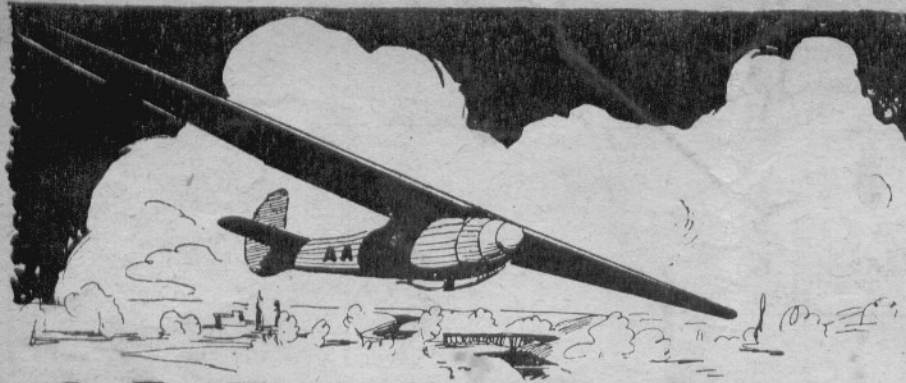




SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY
DLA MŁODZIEŻY

CENA 5 ZŁ

PR

ROK I

4 — 10 SIERPNIA 1946

Nr 8

NA PROMOCJI W OFICERSKIEJ SZKOLE LOTNICZEJ



Marszałek przyjmuje raport od D-cy Szkoły płk. Madejskiego.
W otoczeniu Marszałka znajdują się: gen. broni F. Połynin, gen. bryg. Romeyko,
gen. bryg. Mossor, gen. bryg. Zawadzki i płk. Minorski

WARSZAWA

Dwa lata temu, 1 sierpnia 1944 r. bohaterski lud Warszawy porwał za broń, by stanąć do walki z nienawistnym okupantem. Była to walka nie na życie — była to walka na śmierć.

Dwa lata temu wrzała na warszawskich barykadach zacięła, śmiertelna, rozpaczliwa walka powstańców i ludu przeciw przewadze hitlerowskiej techniki i liczby.

Hitlerowcy utopili powstanie w morzu krwi. Dzisiaj z tragicznej historii jego wyciągamy nauki na przyszłość.

Czegoż z historii powstania możesz się nauczyć Ty, młody przyjacielu? Jakie wnioski z historii powstania możemy wyciągnąć my — lotnicy?

„A co — zapyta pewno niejeden, który nie widział powstańczej Warszawy — a co ma wspólnego Powstanie z lotnictwem? Przecie powstańcy samolotów nie mieli?”

Prawda, że nie mieli. Ale przez cały czas powstania, Warszawa nie spuszczała wzroku z... nieba. Stamtąd, z powietrza, najwścieklej atakował wróg. Stamtąd, z powietrza oczekiwano obiecannej pomocy. I szaloną radością wezbrały serca warszawiaków, kiedy nareszcie hen, wysoko, wysoko w niebiosach pojawiły się nad miastem sojusznice brytyjskie maszyny i zaczęły wyrzucać upragnione ładunki. Niestety, krótko trwała radość. Zrzuty, dokonane z wielkiej wysokości — nie mogły być celne i w olbrzymiej większości dostały się w ręce Niemców.

Dopiero, gdy zza Wisły zbliżyły się wojska radzieckie i I Armia WP pod osłoną ognia polskich i radzieckich pelotek, pojawiły się nad Warszawą inne samoloty, nasze pocztowe Po-2 — i te dopiero, lecąc tuż nad dachami domów — mogły wypełnić zadanie.

A teraz: jaką z tego możemy wyciągnąć naukę na przyszłość? Myślę, że przede wszystkim historia walk warszawskich uczy nas, że żaden daleki sojusznik drogą lotniczą szybkiej pomocy udzielić nam nie potrafi. Choćby rozporządzał lotnictwem tak potężnym, jak RAF. I choćby ożywiony był jak najlepszą wolą. Boć przeciw tym brytyjskim i kanadyjskim lotnikom, co lecieli ponad tysiąc kilometrów z brytyjskich lotnisk nad Warszawę — z pewnością nie brakło dobrej woli i męstwa. Ale zadanie było ponad ich siły.

Skutecznej pomocy w potrzebie udzielić nam może, jedynie potężny sojusznik — sąsiad. I dlatego nasza nowa Polska tak się sfara o podtrzymanie i umocnienie przyjaźni ze Związkiem Radzieckim. (Z)

Wielki dzień

21 lipca 1946 r., na długo pozostanie w pamięci wychowanków Szkoły Oficerskiej Lotnictwa.

W dniu tym Marszałek Polski, Michał Żymierski, dokonał promocji pilotów i obserwatorów. Przeszło 200 oficerów symbolicznym dotknięciem buławy marszałkowskiej zostało pasowanych na rycerzy powietrznych szlaków odrodzonej Polski, a uścisk dłoni, zamieniony przez Marszałka z promowanym — to symbol odebrania przysięgi na wierność Polsce ludowej, Polsce człowieka pracy.

Po zakończeniu promocji, Marszałek Żymierski w prostych, żołnierskich słowach, życzył nowym zastępom oficerów - lotników, dalszych, pomyślnych osiągnięć w pracy nad utrwaleniem potęgi polskich skrzydeł, zwracając szczególną uwagę na to, że żołnierz odrodzonej Polski to nie tylko obrońca, żołnierz Polski ludowej, to obywatel, który w zrozumieniu siły ludu i w oparciu o tą siłę, zapewni bezpieczeństwo przed napaścią wroga zewnętrznego i stawia czoło wrogowi wewnętrznemu, usiłującemu przeszkodzić w budownictwie nowego życia.

