

18 sierpnia

DZIEŃ ŚWIĘTA LOTNICTWA RADZIECKIEGO

(cz) Lotnictwo radzieckie obchodzi w bieżącym roku swe tradycyjne święto w warunkach pokojowej pracy. Rok, który upłynął od pogromu faszystowskich Niemiec i Japonii, poświęcili lotnicy radzieccy wzbogacaniu swej wiedzy i podwyższeniu stopnia sprawności bojowej, korzystając z doświadczeń minionej wojny światowej.

Na podstawie faktów stwierdzonych przez licznych obserwatorów zagranicznych, można śmiało powiedzieć, że lotnictwo radzieckie w przeciągu roku, który je dzieli od krwawych walk z hitlerowskimi Niemcami, osiągnęło szereg nowych sukcesów na polu wyszkolenia bojowego i na niwie kultury ogólniejszej. Najwymowniej świadczą o tym głosy prasy radzieckiej („Stalinskij Sokol“, „Krasnoje Znamia“) oraz wyniki odbytych w lecie manewrów i ćwiczeń taktyczno-lotniczych i strategicznych. Również ani na chwilę nie ustaje w wojskach lotniczych ZSRR uświadamiająca praca, zmierzająca do zacieśnienia węzłów braterstwa, między dwustumilionowym narodem, a jego armią i lotnictwem.

Jak się dowiadujemy z prasy i radia, tegoroczne święto lotnicy radzieccy obchodzić będą bardzo uroczystie. Zapowiedziano liczne parady i zebrania, na których przed społeczeństwem wystąpią najwybitniejsi lotnicy, konstruktorzy i najlepsi robotnicy-stachanowcy z fabryk lotniczych.

Punkt kulminacyjny uroczystości stanowi wielka parada lotnicza nad lotniskiem Tuszyńskim pod Moskwą, w której weźmie udział m. i. słuchacz Akademii im. Frunzego, Bohater Związku Radzieckiego, płk gwardii, Pokryszkin.

W związku z przygotowaniami, wiele pisze się o kpt. Redklinie, który osobiście wyszkolił 1190 młodych pilotów-myśliwców, a sam lata i uczy latać na 19-tu samolotach bojowych różnego typu.

Nasze młode lotnictwo polskie, pełne wdzięczności i uznania dla okrytych chwałą wojenną skrzydeł naszego potężnego sojusznika — ZSRR, w dniu Święta Lotnictwa składa hołd bohaterskiemu narodowi radzieckiemu i kolegom, lotnikom radzieckim — odważnym „sokołom“, którzy rozgromili faszyzm i na swych skrzydłach przynieśli wolność wielu miastom i wioskom polskim.

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY
DLA MŁODZIEŻY

Cena 5 zł

pr

ROK I

18 — 24 SIERPNIA 1946

Nr 10



18

S
I
E
R
P
N
I
A

Pod ochroną potężnych skrzydeł obywatele ZSRR pracują dla dobra swego państwa i narodu.

Przed Dniem

LOTNICTWA POLSKIEGO

Doroczne święto lotnictwa, odbędzie się w b. roku, w Bydgoszczy, dnia 1 września.

Główny obchód tej najważniejszej uroczystości lotniczej odbędzie się w tym mieście pomorskim w związku z 600-leciem jego założenia.

Program Dnia Lotnictwa przewiduje szereg emocjonujących imprez: odbędzie się DEFILADA POŁĄCZONA Z POKAZAMI WALK POWIETRZNYCH, BOMBARDOWANIEM CELU, ATAKU SZTURMOWCÓW, WALK Z ZASTOSOWANIEM ZASŁON DYMOWYCH. Punkt kulminacyjny defilady stanowi masowy desant spadochroniarzy. W desancie weźmie udział kilkuset spadochroniarzy, którzy na różnokolorowych spadochronach ukążą się widzom na niebie bydgoskim.

W ramach święta otwarta zostanie Wystawa Lotnicza, ilustrująca osiągnięcia polskiego lotnictwa wojkowego w latach 1945—1946. Na wystawie znajdzie się również stoisko Redakcji Czasopism Lotniczych.

Na święto, które odbędzie się pod protektratem Prezydenta Krajowej Rady Narodowej, ob. Bolesława Bieruta, przybędą członkowie Rządu, Marszałek Michał Żymierski i generalicja, jakoteż przedstawiciele państw obcych i prasa.

Cz.

PRZYJMujemy ZAPISY do OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICZEJ

W związku z licznymi zapytaniem, ze strony młodzieży, pod adresem „Skrzydlatej Polski“, o warunkach i terminie przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, z prawdziwą radością możemy zakomunikować młodym adeptom sztuki latania, że Oficerska Szkoła Pilotów i Obserwatorów, otworzyła znowu swoje podwoje i przyjmuje zapisy kandydatów.

