to właściwie czysto naukowa, włoska ekspedycja, w której brało udział dwóch cudzoziemców: meteorolog dr Malmgren, docent uniwersytetu w Upsali i Czech, dr

Bêhounek, fizyk, uczeń naszej słynnej rodaczki Marii Skłodowskiej - Curie. Miał on przeprowadzić pomiary elektryczności ziemskiej i pomiary stopnia jonizacji atmosfery. Dr Bêhounek wydał w rok później pamiętnik, w którym podał w sposób najbardziej obiektywny cały przebieg wyprawy.

Jest tam tyle mało znanych szczegółów, że pozwolimy sobie niektóre z nich zacytować.

„...Nareszcie po dłuższych pomiarach zameldował Mariano na pół godziny przed północą (24 maja), że jesteśmy nad biegunem. Italia zwolniła lot i zaczęła łukiem przez mgłę opuszczać się w dół. Krążyliśmy na wysokości 150 m., gdzie mgła była już rzadsza, tak, że można już było odróżnić szczegóły. Pod nami rozpościerała się w nieskończoność monotonna płaszczyzna zamrożonego morza, które wydawało się nam gładkie, chociaż, jak później mieliśmy się sposobność przekonać, składało się z chaotycznie spiętrzonych bloków lodowych...

Po zrzućeniu flag, o godz. 2.30, Italia wzięła kurs na południe.

O godz. 10.35 wynotowałem pomiary z aparatów z zamiarem powtórzenia odczytu za godzinę.

Później miał mnie złuzować Pontremoli, a ja chciałem odpocząć na górze w sterowcu. Do tego już nie doszło. Jak się potem przekonałem, stwierdzono o wpół do dwunastej, że sterowiec stał się cięższym od powietrza. Posłano na górę Alessandrini, aby sprawdził zawory regulujące wpływ wodoru. Zdarza się bowiem w strefie polarnej, że te na skutek oblodzenia przestają się szczelnie domykać. Alessandrini stwierdził jednak, że funkcjonują prawidłowo. Nie mieliśmy więc innego wytłumaczenia na tak gwałtowny upływ gazu, jak to, że jedna z komór stała się nagle nieuszczelną. Musiała to być jedna z tylnych komór.

W chwili katastrofy wypadki potoczyły się tak szybko, że nikt nie zdawał sobie sprawy z jej przyczyn. Alessandrini był jeszcze na górze, gdy Ceccioni starał się zrzucić z przodu ciężki łańcuch kotwiczny. Stałem obok niego, chcąc mu pomóc i nigdy nie zapomnę jego zmienionej twarzy, która była zwykle spokojna i uśmiechnięta.

Trojani dał sygnał telegrafem maszynowym do wyłączenia motorów. Lewy motor Carattiego jeszcze szedł. Mariano wychylił się z kabiny i krzyknął: „Ferma la macchina!” (wyłącz motor). Wychyliłem się też i spostrzegłem, że sterowiec pochylił się tyłem i zaczął spa-

PO ZAWODACH

Zawody modeli latających dawno skończone. Zawodnicy rozjechali się do domów. Warto zastanowić się obecnie jakie wnioski możemy wysnuć z odbytych zawodów, by modelarstwo w Polsce stało na jeszcze wyższym poziomie. Jak rozplanować pracę szkoleniową, aby na przyszły rok mogli uczestniczyć w zawodach i ci, co dzisiaj byli tylko widzami. Ci, którym musimy pokazać jedyną i właściwą drogę — przez modelarstwo — do lotnictwa.

Przypatrując się pracy ośrodków modelarskich w Polsce, możemy łatwo stwierdzić kompletny brak skoordynowa-

nia w szkoleniu. Każdy ośrodek buduje modele, to prawda. Wszędzie są ludzie, instruktorzy dobrej woli, którzy kształcą młodzież, ale ... właśnie to „ale”. Brak nam programu. Mimo, że na konferencji Grunowskiej szeroko omawiano sprawę modelarskie, jak np. utworzenie Studium Modelarstwa Lotniczego przy IS, nie znalazły one jeszcze do tej pory należytego rozpracowania.

W całym kraju, każda modelarnia pracuje wg. własnego programu. W zależności od pracy włożonej przez danego kierownika, jest on raz lepszy, raz gorszy.