Odśpiewaniem Roty przez wojsko i ludność cywilną z okolicy, zakończono część pierwszą uroczystości. W części drugiej Marszałek Żymierski w otoczeniu generalicji i wyższych oficerów lotnictwa, przyglądał się pokazom lotniczym, które obrazowały kolejne fazy wyszkolenia.

Począwszy od pokazu lotów na samolocie szkolno-treningowym UT-2, pokazy nurkowania na szturmowcu, poprzez akrobacje na samolotach myśliwskich Jak-9, aż do wspaniale wykonanego skoku grupowego ze spadochronami z samolotów transportowych, wszystko było efektowne, wszystko budziło zachwyt i dumę.

Po zakończeniu pokazu, Marszałek zwiedzał wystawę prac, przygotowanych przez wychowanków szkoły w salach wykładowych oddziału nauk. Każda sala posiadała coś odrębnego, każdy wykładowca miał jakąś specjalną rzecz do zademonstrowania. Trzeba pamiętać, że chodzi tu o pomoce naukowe, które mają w sposób łatwy i zupełnie jasny przedstawić i udostępnić rzeczy nieraz bardzo skomplikowane i pełne tajemnic, a wszystko to było wykonane przez uczniów pod kierunkiem instruktorów.

Późnym wieczorem, żegnał Marszałek młodzież lotniczą, i widać było, że dla nich ma bardzo dużo sentymentu. Bo jakże nie kochać lotników? a. m.



Marszałek M. Żymierski dziękuje serdecznie ppor. Żarskiemu za wspaniały pokaz lotu nurkowego na samolocie IŁ-2



Kierownik grupy spadochroniarzy por. Litwiński melduje wykonanie grupowego skoku. Marszałek serdecznym uściskiem dłoni gratuluje spadochroniarzom



Marszałek M. Żymierski w otoczeniu generalicji, Komendanta Oficerskiej Szkoły Lotniczej i dyr. Dep. Lotn. Cyw. ob. Madejczyka z zainteresowaniem obserwuje pokazy nowopromowanych oficerów

Foto: SiM

LIGA LOTNICZA

W sobotę, 27-VII-46 r., odbyło się w sali konferencyjnej Ministerstwa Komunikacji pierwsze, oficjalne zebranie organizacyjne **Ligi Lotniczej**, masowej organizacji, jaka powstała w miejscu dawnej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej.

Celem nowopowstałej organizacji jest krzewienie zamiłowania do lotnictwa w jaknajwiększych kołach społeczeństwa oraz popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich jego dziedzinach (np. organizacje szkolnictwa lotniczego, budowa lotnisk lokalnych, wydawnictwo masowej literatury).

W swych najniższych komórkach L. L. ma się oprzeć o masowe organizacje zawodowe, młodzieżowe, spółdzielcze itp. W obradach, którym sprawnie przewodniczył prezes A. W. mec. **Mieczysław Grabiński**, wzięli udział prezes ARZz.P. ob. wiceminister **Olewiński**, reprezentanci wojska (płk. **Minorski**), komitetu statutowego L. L. (red. **Osiński**) dyr. L. L. „Lot” mgr **Zieliński**, aeroklubów (mjr. **Kurowski**), sfer techniczno-konstruktorskich (ob. ob. prof. **Bieniek**, inż. **Sułkowski**) ii.

W wyniku ożywionej dyskusji, w której wyjaśniono rolę i znaczenie L. L., jako organizacji **wyższej uży-**

teczności publicznej, wybrano jednomyślnie komisję organizacyjną w składzie:

Członkowie — płk inż. S. Minorski, ob. ob. dyr. Madejczyk, dyr. Zieliński, red. Osiński, sekr. KCZZ, Sokorski, z-cy członków — ob. Czechowicz, inż. inż. Sułkowski i Leja.

Komisji powierzono opracowanie deklaracji ideowej i wniesienie statutu do Min. Adm. Publ.

Na konferencji była licznie reprezentowana prasa lecz, niestety, z przyczyn nam nieznanych, zabrakło reprezentantów organizacji zawodowej, nauczycielskiej i młodzieżowych.

Wyrażamy nadzieję, że na następnym zebraniu nie za brakuje nikogo spośród najbardziej zainteresowanych w rozwoju nowopowstałej organizacji lotniczej.

Wojsko było reprezentowane przez szefa sztabu Wojsk Lotn., gen. bryg. Romeyko i z-cę D-cy Lotn. do spraw pol-wych., płka S. Minorskiego.

Jako przedstawiciele Redakcji Czasopism Lotniczych na konferencji obecni byli z-ca red. kpt. A. Mańkowski i sekr. odp. por. J. K. Czerwoński.

MIĘDZYKLUBOWE ZAWODY LOTNICZE

W dniu 25 sierpnia 1946 r., odbędą się na lotnisku doświadczalnym Instytutu Szybownictwa, Aleksandrowice k/Bielska, pierwsze po wojnie, oficjalne międzyklubowe zawody lotnicze. Zawody organizuje Aeroklub Bielsko - Bialski. Sam fakt, że już w niespełna rok od momentu, gdy bracia lotnicza ruszyła na szybowiska i lotniska sportowe, mają się odbyć zawody, świadczy o niezwykle szybkiej i sprawnej odbudowie i rozwoju polskiego lotnictwa sportowego.

Ale trzeba sobie zdać sprawę z tego, co to są zawody lotnicze, a tymbardziej te zawody pierwsze po wojnie. Zawody lotnicze przy racjonalnie pomyślanym regulaminie, są kontrolą stopnia wyszkolenia osiągniętego, czy to indywidualnie czy też zespołowo. Zawody lotnicze określają stopień opanowania pilotażu, oraz aeronawigacji. Poza tym zawody w sensie sportowym, pozwalają określić ogólny poziom, jak również, są sprawdzianem pracy poszczególnych aeroklubów.