Każdy młody, zdrowy chłopak, w wieku 18 — 23 lat, chcący poświęcić się zawodowej służbie w lotnictwie wojkowym, ma obecnie możliwość urzeczywistnienia swych marzeń. Dostęp do Szkoły, posiadają bez wyjątku wszyscy obywatele Państwa Polskiego, bez względu na pochodzenie, -nadający się do służby w powietrzu. Państwu naszemu, Polsce, potrzebne są liczne kadry, pierwszorzędnie wyszkolonych oficerów-pilotów i obserwatorów.

W lotnictwie, jednej z najcięższych służb wojkowych, jest miejsce dla ludzi hartu, ludzi rzetelnej pracy, którzy nie dla zaszczytów, nie dla pięknych mundurów

i defilad, lecz dla sumiennej pracy, chcą otrzymać dyplom oficera-pilota wojkowego.

Pragnący wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa W. P., na sekcję pilotów lub obserwatorów, winni nadesłać do dnia 10 września b. r. na adres: Redakcja Czasopism Lotniczych „Skrzydłata Polska“, Warszawa, ul. Maratońska 4, podanie do którego należy dołączyć:

1) Deklarację, podkreślającą chęć poświęcenia się petenta zawodowej służbie w lotnictwie wojkowym.

2) Dokładny życiorys.

3) Odpisy ostatnich zaświadczeń (świadectw) szkolnych.

4) Rekomendacje od organizacji społeczno - politycznych lub młodzieżowych.

5) Świadectwo lekarskie.

6) Świadectwo ukończenia przeszkolenia lotniczego.

7) 2 zdjęcia fotograficzne wymiaru 6 x 4.

Kandydaci zakwalifikowani, będą wezwani pisemnie na komisję, w przybliżeniu w drugiej połowie września r. b.

A więc młodzi koledzy — czekamy!

(Oficjalne zawiadomienie w Nr 9-ym „S i M“)

CHLUBNA KARTA SAMOLOTU

Po-2



Dwa obrazy stają mi dziś przed oczyma, gdy patrzę na szereg pocziwych „kukuruźniaków” pod oknami „Skrzydlatej Polski”. Jeden, to obraz jego udziału w akcji pomocy bohater-skim powstańcom Warszawy w 1944 roku, drugi, to film radziecki, poświęcony przedstawieniu ogromnej roli, jaką odegrał ten samolot w Wielkiej Wojnie narodów Związku Radzieckiego i wszystkich ludów Europy, walczących o wolność i wyzwolenie z pod jarzma okupantów faszystowskich.

Powstanie naszej stolicy, rozpoczęte bez uzgodnienia terminu i działań taktycznych z Wojskiem Polskim i Armią Czerwoną, musiało upaść, pomimo spóźnionej już pomocy, udzielonej przez sprzymierzone armie polską i radziecką. W akcji pomocy brały udział właśnie samoloty PO-2, nazwane tak od nazwiska słynnego ich konstruktora rosyjskiego, Polikarpowa. Przedtym nazwa ich była U-2, od słowa rosyjskiego „uczebny” t. zn. szkolny. „Kukuruźniakami” nazwano je żartobliwie, nawiązując do żywności, którą woziły one w czasie wojny oddziałom partyzanckim, grupom wojsk, znajdujących się w odcieciu, daleko za linią frontu, na terytorium wroga. Samoloty PO-2 przewoziły przez cały okres działań wojennych broń i amunicję, łączników, instruktorów, rannych, pocztę. Dokonywały obserwacji, zdjęć, lądowały i startowały w lesie, na kępach, wśród bagien. Wykorzystywały znakomicie swą zdolność startu i lądowania na ograniczonym terenie, wywiązując się doskonale ze swego zadania tam, gdzie zawiodłyby wielkie, ciężkie bombowce i szybkie myśliwce. I właśnie w jednej z takich operacji bojowych widział ją Warszawa, gdy latały wolno, nisko, tuż nad dachami domów, i zrzucały pod nosem bezradnych wobec nich Niemców, żywność i broń i amunicję dla powstańców.

Alé „niewinne” łącznikowo-transportowe PO-2 umiały zrzucać nietylko żywność. Lecąc na małej wysokości są one nie-dosiężne dla artylerii przeciwlotniczej, przystosowanej do strącania nowoczesnych samolotów, lecących z dużą szybkością i na znacznej wysokości. Nie na jednym odcinku frontu zrzucały „kukuruźniaki” ładunki bomb na głowy faszystów, siedzących w jednej połowie gmachu, którego druga połowa była zajęta przez wojska radzieckie. Przyjmując udział głównie w nocnych nalotach, samolot PO-2 wślwił się w walkach o Stalingrad, Leningrad, a zakończył swą chlubną drogę bojami o Berlin. I tej właśnie ostatniej fazie udziału samolotu U-2, PO-2, poświęcony jest piękny film artystyczny, „Niebiesny Tichochod”, co w tłumaczeniu na język polski znaczy mniej więcej: „Powolny statek niebios”.