Brak serii dobrych, rodzimych planów modeli latających. Przed wojną dysponowaliśmy taką kolekcją planów. Pierwsze zawody wykazały wyraźnie potrzebę takiej serii planów modeli, któreby pomogły w szkoleniu modelarzy nie tylko zrzeszonych, ale i zachęciły do budowy właśnie tych — niezrzeszonych.

W Warszawie, na zawodach obserwowaliśmy liczne modele obcej konstrukcji, przeważnie wśród zawodników młodszych. Dlaczego? Dlatego, że ci chłopcy nie umiając jeszcze konstruować, musieli posługiwać się obcym wzorem.

Możemy śmiało stwierdzić: Do tej pory nie ma u nas standardowych typów modeli, zatwierdzonych przez władze lotnicze! Nie mamy programu wyszkolenia modelarskiego! Kto to zrobi?

dać. Popatrzyłem na Mariana, który stał zatroskany ale spokojny. Wszyscy byli na swoich miejscach, tylko Pontremoli i Lago spali na górze. W ostatniej chwili wychyliłem się jeszcze raz i spojrzałem w dół. Widok był przerażający. Wydawało się, że łód leci z zawrotną szybkością na nas i początkowo gładka powierzchnia zaczęła się zmieniać w dzikie zwałiska stłoczonej kry, przedzielonej strugami wody.

Zamknąłem oczy z myślą: teraz już koniec. Statkiem targnęło uderzenie, później drugie. Kabina uderzyła z hukiem w łód, wbiła się weń i rozpadła na kawałki. Poczulem jak ze wszystkich stron gniecie mnie ciężka, ołowiana masa. Był to śnieg, który przebił ściany. Wykonywałem rozpaczliwe ruchy, aby wydostać się z mas śniegu, grożących uduszeniem. Wreszcie wydobyłem się na wierzch. Pierwsze co usłyszałem był głos Mariana „All right. Siamo tutti“ (Wszystko w porządku. Jesteśmy wszyscy). Ale było niestety inaczej. Spojrzenie moje pobiegło za Italią. Unosiła się powoli w górę, bez gondoli, bez kabiny sterów, bez tylnego motoru. Na mostku przy lewym motorze stał Arduino i patrzył w dół. Znikała powoli we mgle. Znajdowało się na niej 4 mechaników, profesor Pontremoli i dziennikarz Lago. (Wszyscy zginęli bez wieści).

Towarzysze moi podnosili się ze szczątków kabiny. W odległości kilku metrów leżał z zakrwawioną głową Nobile. Nad nim pochylony stał Mariano. W pobliżu generała jęczał Ceccioni ze złamaną nogą. Okazało się, że generał miał też złamaną nogę, rękę i dużą ranę na głowie. Obok stał Malmgren. Na moje pytanie odpowiedział, że jest kontuzjowany, a lewą rękę ma złamaną lub zwichniętą. Na śniegu siedział Zappi...

Rozbitkowie byli na pływającym polu lodowym. W resztkach kabiny znaleźli namiotik na dwie osoby, w którym tłoczyli się razem przez 7 tygodni, trochę żywności i nieuszkodzoną krótkofalówkę. Poczeli wysyłać sygnały S. O. S. Usłyszał je radio-amator w Archangielsku i przekazał dalej.

Wołanie nie przeszło bez echa. Ekipy ratownicze różnych narodów ruszyły lądem, morzem i powietrzem.

Na małym skrawku gładkiej powierzchni wylądował szwedzki lotnik Lundborgh i zabrał rannego generała. Dalszy ratunek tą drogą stał się wkrótce niemożliwy, gdyż kra popekała. Drużyny piesze nie dotarły. Posępne nastroje opanowały pozostałych. Wydawało się, że są już ostatecznie skazani na powolne konanie. Jedynie nikła nadzieję pokładali w radzieckim łamaczu lodów — Krassinie.

„...Myśli nasze obracały się stale dokoła tematu, kiedy przyjadą Rosjanie — pisze Bêhounek — robiono nawet liczne zakłady. Były to tylko dyskusje, ale pod-

trzymywały nas na duchu. Towarzysze pytali mnie, jako słowianina, co sędzę o Rosjanach. Odpowiedzi zadawały ich zupełnie. Nie powinniśmy mieć powodów do obaw. Rosjanie są wprawdzie z natury spokojni i może wydają się wam południowcom nawet mało ciekawi, pracują jednak wytrwale i uczciwie. Jestem pewien, że nie przybędą z muzyką, sztandarami i w galowych mundurach, ale za to przyplyną na pewno, jeżeli to jest tylko w ogóle w ludzkiej mocy...”