Program zawodów przewiduje następujące próby:

- próba I.... Złot na punktualność,
- próba II.... Lot na orientację,
 - a) przelot,
 - b) wykonywanie szkieców,
 - c) zrzucanie meldunków;
- próba III.... Opanowanie pilotażu,
- próba IV.... Lądowanie w otwartym prostokącie.

Próba I: Złot do Aleksandrowic

Samoloty zgłoszone do zawodów przelatują nad wyłożoną na lotnisku taśmą, długości 200 m. w kierunku pod wiatr, na wysokości nie większej niż 200 m. Czas przelotu nad taśmą wyznacza się dla aeroklubów:

Śląski, Bielsko - Bialski, Poznański, Warszawski — na godz. 12,00,

Krakowski, Łódzki, Gdański, Lubelski, Jelenio - Górski — na godz. 12,01, Wszystkie pozostałe aerokluby — na godz. 12,02.

Przed wyznaczonym czasem żaden samolot nie może krążyć bliżej, jak 2 km. od lotniska. Przelot przed i po czasie, traktowane są jednakowo. Po wylądowaniu odbędzie się odprawa zawodników o godz. 12,30.

Próba II.

Start na próbę orientacji odbywa się wg. wylosowanej na odprawie kolejności co 5 minut.

Czas od startu do zrzucenia meldunku na lotnisku wynosi 60 minut. Przekroczenie czasu powoduje utratę wszystkich punktów za całą próbę orientacji.

Bezpośrednio przed startem do próby orientacji, załoga otrzymuje w zamkniętej kopercie komunikat meteorologiczny, kurs geograficzny i odległość do miejsca „A”, do którego ma lecieć, oraz rejon „C”, w którym znajduje się samochód. W miejscu „A” wyłożone jest 5 cyfr, z których 3 pierwsze określają kurs geograficzny, dwie dalsze — odległość do punktu „B”, w którym znajduje się szybowiec. Kursy geograficzne i odległości będą obliczone z mapy 1 : 300.000.

Żałoga ma znaleźć szybowiec, narysować szkic jego położenia na arkuszu dostarczonego papieru, polecieć nad rejon „C”, wyszukać, jeżdżący w obrębie rejonu, samochód wraz z wozem transportowym do szybowców, zrzucić mu meldunek ze szkicem położenia szybowca, wykonać na dostarczonym papierze szkic położenia samochodu. Następnie załoga wraca na lotnisko i zrzuca koło chorągiewki, whitej na środku płachty o wymiarach 2 X 2 m — meldunek o wykonaniu zadania wraz ze szkicem położenia samochodu, przy czym celność zrzutu jest punktowana. Moment zrzutu meldunku

na lotnisku, traktowany jest jako zakończenie czasu lotu na orientację.

Próba III.

Po zrzuceniu meldunku, pilot nie lądując, nabiera wysokości 800 m. i po wylądowaniu na starcie 2 ostatnich liter znaku rejestracyjnego jego samolotu, przystępuje do wykonania próby pilotażu. W naloce pod wiatr, wykonuje nad środkiem koła z napisem „Bielsko” — dwie zвитki spirali w prawo i dwie zвитki w lewo, oraz dwie ósemki w łożu wiatru. Po wykonaniu ósemek, pilot przystępuje do wykonania próby lądowania.

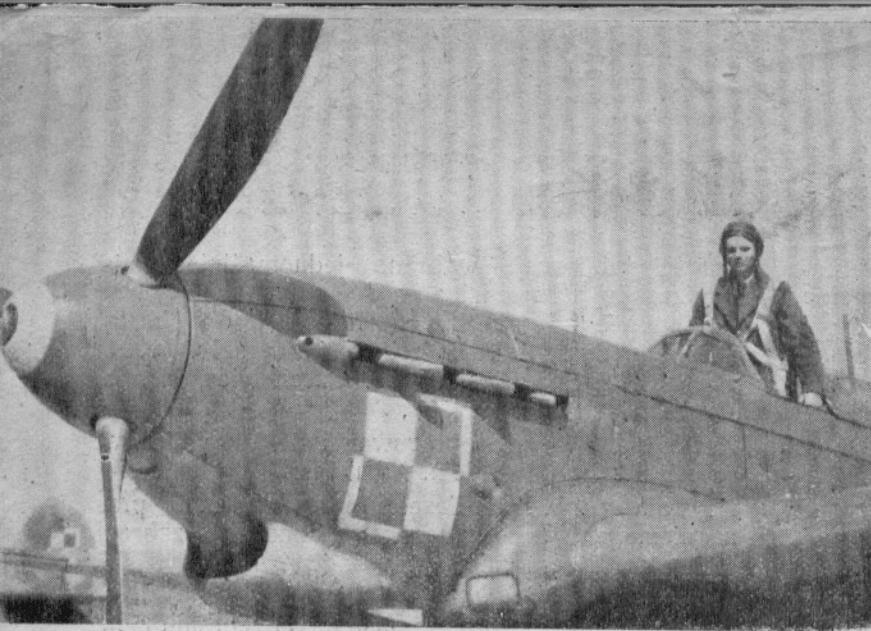
Próba IV.

Na lotnisku wyłożony jest w łożu wiatru otwarty prostokąt o szerokości 30 m.

Pilot wykonuje lądowanie polowe, starając się zatrzymać samolot jak najbliżej linii oznaczającej początek prostokąta. Dotknięcie ziemi jakakolwiek częścią samolotu przed prostokątem, względnie wybieg poza jeden z boków prostokąta, równoległych do kierunku lądowania, powoduje utratę wszystkich punktów za tą próbę.