Trzeba wyjaśnić, że nietylko Niemcy nie doceniali na początku wojny bojowego znaczenia tego małego ulubieńca uczniów radzieckich szkół lotniczych. Cóż, drewnianej konstrukcji, wyglądający prawie bezbronny, jak mucha przy silnych bombowcach nowoczesnych, poruszający się, jak żółw, w porównaniu z myśliwcami lub szturmowcami, jaką rolę mógł odegrać PO-2? Niemcy nazywali go na początku wojny pogardliwie: „Russfornier”, t. zn. rosyjska dykta. A dziewczęta rosyjskie, doskonale zorientowane w markach bojowych samolotów i ... stopniach wojskowych lotników twierdziły, że lotnik, który lata na U-2, to „pastuch nie lotnik” (autentyczny).

Takie także było zdanie majora-lotnika Bułoczki, bohatera filmu „Niebiesny Tichochod” i jego przyjaciół. Zestrzelony przez wrogów spada wraz ze swym płatowcem i po długiej kuracji wraca do zdrowia, którego stan pozwala mu jednak latać tylko na samolotach, rozwijających niedużą szybkość.

Zgodnie z orzeczeniem lekarza, generał decyduje się „posadzić go” na U-2. Rozpacz Bułoczki i szczerze mu oddanych

przyjaciół nie ma granic. Wszyscy uważają, że lotnicza kariera jego skończyła się. Po inspekcji dokonanej w żeńskich eskadrach U-2, Bułoczkin udaje się zdecydowanie do generała, aby go prosić o zwolnienie lub przeniesienie. Generał, stary wyga i dobry psycholog, uśmiecha się chytrze. Nie odmawia, ale prosi go jednocześnie o pomoc w rozwiązaniu trudnego zagadnienia strategicznego. Trzeba mianowicie zbombardować szybko i skutecznie sztab niemieckiej armii. Zwykły bombowiec lub szturmowiec nie dokona tego, bo wskutek dużej szybkości chybi pierwszymi zrzutami, zaś ogień dział przeciwlotniczych nie pozwoli mu powtórzyć manewru. Bułoczkin jest doświadczonym lotnikiem. Bez namysłu proponuje wysłać U-2 na akcję, prosi jemu tylko powierzyć to ważne zadanie bojowe. O zwolnieniu już więcej nie wspomina. Od tej chwili bohater lotnik dokonuje wielu trudnych i śmiałych akcji na swym PO-2. Odnajduje wśród nocy i niszczy świetnie zamaskowane dalekonośne działo wielkiego kalibru, ratuje swojego przyjaciela, zestrzelonego przez wrogów, daleko za linią frontu i, наконец, ocala, na PO-2, siebie i towarzyszkę lotu z odpowiedzialną pocztą, uchodząc szczęśliwie z minowych pól, gdzie był zmuszony wylądować w nocy. Film kończy się uroczystością z powodu zwycięskiego końca wojny z Niemcami. Na tej uroczystości samolotowi U-2 zostaje nadana nazwa PO-2, ku czci konstruktora Polikarpowa. Film „Niebiesny Tichochod” — to pomnik, postawiony małutkiem PO-2 i jego twórcy.

Podręcznik konstruowania i obliczenia samolotu, autora Polikarpowa, znajduje się na stole każdego sowieckiego konstruktora samolotów. Na konstrukcjach Polikarpowa uczyli się wszyscy wybitniejsi rosyjscy konstruktorzy, Tupolew, Jakowlew, Iliuszyn, Ławoczkin, Petlakow i wielu innych, choć rzecz jasna, ich nowoczesne konstrukcje, bombowce, myśliwce i szturmowce, które zostawiły daleko w tyle najlepsze niemieckie marki, w niczym nie przypominają swym wyglądem samolotu PO-2. A fakt ten szczególnie jest znamieny dla lotnictwa polskiego.

Prawda, że lata okupacji cofnęły silnie wstecz jego rozwój, tak w dziedzinie konstrukcji, jak i wytwarzania. Polski przemysł lotniczy nie może zaspokoić dzisiejszych potrzeb lotnictwa szkolnego i komunikacyjnego. Samoloty PO-2, będące w naszym posiadaniu, to szkoła dla młodych zastępów polskich lotników, to poważny wkład do komunikacji lotniczej. Ale mało tego. Widok PO-2 i znajomość roli, jaką odegrał w dziejach rozwoju lotnictwa radzieckiego, niech będzie nauką dla tych sceptyków, którzy nie doceniają znaczenia pierwszych samolotów Polski Odrodzonej, Szpaka-2 i S-1, jako zapowiedzi dalszego rozwoju polskiego lotnictwa.

Inż. H. Krajewski



* Opisane i techniczne dane samolotu, patrz. art. „Samolot Po-2” str. 7 Nr 8, styczeń 1946 r. „Skrzydłata Polska”.

Dziś dziękujemy zastępom pracowitych i w większości nieznanym pionierów, że jesteśmy w tak szczęśliwym położeniu; wystarczy rozłożyć setkami znaczków, kresek, barw i napisów upstrzony arkusz — a już możemy się dowiedzieć wszystkiego o oczekującej nas drodze. Trzeba tylko umieć. Wybrać odpowiedni arkusz mapy tak, aby na nim były interesujące nas tereny i trzeba umieć czytać mapę, to jest wiedzieć co oznaczają wszelkie znaczki, kreski, barwy.