Minęło parę długich tygodni i wreszcie czytamy w tym samym dzienniku: „...Nagle usłyszeliśmy wyraźnie syrenę okrętową! Było to 12 lipca o godz. 4.15 według czasu Greenwich. Jeszcze nigdy nie wyskoczyliśmy tak szybko z namiotu, jak wtedy. Przez lornetkę widać było kontury statku o 15 km na zachód. Zapaliliśmy świece dymne.

...Krassin zbliżał się coraz bardziej, a o 7-ej wieczorem można go było już zobaczyć bez szkiele. W międzyczasie spakowaliśmy się... Wziąłem naturalnie mapę Lundborgha i notatnik Malmgrena. Później czekaliśmy cierpliwie i patrzyliśmy z podziwem jak statek łamał kry, które nas tak długo więziły. Kadłub podnosił się, wspinał się na krę, a później opadał na zdruzgotany łód. Obawialiśmy się, że wjedzie na naszą krę i zmiecie małe obóz do morza. Krassin zatrzymał się jednak o 30 metrów i zarzucił kotwicę.

...Pokład zaroził się ludźmi. Wysoko nad krą sterczały dwa żółte kominy z czerwoną gwiazdą. Vighlieri, Trojani i ja pospieszyliśmy na brzeg kry, a Ceccioni w namiocie podawał ostatnie radiogramy. Marynarze zrzucali mostek.

...Otoczono nas zewsząd. Na twarzach radzieckich marynarzy jaśniało zadowolenie. Ściskano nas i podawano ręce. Poszły w ruch aparaty fotograficzne. Poprosiłem o papierosa. Natychmiast ze wszystkich stron zaczęto mnie częstować. Zaciągnąłem się chciwie dymem i poczułem się beźmiernie szczęśliwy.

Badania i pomiary, których dokonała ekspedycja, zostały drogo okupione. Zginęło 17 wybitnych ludzi. Nie powrócił z lotu ratowniczego bohater narodowy Norwegii, zdobywca dwóch biegunów Amundsen, przepłacili życiem Malmgren, Ditrichson, de Cunerwille i inni.

Ale sama akcja ratownicza uwypukliła wiele szlachetności, solidarności ogólnoludzkiej i wiele świetlnych momentów.

Wydarzenia te wydają się nam znowu aktualne wobec krystalizującej się współpracy Narodów Zjednoczonych, której wytyczną jest zapewnienie ludzkości trwałego pokoju. A trwały pokój otworzy szerokie szlaki powietrzne dla uskrzydłonego człowieka.

Popatrzmy jak przedstawia się sprawa u innych. W Czechosłowacji specjalny instytut do badań modelarskich wydał plany wypróbowanych modeli, od szkolnych do wyczynowych — dla podstawowego wykształcenia modelarzy. Pierwszy szkolny typ został wybrany po długich debatach i próbach. Wybrano model „Lunak” (układem podobny do „Orlątka”). Kierowano się prostotą budowy, jak i dobrymi wynikami lotu.

Inny przykład: w Zw. Radzieckim instytut „CAGI” ma specjalny dział poświęcony wyłącznie zagadnieniom modelarskim. Rozpracowano standardowe typy modeli, które są wysyłane nawet na zamówienie w częściach, jak słynne budownictwo „Meccano”. Ostatnio rozwinął się nawet dział t. zw. modelerstwa

pokojowego, a więc modeli ultralekkich, ze słomy czy innych lekkich materiałów krytych kompozycją Microfilmu.

Czy nie warto byłoby i u nas wyłonić specjalnej komisji do przedyskutowania projektów. A może warto byłoby zrobić małe zawody dla eliminacji tego, czy innego typu szkolnego?

Jak wiadomo, w sprzedaży jest obecnie wydany przez W. Cz. L. jedyny plan modelu w Polsce „Orlątko”. O innych wydawnictwach nie słyhać. A konstruktorzy pracują. Najjaskrawszym przykładem, konstrukcja szkolna J. Burego z Poznania („Wróbel” i inne).

Myślę, że każdy ze „starych” modelarzy ma u siebie w ośrodku jakiś własny szkolny typ modelu.

Warto porównać. Ba, warto rozpisac

konkurs na najlepszy szkolny model szycowca. Narybek modelarski czeka!

(Patrz artykuł J. Heiduka w nr 3 SiM-u).