Jak z powyższego opisu prób łatwo się zorientować, zawody pomyślano, jako sprawdzian nie tylko umiejętności pilotażowych, ale raczej nawigacyjno-spostrzegawczych. Choć wyznaczono na całość próby niewiele czasu (1 godz.), to jednak powiązanie tych prób w pewnego rodzaju „wiązanke” czynności nawigacyjno - pilotażowych, zmusza załogę do niezwykle intensywnej pracy przez tę godzinę.

Zawody w Bielsku pozwolą ustalić stopień poziomu wyszkolenia naszych instruktorów (bowiem głównie ci są dopuszczeni do zawodów), pomyślane są dowcipnie i czuje się w opracowaniu regulaminu zawodów, łwi pazur I-eSu.



Ppor. pil. J. Szware na swej bojowej maszynie...

Od czasu do czasu na półkach księgarskich, ukazują się coraz to nowe wydawnictwa, ilustrujące w mniej lub bardziej udany sposób, życie i walki polskich lotników w okresie minionej wojny. Szary czytelnik, nie mający z lotnictwem nic wspólnego, otwiera z podziwu oczy, czytając wstrząsające opisy walk.

Dużo słyszało się u nas o słynnym na cały świat „Dywizjonie 303” — polskiej jednostce lotnictwa myśliwskiego w ramach angielskiego lotnictwa RAF (Royal Air Force), gromiącej w bezprzykładnych porywach bohaterstwa drapieżne eskadry wrogiej „Luftwaffe”. Było to w okresie słynnej bitwy o Anglię, tzw. „Battle of England,” w której lotnicy nasi wierni maksymie „za Wa-

szą i Naszą Wolność” obronili stolicę Anglii — Londyn.

Wiele samotnych, polskich mogił żołnierskich ze śmigłem na krzyżu, kryje w sobie ziemia angielska. Według ostatnich doniesień prasy, naród angielski, wdzięczny naszym lotnikom, ma wznieść poległym polskim bohaterom monumentalny pomnik wdzięczności.

Wielu naszych pilotów zginęło — to prawda, lecz ci, co pozostali pragnęliby powrócić do kraju, do Wolnej Ojczyzny, by zająć w Niej należne im miejsce. Lecz na przeszkodzie temu stoi dziwne stanowisko „pewnych czynników” angielskich, hamujących w rozmaity sposób życzenia powrotu.

Dziś rzuca się tymi ludźmi z

Kazimierz Goździewski, chor.

SZLAKIE

(w 3-cią rocznicę powstania)

miejsca na miejsce, wynajduje się im najrozmaitsze zajęcia, byleby tylko nie dopuścić do wyzwolonej Ojczyzny.

Doprawdy, dziwne pojęcie wdzięczności. „Murzyn zrobił swoje, murzyn może odejść” — lecz tylko tam, dokąd skieruje go wolą „potężnego białego pana”.

Nie sposób doprawdy pominąć tych rzeczy milczeniem. Nasuwają się one same pod pióro właśnie dziś kiedy mówić będziemy o trzeciej rocznicy istnienia bohaterskiej jednostki Polskiego Lotnictwa, powstałej trzy lata temu na sojuszniczej ziemi radzieckiej: o Pierwszym Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”, — którego pełen chwały i świetności szlak bojowy zaczął się dnia 22 lipca 1943 roku, na lotnisku Grigorjewskoje, pod Moskwą, a ukoronowaniem tego szlaku były zwycięskie walki powietrzne nad Bugiem, Wisłą, nad Warszawą, Bydgoszczą, Piłą, Frydlandem Pomorskim, nad Kołobrzegiem, nad Odrą, nad Berlinem.

Młodzi, zaledwie 20-letni chłopcy, z I Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki — wzięli na swoje barki ogrom fantastycznie żmudnej i

Z MINIONYCH DNI

Spokojnie, opanowanymi ruchami, zakładał Andrzej na siebie kombinezon lotniczy. Nie spieszył się. Miał jeszcze pełne pół godziny czasu. Dla pewności spojrzął przelotnie na zegarek na przegubie ręki, którego wskazówki silnie fosforyzowały.

— Trzecia po północy! — stwierdził. O wpół do czwartej nad ranem, kiedy wróg najmniej się tego spodziewa, mają wylecieć. Jego pierwszy w życiu lot bojowy! Uśmiechnął się drapieżnie, pokazując białe jak ser zęby. Zapalił papierosa i rozłożył na stole mapę. Jeszcze raz przebiegl wzrokiem całą trasę lotu, przypomniał sobie ważniejsze szczegóły nocnej wyprawy, złożył mapę i po krętych schodach wyszedł na powietrze. Owił go chłodny, mokrawy smak wiatru. W mrocznym, pełnym pełzających cieni i plam, półmroku poranka, lotnisko leżało ciche i spokojne. Tylko na lewo od sztabu jednostki, tam, gdzie rzędem stały ciemne, groźne w swym majestacie kadłuby maszyn, dochodził go przytłumiony odległością gwar wielu głosów, lub dyskretny, na mgnienie oka, błysk światła.

Szykują się! — pomyślał i gorąca fala przeogrom-

nej radości zalała mu serce, a krew żywiej zagrała w żyłach. Podświadomie przyspieszył kroku.

Nie wiadomo kiedy znalazł się przy samolotach. W długim szeregu maszyn znalazł swoją, przy której krzątał się już mechanik, st. sierżant Wydra. Podał mu na przywitanie rękę i poczęstował papierosem. Wydra, umorusany smarami jak nieszczęście, lecz tryskający humorem, jak zwykle informował Andrzeja o stanie samolotu.

— Mleczko już dolane, obywatelu poruczniku — serduszko pracuje jak ta lala, maszyny naoliwione, nic — jeno siadać!