Te dwa „trzeba“ to pokrótce pierwsze arkana aeronawigacji.

Aby określić swe położenie w przestrzeni zwierzęta posługują się wzrokiem, dotykiem, zmysłem równowagi itd. — zmysłami. Lecz natura to wielki kpiarz. Wyposażyła nas wspaniale zmysłami, ale zarazem zastrzegła sobie prawo do wodzenia nas po manowcach, właśnie wrażeniami zmysłowymi. Zmysły dają nam zbyt niedokładne i skąpe informacje o otaczającym nas świecie. Przywołałiśmy na pomoc Rozum. On wsparty ciągłą, żmudną, nieustępliwą, upartą pracą dał nam przyrządy, dzięki którym przeżyliśmy wszelkie fenomeny natury. Zdystansowaliśmy już „orli i sokoli“ wzrok, prześcignęliśmy ptaki w zmyśle równowagi, nauczyliśmy się nie patrząc określać wysokość, szybkość. Nawet nieuchwytny „instykt“ wskazujący zwierzętom strony świata nie oparł się wynalazczości ludzkiej: stworzyliśmy kompas i busole. Zegary mierzą nam czas z dowolną dla praktycznych potrzeb dokładnością.

Nawigacja — to nauka ścisła, opierająca się właśnie na przeróżnych „sprawozdaniach“ z otaczającego nas świata. Tym dokładniejsze da ona nam wskazówki, im ściślejsze będą te „sprawozdania“. Dalszymi arkanami aeronawigacji jest więc zapoznanie się tak ze strony technicznej, jak i przede wszystkim eksploatacyjnej z takimi przyrządami pokładowymi jak busola, wysokościomierz, szybkościomierz, zegar czasowy.

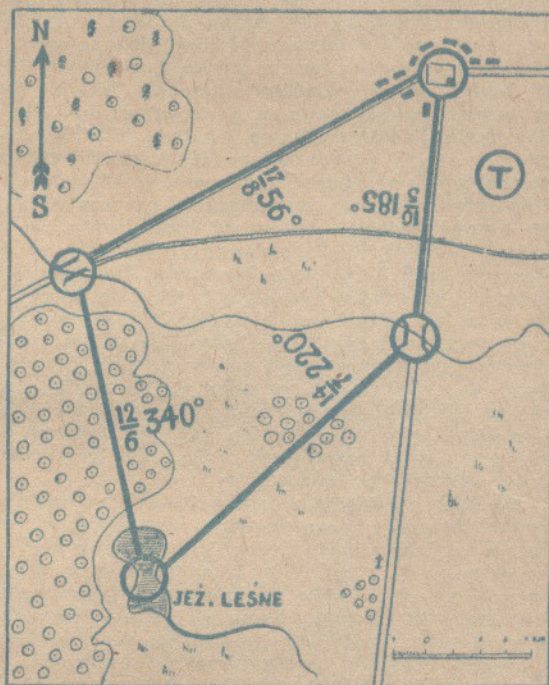
A teraz gdy mamy już nasze nowe „ustokrotnione“ zmysły, siadajmy na nasz „latający dywan“ i przystąpmy do „wycieczki“ powietrznej. Otwieramy nowy dział aeronawigacji. Teraz dowiemy się jak przygotować się do lotu po trasie i jak ten lot wykonać.

R. Ulrich, ppor. obserw.

Co to jest a

Nawiążemy przez analogię do opisanej wycieczki trzech przyjaciół. Zrobimy to samo co oni.

Po pierwsze zapoznamy się przy pomocy map z terenem, nad którym będziemy przelatywać. Przejdziemy trasę na mapie, znajdziemy charakterystyczne przedmioty terenowe. Wybierzemy sobie na poszczególnych etapach najodpowiedniejsze metody prowadzenia samolotu. A więc na pierwszym etapie (rys. 3) — wzdłuż naszej trasy biegnie charakterystyczny liniowy przedmiot terenowy — droga. Zupewnie naturalne, że wykorzystamy go. Tak poprowadzimy samolot, aby przelatywać dokładnie nad drogą i będziemy obserwowali: minimy pierwszą, drugą poprzeczną drogę, a teraz zbliży się rzeczka — koniec pierwszego etapu. Szybkość naszą względem ziemi otrzymamy odczytując z szybkościomierza naszą szybkość względem powietrza i uwzględniając



Ppor.-pilot Chaustowicz startował pierwszy. Sledząc w swojej maszynie widział go Szwarc, jak ciągnął miękko i łagodnie pod wiatr swojego Jak-a, po nierównym terenie lotniska. Posłuszna woli pilota, rasowa maszyna gnała na pełnych obrotach prosto na zburzony, zryty pociskami polskiej artylerii, czerniejący ciemnymi oczodołami wypalonych okien dom, obok sztabu dowództwa jednostki. Jednym, fantastycznym skokiem przeleciał tuż, tuż nad przeszkodą, przesadził ją, wziął pod siebie, zaczernił się rozkrzyżowaną sylwetką samolotu na tle wąziutkiego seledynu horyzontu, by za chwilę położyć się już w przepiślowym skreśle od strony ciemnej grupy drzew.