I jeszcze jedno, najważniejsze. Przyśłowiony u nas wstręt do pióra, nie da pozytywnych rezultatów. Musimy jasno i zdecydowanie zacząć pisać o **naszych** sprawach. Kto napisze podręcznik budowy modeli, kto wyda plany modelarskie, kto zajmie się, lub zajmuje budową instytutu naukowego modelarstwa np. na wzór CAGI.

O tych poczynaniach nic nie słyhać. Być może, że coś się tam „dłubie”. Ale o tym trzeba napisać, po to tylko, by dać innym przykład. Wiadomym jest ogólnie, że na błędach jednych, inni się uczą. (d. c. na str. 54)



(dokończenie ze str. 53)

To tylko mała uwaga na boku, dla tych wszystkich co się boją pisać. Ale przejdźmy do rzeczy.

Sprawdzianem rocznej naszej pracy były niewątpliwie Zawody w Warszawie. Uczestnicy, to w większości młodzi chłopcy, którzy byli pierwszy raz w życiu na Zawodach. Posiadali modele, bądź konstrukcji swoich instruktorów, bądź też modele z planów obcych (niemieckich). Wśród ogólnej grupy „narybku” wyróżniali się senjorzy modelarstwa.

Przejdźmy jednak do przeglądu modeli... tych młodszych.

W kategorii „A” brał udział znany już

wszystkim model szkolny „Orlątko”. W kategorii „B”, która została specjalnie ustanowiona dla wyeliminowania najlepszych modeli szkolnych, startowało wiele różnych typów. Na szczególną uwagę zasługiwały konstrukcje poznańskie, pierwsze rodzime modele szkolne.

W grupie modeli wyczynowych dużo, aż za dużo było różnych „Goldhahnów”, „Winklerów” i innych. Do tego na przyszły rok nie dopuścimy!

Niestety, nie jesteśmy w stanie podać rysunków technicznych, przynajmniej modeli nagrodzonych, tylko z tego powodu, że do tej pory nikt z zawodników ich nie nadesłał. A warto. Warto pokazać

szczególne budowy, specjalne urządzenia itp. dla porównania, dla bodaj historycznego zadokumentowania twórczości polskiej.

„Skrzydła i Motor” to przecież nasze wspólne, lotnicze pismo. Nie obawiajmy się pisać i podawać osiągnięć w pracy na polu modelarstwa lotniczego.

Na przyszły rok zobaczymy rezultaty tej pracy. Będą do dyspozycji modele rodzimej konstrukcji, które Wy sami zamieścicie w Waszym piśmie. Będą artykuły od Was dla uczących się modelarzy. Będą i przyszłe zawody lepsze, ale... jak tylko Wy zaczniecie pisać.

P. E.

„SiM”

MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM

Przystępujemy do budowy pierwszego modelu latającego z napędem gumowym.

Model ten trochę trudniejszy od „Orlątka”, czy „WN-27”, wymaga staranności w wykonaniu, z uwzględnieniem maksymalnej wagi. Ciężar gotowego modelu łącznie z gumą nie może przekraczać 135 gramów. Im będzie lżejszy, tym lepsze wyniki osiągniemy w locie.

Prace rozpoczynamy przede wszystkim od przerysowania rysunku w wielkości naturalnej, w danym wypadku musimy wszystkie części powiększyć 5 razy. Rysunek wykonujemy na arkuszu białego, lub milimetrowego papieru. Wymiary podane na rysunku, ułatwią nam pracę. Budowę rozpoczynamy od kadłuba. Pocięte na wskazany wymiar listewki i beleczki, montujemy na rysunku warsztatowym, klejąc złącza. Dla wzmocnienia miejsc styku, oklejamy je dwustronnie narożnikami z kartonu. Obsadę śmigła (rysunek A) wykonujemy z 0,5 mm blaszki żelaznej lub mosiężnej, wierząc otwory dokładnie według rysunku. Ośkę śmigła (rys. C) i haczyk tylny (rys. B) wykonujemy z drutu stalowego, średnicy 1 mm. Podwozie wykonane jest z jednego kawałka drutu stalowego, średnicy 1/5 mm, i przymocowane mocnymi nićmi do głównej belki (patrz rys. D).

Konstrukcja skrzydeł, podobna do WN-27, nie powinna nastręczać specjalnych trudności w wykonaniu, z tym tylko, że wszystkie żebra należy wyważować wg. załączonego rysunku profilu.