Andrzej uśmiechnął się mimowoli. Bawiło go to określenie części składowych samolotu przez mechanika, (mleczko to benzyna, serduszko — silnik). Sprawdził osobiście jeszcze raz każdą najdrobniejszą rzecz. Wszystko było rzeczywiście w idealnym porządku. Nawet białe-czerwone kwadraty, na lśniących od czystości i wilgoci płatach, były świeżo odmalowane.

— I o tym też pomyśleliście! — zwrócił się z mimowolnym podziwem do mechanika.

— To się wi, poruczniku! — Trzeba szkopom dokładnie pokazać, kto im będzie spuszczał manto. Niech wiedzą s... syny, że i nas stać na pogonienie im ko-

BOHATERÓW

1-go Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”)

trudnej pracy, wskrzeszenia szczytnych tradycji naszych polskich skrzydeł.

Szkoleni przez najlepszych radzieckich instruktorów i wykładowców, mając do dyspozycji najlepszy sprzęt techniczny, taki sam jakim posługiwało się lotnictwo radzieckie w zwycięskich zmaganiach z Niemcami, nasi młodzi lotnicy z Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, „Warszawa”, pokazali prędko co umieją.

Śmigłe i chyże, jak myśl samoloty, z białą - czerwonymi szachownicami na płatach, lecące skrzydło w skrzydło ze swymi radzieckimi kolegami, budziły niebывały entuzjazm naszego społeczeństwa w pamiętnych dniach Wyzwolenia, w gorące dni lipca 1944 r.

Młodzi bohaterowie brali udział we wszystkich ważniejszych operacjach bojowych nad Bugiem, nad Wisłą, ochraniali nasze bombowce i szturmowce, lecące z pomocą umęczonej Warszawie w tragicznych dniach powstania.

Po wyzwoleniu naszej Stolicy, które odbyło się dzięki wybitnej ich pomocy, nie spoczęli na laurach. W śmiertelnych zapasach z lotnikami niemieckimi, przeszli cały histo-

ryczny szlak chwały oręża polskiego aż po Berlin. Tacy piloci 1-go Pułku Lotnictwa Myśliwskiego jak ppor. pil. Kalinowski, ppor. pil. Chaustowicz, ppor. pil. Chromy, ppor. pil. Szwarc, ppor. pil. Kozak, por. pil. Bobrowski, por. pil. Wierbicki, ppor. pil. Czownicki, mjr. pil. Wicherkiewicz, ppor. pil. Gościuński i chor. pil. Broch (ci trzej ostatni nie powrócili z zadań bojowych) to twórcy dnia dzisiejszego.

Pisali Oni historię naszych odrodzonych Sił Powietrznych, dymem płonących nieprzyjacielskich samolotów, strąconych w śmiertelnych zapasach.

Dziś, dnia 4 sierpnia 1946 r., kiedy ich jednostka bojowa: 1-szy Pułk Lotnictwa Myśliwskiego, „Warszawa”, — odznaczony Krzyżem „Virtuti Militari”, obchodzi trzecią rocznicę swego istnienia, społeczeństwo polskie życzy młodym bohaterom dalszej, owocnej pracy, ku chwale i rozwojowi naszych skrzydeł.

A tym, którzy padli spośród nich, na historycznym szlaku, wiodącym do Wolnej, Ludowej Polski, — wieczna cześć i chwała!



ppor. pil. E. Chromy



ppor. Kazimierz Rutenberg

la!... Okrągła, pyzata twarz mechanika jaśniała od takiej radości, a małe bystre oczki aż się śmiały figlarne na myśl, że „jego” poręcznik „spuści szkopom solidne manto”.

Startowali jeden po drugim w równych odstępach czasu. Maszyny jedna za drugą dawały nura w ciemność. Dudniący, bełkołliwy bas motorów darł się w ciszę poranka jak wyzwanie do walki. Ciężkie, brzemienne ładunkiem bomb samoloty szły pierwsze. Przelatywały z szumem po nawierzchni lotniska, nabierały szybkości, parły niezmordowanie naprzód, by po oderwaniu się od lotniska, ustawić się w powietrzu w szyki.

Szybkie i zwrotne myśliwce szły tuż za nimi. Andrzej startował ostatni. Z oczyma wlepionymi w ledwo zarysowujący się białym pasmem horyzont, ze szczękami mocno zaciśniętymi, startował lekko i swobodnie, pewną ręką prowadząc samolot.

Za chwilę był w powietrzu. Przepisowa runda nad lotniskiem, wyrównanie szyków. W porządku!

Polecieci! Czarny, z fosforyzującymi wskazówkami zegarek pilota wskazywał dokładnie godz. 3.30 rano.

W gorze rozwinęli szyki. Bombowce szły kluczami. Myśliwce, jak sfera rozbrykanych młodych psiaków, buszowały po bokach i górą w poszukiwaniu wroga.

Zaczął się robić coraz jaśniej. Najpierw kilka niesmiałych, zgasłych przedwcześnie na płatach i okuciach refleksów. Można już odróżnić poszczególne części w kabinie. Pierwsza awangarda słoneczna. Lecz to jeszcze nie to.

Andrzej wychylił się z kabiny i spojrzał w dół. Ziemia leżała pod nim jak ciemna, skolluniona, masa. Ani jednego światelka. Wszystko spowite czarną, zwycięską opończą nocy. Ziemia odległa i nierealna w tej chwili, jakby w ogóle nie istniała. Żadnego śladu życia tam, w dole. Cisza i spokój panują wszechwładnie. Tylko silnik pracuje niezmordowanie, zachłystując się z wielkiej szalonej radości swobody. Tylko wysoki, pojękliwy świst łopat śmigła wyśpiewuje jakąś dziwną melodię. Raz ciszej, raz głośniejszej.

Było już prawie całkiem jasno, gdy nadlecieli na cel. Wielkie, szeroko rozrzucone, pełne fabryk, mostów i torów kolejowych sunęło pod płatami miasto. Niemieckie miasto.