Biała chorągiewka startowego poruszyła się niespokojnie, wzniósła pionowo do góry i znieruchomiała.

— Następny! Start!

Przez plecy pilota przebiegł lekki, gorący dreszczyk emocji. Płynny, jakby stanowił z maszyną jeden nerw, ruch ręki do przodu. Trójramiennie śmigło myśliwskiego samolotu miało bełkotliwie spokojne powłozę, zawirowało nagle wariackiego młynka, zamiosło się spazmatycznym chichotem rozsłalając potęgę.

1300 KM sprężniętych stalową wolą człowieka ryknęło zgodnym chórem.

Oczy chor.-pilota Szwarca, oczy myśliwca omiotły jednym błyskawicznym rzutem szary prostokąt lotniska, objęły samotną grupę mechaników i kolegów.

K. Goździewski, chor.

„...Meldujemy: Dwa Focke

Biała plama startowego drgnęła powtórnie i załamała się pod kątem prostym w prawo:

— Gaz!

Odpadły gdzieś, odplynęły w nicość i zapomnienie sprawy dnia codziennego, troski i zgryzoty, radości i smutki człowieka z tłumu. Przesiane przez bryzgi śmigła i szumny, upajający pęd wiatru pozostały twarde, żołnierskie słowa rozkazu bojowego. Narodził się nagle inny człowiek — człowiek walki i woli zwycięstwa. Pochylny lekko do przodu, wpatrzony już tylko przed siebie startował drugi myśliwiec do lotu na wroga — prosto na zburzony czerep okaleczonego domu, nad którym naksztalt wystrzelonego pocisku armatniego pół minuty temu przeleciał kolega i druh serdeczny, Chaustowicz, czekający teraz cierpliwie na wysokości 300 metrów na dołączenie towarzysza.

Była dokładnie godzina 17 minut 40, gdy wychodząc już razem z przepisowej rundki nad lotniskiem Loenberg w Niemczech, dwa samoloty myśliwskie z białą-czerwonymi szacho-

onawigacja?

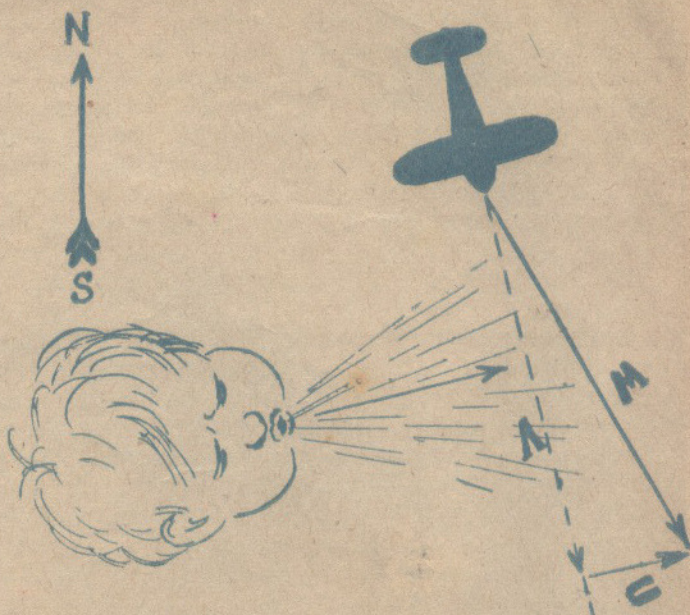
(pocz. w nr. 9)

wplyw wiatru. Nie wolno nam zapominać, że to „pyzate Boreasa dziecię” lubi płać lotnikom wszelakie figle. To zwiększa naszą szybkość, to zmniejsza, to znieś nas w prawo, to w lewo. (rys. 4). Znając długość drogi i szybkość określamy czas przelotu i sprawdzamy. W chwili gdy znajdziemy się nad mostem — wskazówki zegara powinny pokazywać wyliczoną wprzód godzinę. Teraz zawróćmy samolot tak, aby busola wskazywała nam 220° (mówimy, że lecimy z kursem 220°). Będziemy lecieć dokładnie 7 minut, a gdy po ich upływie wyrzemy — pod nami będzie stawek. Zawróćmy więc na nowy kurs. Busola wskaże nam kierunek lotu, zegar — czas jego trawnia, a porównując przedmioty terenowe z mapą, będziemy kontrolować prawdziwość naszych wyliczeń i poprawiać błędy.

Gdy tak na ziemi przemyślimy całe zadanie, gdy zastanowimy się nad wszelkimi możliwościami, praca w powietrzu polegać będzie tylko na ścisłym wykonaniu planu, określeniu kierunku i szybkości wiatru na podstawie odchylen od drogi, którą wybrał sobie, oraz wprowadzeniu poprawek do wyliczonych na ziemi kursów (aby skompensować znieśnienie przez wiatr) i do czasów przelotu poszczególnych odcinków drogi.