Dokładne wymiary dźwigara i krawędzi przedniej są podane na rysunku.

Szczegółowy opis budowy skrzydeł znajdą niezaawansowani przy planie modelu „Orlątko”. Stateczniki nieprofilowane nie różnią się konstrukcyjnie od „Orlątka” tak, że zbędnym będzie je opisywać.

Kratownicę kadłuba pokrywamy dwustronnie mocnym papierem (Jawa) i skrapiamy wodą. Otrzymamy w rezultacie sztywną całość odporną na skręcanie. Statecznik wysokości pokrywamy jednostronnie, statecznik kierunkowy dwustronnie.

Najwięcej czasu i uwagi musimy poświęcić wykonaniu śmigła. Najlepszym materiałem są drzewa miękkie jak olcha, lub lipa, ze względu na łatwość obróbki.

Pierwszą czynnością przy budowie śmigła, będzie dokładne przeniesienie konturów łopatek na gładką płaszczyznę klocka, o wymiarach 240 × 35 × 21 mm.

Przed wszystkim wycinamy kształt z góry, potem z boku. Następną czynnością będzie przewiercenie otworu średnicy ośki. Przy pomocy noża, dłutka i wreszcie pilnika, modelujemy śmigło na kształt profilu, jak pokazano na rysunku przekroju. Przed ostatecznym wypolerowaniem, musimy śmigło wyważyć. Wyważamy, zawieszając je na ośce i uważając, by ustawiło się równoległe do poziomu. Drobne odchylenia korygujemy, czyszcząc szklakiem. Śmigło obrobione lakierujemy lakierem bezbarwnym lub politurą.

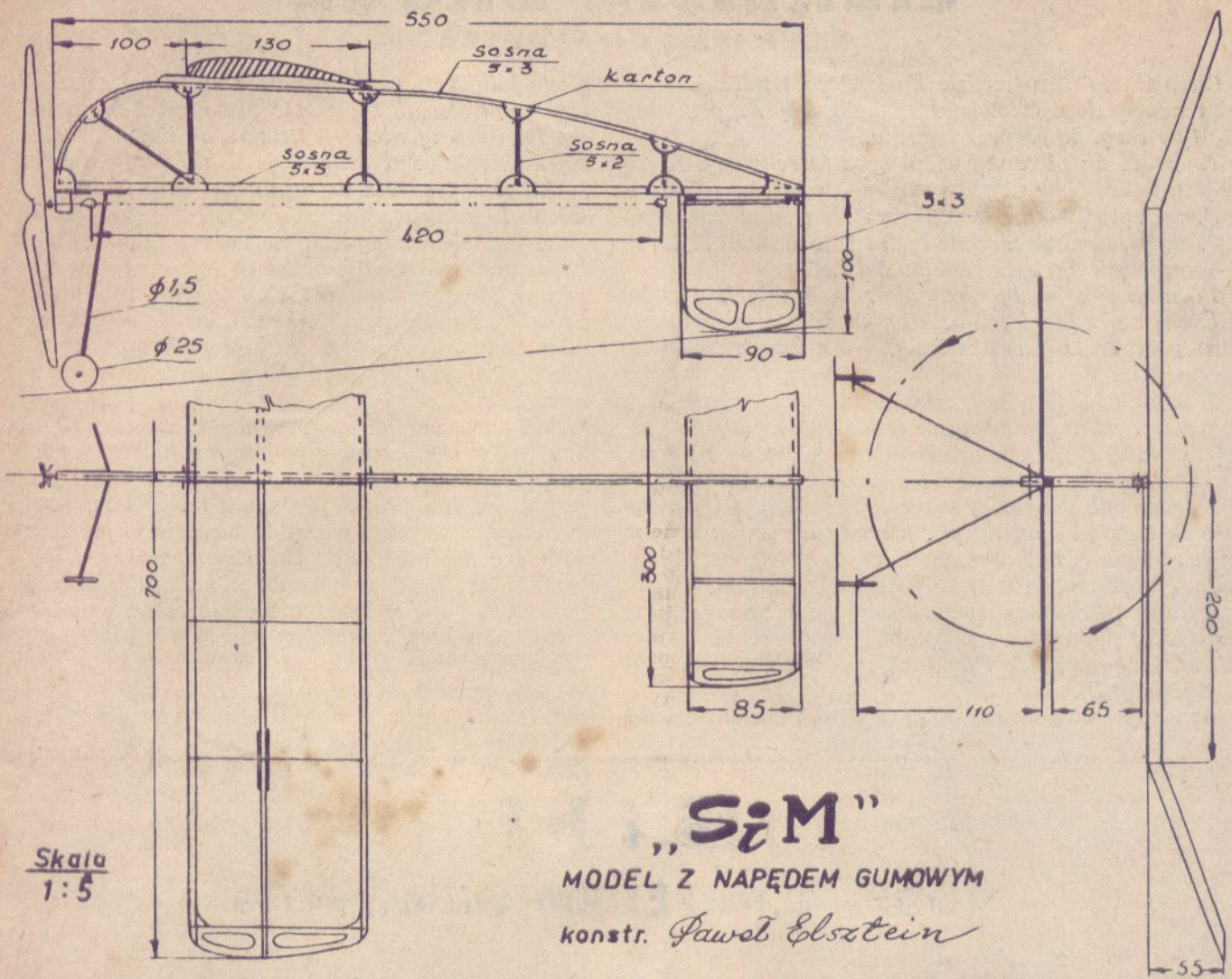
Do napędu naszego modelu przygotujemy gumę (najlepiej ze starej dętki rowerowej, o ile nie posiadamy modelarskiej) o przekroju 5 × 1 mm. Potrzebujemy zatem 5 razy 420 mm = 2,10 m gumy. Paski tnijemy, używając ostrych nożyczek lub jak kto potrafi żyłki. Gumę wiążemy nićmi w jeden pas, następnie zaczepiamy na haczykach w ten sposób, by lekko zwisała.