Bombowce zaczęły swą niszczyielską pracę. Spod kadłubów posypały się nagle bomby. Chwila — i tam na ziemi, wykwitły nagle gejzery płomieni i dymu, rozszalało się piekło.

d. c. n.

OKRĘGOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH w Fordonie

Dnia 14 lipca 1946 r. odbyły się w Fordonie pierwsze po wojnie, Pomorskie Zawody Modeli Latających dla Okręgu Woj. Pomorskiego, w których wzięły udział modelarnie: Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Inowrocław.

Zawody te, pod protektoratem Ob. Wojewody — Wojciecha Wojewody — prezesa Aeroklubu Bydgoskiego, organizował Aeroklub Bydgoski wspólnie z Oddziałem Lotnictwa Cywilnego w Bydgoszczy. W skład komisji sędziowskiej wchodził: za Ob. Wojewodę — Nacz. Wydz. Komunikacji, inż. Lewandowski Kazimierz, Kier. Oddz. Lotn. Cyw. — inż. Wiktor Leja, Sekretarz Aeroklubu — inż. Lenkowski Jerzy, oraz Inspektor Szybownictwa-Pom. — Instr. pilot A. Markiewicz.

Regulamin Zawodów, jak również program tychże, ustalony został na wspólnym zebraniu instruktorów modelarni Pomorza, któremu przewodniczył inż. Wiktor Leja.

Piękne nagrody, a zarazem praktyczne, jak np. kupon na ubranie, mundurek harcerski, buciki i t. p., zakupione zostały z zebranych funduszy.

Zawody stały na bardzo wysokim poziomie. Organizacja Zawodów pierwszorzędna. Regularnie kursowały samochody dowożąc bezpłatnie rzesze publiczności z Bydgoszczy.

Pogoda dopisała całkowicie. Modele puszczane były z ręki, ze zbocza wysokości 54 mtr.

Najlepszym dowodem tego, że Fordon posiada warunki termiczne — jedne z najlepszych w Polsce, jest pobicie dotychczasowego rekordu Polski przez ob. Kohls Klemensa, pracownika Szkoły Szybowniczej w Fordonie, który startując w barwach Modelarni Bydgoskiej, pobił dotychczasowy rekord Polski.

Model jego zniknął w chmurach z pola widzenia obserwującej go przez lornetki komisji sędziowskiej po 32 min. lotu na wysokości jeszcze około 1000 mtr.

Jeżeli wziąć pod uwagę rozpiętość czasu między Zawodami Ogólnopolskimi, które odbyły się w Warszawie dnia 9.6.1946, to przyznać należy i to bez zastrzeżeń, że modelarnie pomorskie wykazały się naprawdę intensywną i owocną pracą, której najlepszym dowodem były osiągnięte wyniki.

Kilka modeli puszczonych już poza konkursem, latało ponad 10 min., lądując kilka kilometrów od miejsca startu (ku rozpaczy młodych modelarzy).

Na bardzo wysokim poziomie stała modelarnia lotnicza w Bydgoszczy, demonstrując na Zawodach pięknie wykonane modele i również niemiejszą klasę ich lotów.

W ogólnej klasyfikacji Bydgoszcz zdobyła pięć nagrodzonych miejsc, a mianowicie:

3 — pierwsze miejsca	na 20 zgłoszonych.
1 — drugie	
1 — trzecie	
Toruń: 1 — drugie	na 38 zgłoszonych.
2 — trzecie	
Grudziądz: 2 — drugie	na 13 zgłoszonych.
1 — czwarte	
Inowrocław: 1 — pierwsze	na 16 zgłoszonych.



„Jastrząb” na starcie

Do zawodów zgłoszonych było:

41 modelarzy
87 modeli — startowało 74 modele.

W czasie zawodów odbywały się loty szkolne ze zbocza, za wyciągarką, oraz loty holowane za samolotem nad Bydgoszczą, nad Wystawą Przemysłu i Rzemiosła. Szybowiec pilotował instr. pilot Antoni Markiewicz.

Wieczorem odbyło się rozdanie nagród, poczym wszyscy uczestnicy Zawodów zostali odwiezieni samochodami.

Kierownik Oddz. Lotnictwa Cywilnego
(—) inż. Wiktor Leja,
rzeczoznawca lotniczy



Komisja sędziowska

MIĘDZYNARODOWE REKORDY MODELI LATAJĄCYCH

Bulletin de la F. A. I. Mars 1946

Modele z napędem gumowym

Czas:

Jaen Hauslein (Francja) 1939 r. 13 min. 7 sek.

Szybkość na bazie 50 m:

Wsiwłod Woroncow (ZSRR) 1939 r. 101/250 km/h.

Odległość:

Blanchet (Francja) 1938 r. 15,500 m.

Modele z silnikiem spalinowym

Czas:

W. Boykow (ZSRR) 1939 r. 1 godz. 51 min. 40 sek.

Odległość:

Worobiow (ZSRR) 1939 r. 135,470 m.

Wysokość:

Vaysse (Francja) 1945 r. 1,830,200 m.

Szybkość na bazie 100 m:

Max Plan 48,856 km/godz.

Modele wodnopłatów z napędem gumowym

Czas:

Giulio Pelegi (Italia) 1938 r. 1 min. 38 sek.

Odległość:

Giulio Pelegi (Italia) 1938 r. 0,723 m.

Szybkość na bazie 50 m:

Alime Wałyszew (ZSRR) 55,836 km/g.

Wodnopłaty z napędem spalinowym

Czas:

Varache (Francja) 20 min. 5 sek.

Odległość:

Mikołaj Kozłowski (ZSRR) 1938 r. 25,542 m.