Nie myślcie sobie moi drodzy, że powietrzna nawigacja zna tylko tę metodę prowadzenia samolotu. O nie. Metod tych mamy w zapasie całą moc. Więc oprócz dwie wyżej opisane metody tj.: metoda wzrokowej orientacji — gdy prowadzimy samolot porównując mapę z terenem, znajdując w ten sposób potrzebne nam przedmioty terenowe. Druga to metoda nawigacji przy pomocy busoli. Polega ona na określeniu kierunku i długości etapu przy pomocy busoli i zegara. (Potrzebną nam szybkość drogową tj. względem ziemi określamy na podstawie odczytanej z szybkościomierza powietrznej szybkości i kierunku oraz szybkości wiatru).

W dobie ostatniej wojny rozwinęła się szczególnie metoda radionawigacji. Polega ona na zjawisku



kierunkowego wysyłania i kierunkowego przyjmowania fal elektromagnetycznych.

Wreszcie istnieje od najdawniejszych czasów marynarzom znana metoda orientowania się przy pomocy gwiazd. (Przy pomocy specjalnego przyrządu — sekstansa — określamy nasze miejsce położenia na kuli ziemskiej).

Oprócz tych metod prowadzenia samolotu, aeronawigacja uczy nas także w jaki sposób odzyskać utraconą orientację. Uczy nas, jak można przy pomocy przyrządów pokładowych dokładnie określić punkt, w którym się znajdujemy w wypadku, gdybyśmy zblądzieli.

Tak widzimy, że nie ma w tym żadnych cudów. Prowadzenie samolotu wymaga tylko wiele żmudnej, skrupulatnej i nadzwyczaj dokładnej pracy. W zasadzie zaś aeronawigacja to tylko rozszerzenie i uzupełnienie tych samych metod, jakimi posługiwali się trzej znajomi chłopcy, planując swą wycieczkę.

Więc „Szczęść Boże!” młodzi koledzy. Jesteście na najlepszej drodze, o ile chcecie zostać obserwatorami.

Wulfy 190 — zestrzelone“.

walcami na płatach wykreśliły równiutko pod wiatr w rejon, ciężkich zmagani polskich jednostek naziemnych w kierunku na Neu-Ruppin, leżące 65 km. na N.W.W. od Berlina. (Północny-zachód)

A działo się to dnia 25 kwietnia 1945 r.

*

Ciężkie, nabrzmiałe deszczem i śniegiem olowiane zwały chmur, wiszące nisko nad horyzontem, grożą lada chwila gwałtowną, zimną ulewą lub wściekłą mamiącą oczy pilota i szarpającą nerwy, mleczną zasłoną burzy gradowej. Dwie maszyny myśliwskie zanurzają się co chwila w poszarpanych, skudłonych płachtach nimbo — stratusów, nikną sobie z oczu, przepadają w delikatnych a jak zdradzieckich szaro-burzych maczach mgły. Uparcie i wytrwale trzymają się kursu: kierunek Neu-Ruppin — kurs 280° !

Potężne silniki nie znają zmęczenia ni odpoczynku... Nie

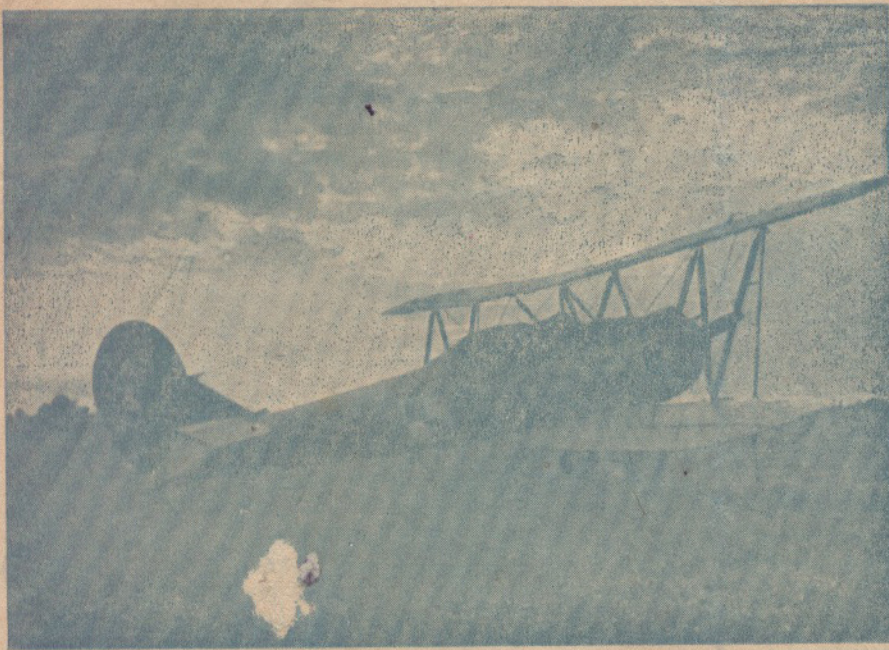
straszne im przepastne, skłębione manowce chmur, nie groźny ostry, porywisty buszujący bezkarnie na tych wysokościach, a biorący swą moc i rozpęd od pobliskiego morza, wiatr.