Oblatywanie wykonujemy w ten sposób, że najpierw wypuszczamy model z ręki bez nakręcania gumy. Stabilizację przeprowadzamy normalnie, to jest przesuwając wprzód lub wtył suwak ze skrzydłem. O ile lot ślizgowy wypadnie dobrze, możemy nakręcić gumę (około 20 obrotów w prawo). Po dokładnym wyregulowaniu lotu na małych obrotach, przystępujemy do lotów na obrotach pełnych (warunek, dzień bezwietrzny!).

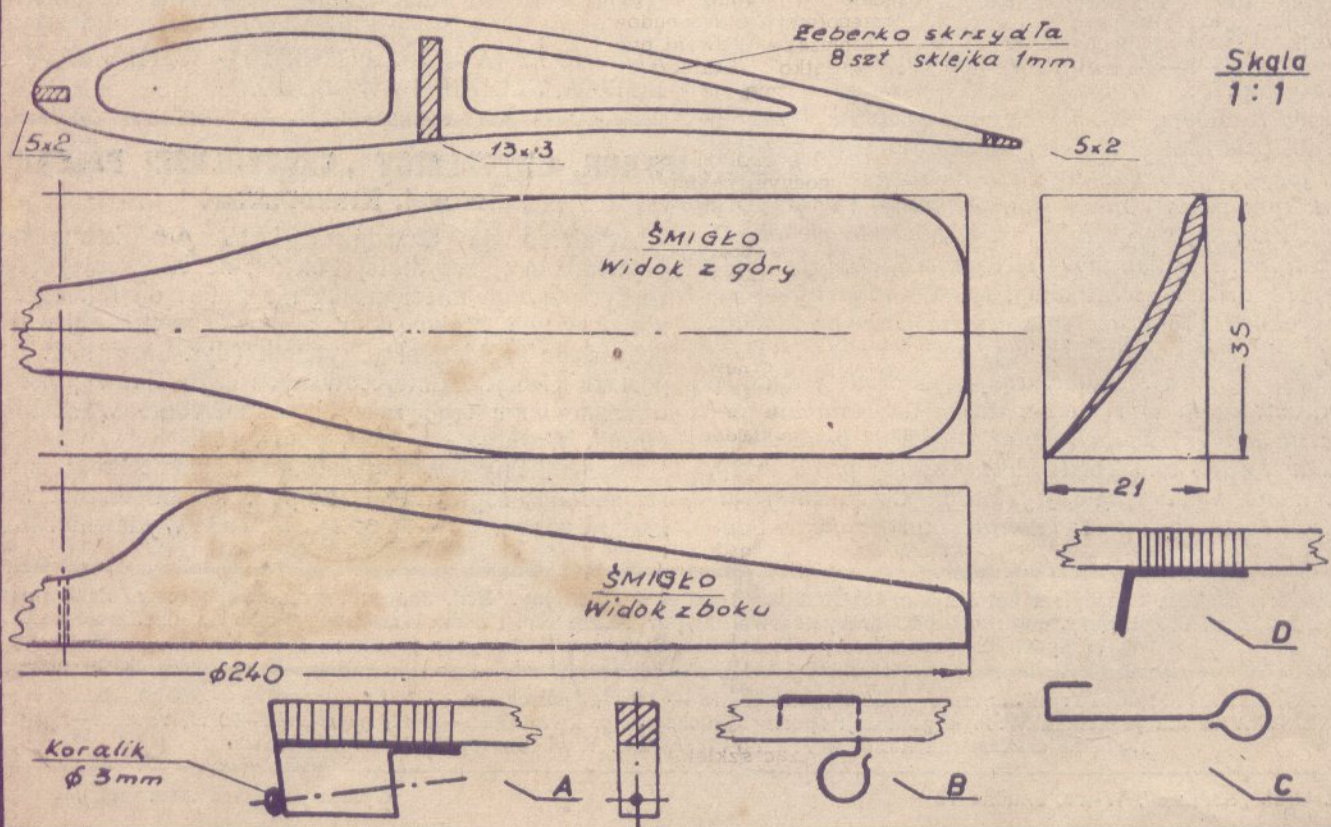
Niestety, guma nasza z dętki nie posiada zbyt dużej rozciągliwości, należy więc uważać, by maksymalnej jej granicy nie przekroczyć. Maksymalna ilość nakręceń wynosi 120 — 150, z tym, że musimy uprzednio posmarować pasma gumy szarym mydłem, dla zwiększenia jej wydajności. Nie przekraczając podanej wagi, osiągniemy naszym modelem niezłe wyniki, tak w czasie, jak i w przestrzni.