Wysokość:

M. Varache (Francja) 1945 r. 1,136,300 m.

Modele szybówców

Czas:

Traugott Haslach (Szwajcaria) 1944 r. 2 godz. 21 min. 6 sek.

Odległość:

Mikołaj Chibirline (ZSRR) 1939 r. 64,248 m.

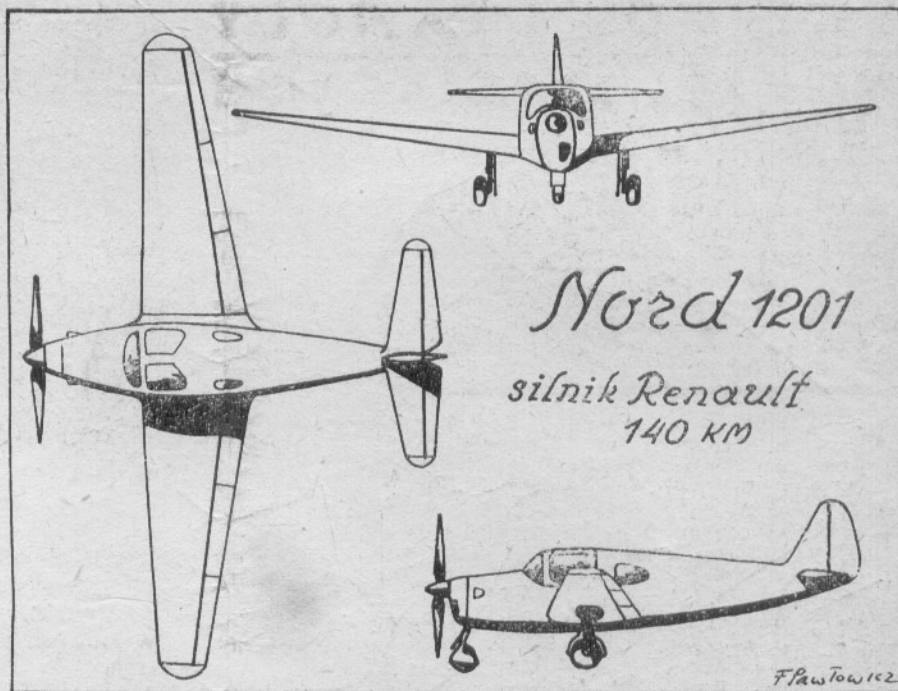
Wysokość:

Georges Bouguert (Francja) 1945 r. 1,309,600 m.

P. E.

Najnowsze samoloty turystyczne

Feliks Pawłowicz



Amerykańskie zakłady Nord American Aviation Inc., znane ze swoich samolotów „Harvard” i myśliwskich „Mustang”, najlepszych samolotów tej klasy w ubiegłej wojnie, przystąpiły do budowy samolotów turystycznych.

Jak donosi jeden z ostatnich numerów „Interavii”, w kwietniu b. r. zakłady te wypuściły bardzo udany typ samolotu czteromiejscowego Navion, o zamkniętej kabine, luksusowo wyposażonej i w całości do złudzenia przypominającej wnętrze czteromiejscowego samochodu. Przednie dwa siedzenia cechuje taka sama wygoda, przyczym zamiast orczyka zastosowano pedały, dla zwiększenia zaś swobody poruszania się w kabine, drążek sterowy zastąpiono kołem, wpuszczanym w deskę z przyrządami pokładowymi.

Jak wynika z kalkulacji fabrycznej, cena tego samolotu będzie wahała się od 5000 dolarów do 6000, zależnie od wyposażenia. W lipcu zakłady te miały przystąpić do seryjnej produkcji, wynoszącej kilkadziesiąt sztuk samolotów dziennie.

Jest to dolnopłat wolnonośny, konstrukcji całkowicie metalowej. Podwozie trójkołowe; przednie koło chowane pod omaskowanie silnika, boczne do wewnątrz w skrzydła. Silnik sześciocylindrowy Continental o chłodzeniu powietrznym, mocy 185 KM. Główne dane:

Rozpiętość — 10.17 m.

Długość — 8.37 m.

Wysokość — 2.67 m.

Ciężar własny — 703 kg.

Ciężar użyteczny — 463 kg.

Szybkość max. — 257 km/godz.

Szybkość podróżna na wys. 1500 m przy wyzyskaniu 70% mocy silnika — 241 km/godz.

Szybkość podr. przy wyzyskaniu 51% mocy silnika — 185 km/godz.

Zasięg — 1130 km.

Pułap — 4760 m.

Rozbieg przy starcie z klapami przy pełnym obciążeniu 212 m.

Szybkość lądowania z klapami 87 km/godz.

Przy produkcji seryjnej przewidywane jest zastosowanie śmigła o zmiennym w locie skoku, co jeszcze podniesie własności tego samolotu.

Jednocześnie prawie z tą udaną konstrukcją za Oceanem, francuskie zakłady Société Nationale de Construction Aéronautiques du Nord, oblatwały w lutym b. r. prototyp Nord 1201. Jest to samolot turystyczny o podobnym układzie, z tą różnicą, że urządzenie kabiny i sterowania, posiada normalne wyposażenie samolotów turystycznych. Kabina trzymiejscowa, pierwsze dwa siedzenia obok siebie, trzecie za nimi. Silnik Renault 4 POI o mocy 140 KM.

Konstrukcja tak samo całkowicie metalowa, sterowanie podwójne obok siebie. Kłapy na rozpiętości skrzydeł. Podwozie trójkołowe, boczne koła chowane nazewnątrz w skrzydła. Zbiorniki benzynowe w płatach, oliwiny pod silnikiem z lewej strony. Kłapy otwierane przy starcie o 25°, przy lądowaniu o 40°. Główne dane samolotu Nord 1201:

Rozpiętość — 10.20 m.