W elastycznych podrzutach maszyny, parującej każdy zdradziecki napad przyrody odczuwa się potężną wolę człowieka czuwającego w głębi kabiny, który nie odrywając oczu od nieboskłonu śledzi uważnie najmniejszą chmurkę, z za której wypaść może nagle mordercza salwa lub ukazać się wrogi samolot.

Chaustowicz i Szwarc lecą. Pierwszy prowadzi — drugi kryje go ogniem swych k.m.-ów. Dwóch samotnych ludzi na dwóch samolotach pod obcym niebem, gotowych każdej chwili do podjęcia wścieklej, morderczej walki, związanych z sobą mimo odległości wielką ilością niewidzialnych nitki, którym na imię wiara, pewność i zaufanie. Zespół.

Urwały się nagle jak nożem uciął chmury. Wyskoczyli na roziskrzoną, wygładzoną wiatrem i słońcem olbrzymią kopułę nieba. Zagrały wszystkimi kolorami tęczy, miliardami drobniutkich kropelek wilgoci na płatach i spojeniach, przeszytych niespodzianie złotymi promieniami wiosennego słońca. Rozjaśniały się badawcze, skupione oczy pilotów, rozchyliły w lekkim uśmiechu twarde, skupione wargi. Lecz wzrosła czujność.

d. c. n.



NA GOCLAWKU JUŻ LATAJĄ

Skrećmy ostro po gładkiej jak stół nawierzchni asfaltowej szosy, tuż za mostem Poniatowskiego, od strony Saskiej Kępy w dół, i samochód nasz, stary wysłużony „frontowiec” ZIS, pomalowany na kolor nadziei (istotnie mamy nadzieję polatać trochę), sapiąc astmatycznie zdezelowanym silnikiem nabiera nagle fantastycznej szybkości (15 km/godz.!!!) i sunie naksztalił torpedy ku pobliskiej Wiśle... Jeszcze jeden mały zakręt i wyjeżdżamy na prostą, wiodącą nas do celu — do nowego lotniska Aeroklubu Warszawskiego, Gocławka.

Od Wisły wieje rzeźki wiatr. Pełno tu różnych przystani wioślarskich i żeglarskich. Na opustoszałej, przedwieczorną godziną plaży, wyleguje się kilku spalonych na brąz chłopaków. Majestatycznie chwieje się na wysokim maszcie proporzec Yacht-Klubu, nad którym na seledynowym tle nieba, wyrasta ciemna sylwetka samolotu, lecącego wzdłuż Wisły. Miło jest i przyjemnie widzieć te drobne szczególiki dnia codziennego, które zazwyczaj uchodzą uwadze, a w których widzi się odrazanie się naszego życia w każdej dziedzinie.

Dojeżdżamy do Gocławka. Wita nas charakterystyczna atmosfera pracy. Stosy cegieł, piasku i wapna. Obok pachnących jeszcze żywicą i świeżą, nieskalaną bielą desek prowizorycznego baraku, kilka beczek po benzynie — olbrzymia, pogmatwana belkowaniem metalowa konstrukcja dachu hangaru, nieda-

wno przywiezionego z Poznania. Kilka samolotnych, „kukuruźniaków”, wyczekuje na chwilę wzlotu w powietrze.

Start jest dalej. Wysiadając z samochodu widzimy odległą, ciemną masę ludzi, otaczającą stojący samolot. Nad głowami cichnie nagle silnik, idącej do lądowania drugiej maszyny. Aż się serce raduje, patrząc na ten widok, iż pomimo braku najprymitywniejszych warunków, praca na odcinku wyszkolenia narybku naszego lotnictwa turystycznego nie zamarła, lecz dzięki ludziom o gorących, wytrwałych sercach, idzie ciągle naprzód, czyni kolosalne postępy.

Na starcie ruch. Bez przerwy grają silniki podrywających się do góry, lub lądujących samolotów. — To instruktorzy aeroklubu: ob. ob. kpt. Tomaszewski, kpt. Kamiński i por. Ryżko, przeprowadzają loty treningowe z członkami sekcji motorowej A.W. Wśród sporej gromady latających braci, poznaje popularnego literata i dziennikarza, ob. Strumpf - Wojtkiewicza, oczekującego swojej kolejki do lotu.

Gwaro jest, szumnie i beztroško. To nic, że brak tego, lub owego. Powoli wszystko będzie, do wszystkiego się dojdzie, gdyż jest do dyspozycji olbrzymi, niewyczerpany kapitał: gorące serca, żelazna wola i nieustępliwość, cechujące pilotów, a pilotów Aeroklubu Warszawskiego w szczególności.

K. G.

Co słyszeć W KRAJU?

NOWY SZYBOWIEC WYCZYNOWY

Wydział Konstrukcyjny Instytutu Szybowcowego w Bielsku opracował plany nowego szybowca wyczynowego I.S. — 1.

Będzie to maszyna wyczynowa, jednoosobowa o doskonałości zbliżonej do 30, zaopatrzona we wszystkie nowoczesne przyrządy i udogodnienia. Szybkość opadania I.S.-1 będzie mniejsza niż 0,60 m/sek.