„SiM” posiada zdolność szybkiego wznoszenia i w rezultacie długi lot ślizgowy. Szybkość modelu wynosi około 5 m/sek.

P. Elsztein



„SiM”
 MODEL Z NAPĘDEM GUMOWYM
 konstr. Paweł Elsztein



CIERNISTA DROGA

HANKA PIEŃKOWSKA

Ciernista ścieżka wiedzie do kariery lotniczej. Zanim zdobędziesz człowieku tę kategorię A, potkniesz się tyle razy, że rozpacz ogarnia.

No więc, na pierwszy ogień kurs teoretyczny. Z początku było trochę utyskiwania na „trudności techniczne”, na „przeładowanie towarem”, na „diabelne wzory”, ale przeważnie na dnie tych żalów siedział J. W. P. — przepraszam, obecnie, obywatel Leń.

Później, jak każdy zrozumiał, że bez tych wzorów pilotem nie zostanie, chociażby lbem o mur walił, to „trudności techniczne” zniknęły, a o wzorach wcale się nie mówiło.

Śluchałeś tylko pilnie, człowieku, tych wszystkich mądrości, jakie ci cierpliwie ładowano łopatą do głowy, starałeś się notować możliwie szybko, — no i coś zrozumieć, żeby się nie „oblać” na egzaminie.

A ładowano do głowy mądrości, o których się przyszłemu kandydatowi na pilota nigdy nie śniło: A więc meteorologia (czyli szukaj wiatru w polu), aerodynamika (język można na niej połamać), technika latania (to jedno potrzebne), spadochrony (czy zaraz ma się szybowiec popsuć?)... i Bóg wie, jeszcze co. Ale kujesz człowieku pracowicie i narzekasz na tych, co to wszystko wymyślili.

Bo przyszedłeś bracie jeden z drugim, zapisałeś się na kurs teoretyczny, masz duży zapas entuzjazmu i nie ponadto, a tu ci mówią, że to nie wystarcza. Entuzjazm — entuzjazmem, zamilowania — zamilowaniami, ale wiedz, że zawód pilota, to nie zabawka. Tu najważniejsza jest praca, praca, i jeszcze raz praca. Opuścił trochę nos na kwintę biedny żółtodziób, ale nic nie mówi, aby nie dostać słusznego rugania.

I wzięło się „pisklątko” do pracy. Stara się wyciągnąć z wykładów, jak najwięcej, stara się wtłoczyć wszystko w mózgowicę aby nie zrobić sobie wstydu i innym zawodu. Bo przecież wszyscy wiedzą, wszyscy wierzą: z piskląt orły się wypierzą, a nasze „piskie” chce być bojowym orłem, a nie „lamisprzętem”, co lata „na gębę”.