Długość — 6.85 m.

Wysokość — 2.76 m.

Ciężar całkowity — 890 kg.

Szybkość max. przy ziemi — 258 km/godz.

Szybkość podr. przy wyzyskaniu 70% mocy silnika — 225 km/godz.

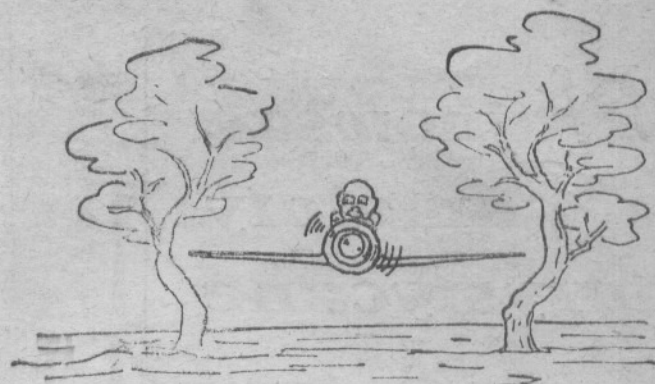
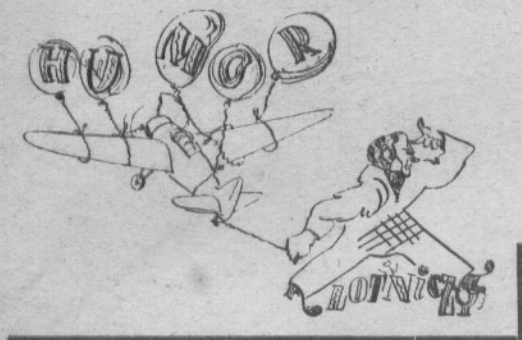
Pułap teoretyczny — 5500 m.

Zasięg przy szybkości podróżnej na wys. 500 m — 830 km.

Jak widać z porównania tych obu typów najnowszych samolotów turystycznych, można przewidywać, że wyniki ich są ramowymi danymi obecnych samolotów średniej mocy.



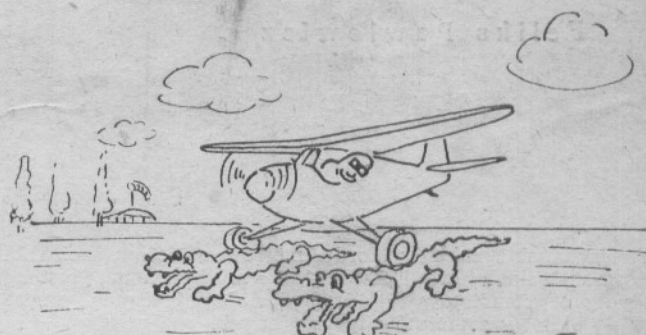
North American „Navion”



Szczyt precyzji



Lot meteorologiczny



Lądowanie na krokodylu



Ob. L. Orlowski (Ostród, woj. Mazurskie): W sprawie premii decyduje data stempla pocztowego. Po opłaceniu 200 zł. otrzymacie, premię. Wpłacać należy czekami, PKO na nasze konto I-978, z zaznaczeniem „premia SiM”. Odnosnie nauki, radzimy kończyć szkołę średnią.

Ob. Glenda Jan (Sandomierz): piszecie: „Do nas do Sandomierza, SiM doszedł stosunkowo późno, a ile jest miejscowości w Polsce, gdzie młodzież interesuje się lotnictwem, a nie wie nawet, że taki tygodnik wychodzi”. Poczyniliśmy odpowiednie kroki, by nasze pismo dotarło nawet do odległych wiosek. Pismo wysyłamy Wam od n-ru 1.

Klimek Ryszard, ucz. gimnazjum (Opoczno): 1) J. Meissner przebywa zagranicą, 2) uprawianie gimnastyki wskazane jest dla każdego człowieka, 3) w n-rze 7 SiM wydrukowano nowy model szybowca. Organizujcie modelarnię przy gimnazjum.

Wojda Henryk, ucz. gimnazjum (Skierniewice): Za serdeczny list dziękujemy. Piszesz: „gdybym miał skrzydła i mógł wlecieć w przestworza, poszybować w dal mglistą...” lecz nie

ma tam u Was w Skierniewicach modelarni ani klubu szybowcowego. Otóż powstająca w Polsce Liga Lotnicza, zajmie się m. i. Waszymi bolączkami. Na razie należy mieć cierpliwość i przygotować się do nowego roku szkolnego. Czy masz już nowe książki szkolne? W sprawie pomocy z naszej strony, dziękujemy za okazane zaufanie. A więc jeszcze raz: cierpliwości, a wszystko ułoży się pomyślnie. Czołem!

Ob. Felendzer R. (Gdynia), Zarząd M.: Wysyłamy od 1-szego numeru.

(cz.)

Wydawnictwa nadesłane

(Uprasza się o nadsyłanie do tej rubryki po 2 egz. wydawnictw).

„Biuletyn Informacyjny Wybrzeża” nr 5; „Chłopska Droga” (tyg.) nr 28; „Dziś i jutro” (kat. tyg. społ.) nr 39; „Młodzi idą” (tyg. OMTUR) nr 26; „Polska Zbrojna” (dziennik) nr nr 171—178; „Przysposobienie rolnicze” (dwutyg. MR i RR) nr 11—12; „Światło” (dwutyg. społ. ośw.) nr 12; „Trybuna Wolności” (KCPR) nr 97; „Walka Młodych” (tyg.) nr 29; „Wiadomości Statystyczne” (PUS) zesz. 5; „Wici” (tyg. MWRP) nr nr 28—29; „Wieś” (tyg. społ. lit.) nr 27—28; „Związkowiec” (tyg. KCZZ) nr 19.

(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; I-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.