Snując różowe myśli, pędzisz na egzamin. I na samym wstępie robi ci się niedobrze. „Władza” ma taką minę, jakgdyby chciała cię zjeść na surowo. Nie wierz jednak tym złowróżbnym symptomatům, to tylko dla fasonu. Trzymaj się jednak ostro, bo będą cię chcieli zbić z tropu. Nie denerwuj się, gdy cię pytają, która ręka porusza ster kierunkowy, tylko z angielską flegmą odpowiedz, że jesteś za stary na podobne kawały.

Gdy pomyślnie „odwalisz” egzamin, czeka cię jeszcze jedna „tortura”. Tę torturą jest badanie lekarskie. Ze skierowaniem w rękę i z duszą na ramieniu jedziesz na koniec świata (czytaj Okęcie), brniesz po kostki w błocie, i wkońcu dostajesz się przed mały, biały, niewinnie wyglądający budynek. Szumny napis głosi, że tu się mieści laboratorium fizjologii i hi-

gieny lotniczej, czyli instytucja, w której ze zdrowego człowieka starają się zrobić pierwszorzędnego inwalidę. Bo i rzeczywiście — dziwne. Jeśli jakiś łazik chce się wykręcić od wojska to jest taki zdrowy, że mógłby zostać nawet lotnikiem, a jak ktoś chce ucziwie polatać, to za pomocą różnych cudów robią z niego kalekę. Dostajesz się, kandydacie na „asa powietrza”, do tzw. kancelarii, i tu cię biorą na spytki: a czy pije, a czy pali, a jakiej jest narodowości? Po co im to właściwie? Szkoda, że nie zapytali o cenzus naukowy pradziadka, albo kiedy babcia wyszła za mąż. Albo o papierosy, czy jak ktoś wypali pięć „Bałtyków” dziennie, to zaraz nie może latać?

Po tym wstępnym „egzaminie” czeka cię drugi etap. Windujesz się na górę po stromych schodkach i tu, po półgodzinnym czekaniu, z drżeniem serca przestępujesz fatalne progi. Ważą cię tu, mierzą, opukują, każą dmuchać przez rurkę do blaszanego pudełka, badają czy nie masz za dużego ciśnienia krwi, bo i to przeszkadza tym wrogom latania. Później sadzają cię na stołku i kręcą łobą, widocznie celem przekręcenia wszystkich klepek na lewą stronę. Następnie każą ci czytać kolorowe cyferki na karteluszkach z milionami kropek, świecą jakimś lusterkiem w wystraszone ślepia, i czort wie jeszcze co. Wkońcu potrafią zrobić dobrą minę do złej gry i powiedzieć, że, niestety, jesteś niezdolny. Naprawdę miał rację jeden „wielki rabbi” mówiąc, że aby dojść do latania trzeba pokonać 25 większych i 100 małych trudności.

Jeśli szczęśliwie przyszedłeś przez badania, to poczekaj cierpliwie ze dwa tygodnie, aż otrzymasz wynik na urzędowym papierze, a potem już możesz jechać do szkoły szybowcowej. Jechać będziesz w przepelnionych wagonach, w tłoku i zaduchu, ale to cię już nie zrazi. Prawdziwy miłośnik lotnictwa niczym się nie zraża. Jeśli nie masz pieniędzy na kolej to dotrzesz „per pedes”, i będziesz latał. A GDY JUŻ WSZYSTKIE PRZESZKODY ZA TOBĄ, TO WITAJCIE SZYBOWCE, SŁOŃCE I SWOBODO!

UWAGA, CZYTELNICY „SKRZYDLATEJ POLSKI” w woj. Krakowskim!

Administracja Czasopism Lotniczych komunikuje czytelnikom „Skrzydlatej Polski”, że czerwcowy (13) zeszyt naszego miesięcznika nie dotarł do rąk czytelników w woj. krakowskim na skutek niedbałości wydź. kolportażu spółdzielni „Czytelnik” (dyr. Stolz, kier. kolportażu Gzel). Zainteresowanych czytelników prosimy o zamawianie tego zeszytu bezpośrednio w Administracji, Warszawa I, Skrz. poczt. 164.

Poczyniliśmy równocześnie odpowiednie kroki, zmierzające do usprawnienia kolportażu na terenie woj. krakowskiego.

Wydawnictwo

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