Mimo braku podręczników, prasy zagranicznej oraz wyników ostatnich badań aerodynamicznych konstruktorzy poprzez odpowiedni dobór profili skrzydła osiągnęli płaską krzywą biegunową, która daje szeroką skalę korzystnych szybkości (od 53 do 75 km). Minimum opadania będzie miało szybowiec na szybkości 63 km.

Rozpiętość skrzydeł wyniesie około 17,5 m, długość kadłuba — 7,5 m.

I.S.-1 zaopatrzony będzie w klapy do lądowania, klapy do krążenia oraz hamulce aerodynamiczne typu warszawskiego, opracowane jeszcze przed wojną w Warszawie. Hamulce te w przeciwieństwie do niemieckich nie wpływają na zmianę stateczności i wytrzymałości szybowca, wykluczając jednocześnie możliwość katastrofy w silnych warunkach meteorologicznych.

W chwili obecnej wykonywane są już rysunki warsztatowe poszczególnych części, a niektóre z nich są już wykonywane w Warsztatach Szybowcowych I.S.-u. Jeśli Departament Lotn. Cyw. M.K. zainteresuje się odpowiednio tą pracą i pomoże w jej wykonywaniu, to jesienią tego roku zobaczymy I.S.-1 w powietrzu. I wtenczas ujawnimy nazwiska tych, którzy go budują...

*

REMONT P.Z.L. NA OKĘCIU

(S i M — Obsługa własna — 14.08.46 r.)
Przed kilkoma dniami na terenie Wytwórni Silników P.Z.L. na Okęciu rozpoczęto prace budowlane. Część zburzonych przez Niemców gmachów przeznaczona jest jako lokal dla Instytutu Technicznego Lotnictwa (I.T.L.) oraz dla Centralnego Studium Samolotów Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego. Z głęboką radością witamy fakt odbudowy pomieszczeń dla tak ważnych i nieodzownych lotniczych placówek naukowych, których rozwój hamowany był do tej pory szczupłością miejsca pracy.

*

SERYJNA PRODUKCJA SAMOLOTU L. W. D. „SZPAK - 4”

(SIM — obsługa własna — 14.08.46 r.)
Jak się dowiadujemy z kół dobrze poinformowanych, Ministerstwo Komunikacji zamówi w najbliższym czasie pierwszą serię samolotów L. W. D. „Szpak - 4” (kadłub konstrukcji metalowej z rur spawanych) w ilości 10 maszyn. W chwili obecnej umowa jest w stadium finalizacji.

Producentem tej pierwszej po wojnie serii samolotów polskiej konstrukcji będą Państwowe Zakłady Lotnicze w Mielcu.



Samolot myśliwski Bell XP-39 „Airacobra” jest konstrukcją amerykańską z r. 1939. Duża szybkość, zwrotność i inne dodatkowe cechy tego samolotu postawiły go w rzędzie najlepszych samolotów tej klasy podczas ubiegłej wojny. Bell XP-39 był również w służbie lotnictwa angielskiego RAF-u oraz ZSRR.

W samolocie tym zastosowano najnowsze zdobycze techniczne, a więc trójkolowe podwozie i silnik wbudowany w kadłubie za siedzeniem pilota. Działko kal. 37 mm znajduje się przed pilotem w osi podłużnej samolotu. Przez umieszczenie silnika poza siedzeniem pilota, środek ciężkości został cofnięty bardziej ku tyłowi, co jest dobrze widocznym na załączonym zestawieniu w cofniętych płatach nośnych i mocno wystającym przodzie kadłuba.

Z opisanych powyżej charakterystycznych cech, „Airacobra” przedstawia typ nowoczesnego myśliwskiego samolotu i jako taki — ciekawy obiekt dla modelarza. Poza tym model jest efektowny i jak wszystkie nowoczesne samoloty ze względu na układ — nietrudny do wykonania. Ze względu na małe wymiary samolotu, model najlepiej wykonać w skali większej: 1 : 25 — 1 : 30.

Główne dane:

rozpiętość — 10,7 m,

długość — 7,6 m,

szybkość max. — 660 km/godz.

Silnik 12-to cylindrowy „Allison” o mocy 1270 KM, śmigło o zmiennym skoku, metalowe. Konstrukcja całego samolotu metalowa, o pokryciu gładką blachą duralową. Uzbrojenie: działko i cztery karabiny maszynowe.

Przystępując do budowy modelu, należy zaopatrzyć się w klocki i deseczki odpowiedniej wielkości, olchowe, brzozone

lub lipowe. Mając wykonane zestawienie we właściwej skali w trzech rzutach, przenosimy zarys płata na deseczkę i wycinamy laubzegą. Profil nadaje się hebelkiem, dłutkiem i następnie wygładza się pilniczką. Płaty najlepiej wykonać oddzielnie lewy i prawy, przyklejając na bolcach do kadłuba przy pomocy kleju acetonowego lub kazeinowego. W podobny sposób wykonuje się usterzenie, przyczem opierzenie poziome najlepiej wyciąć z jednej deseczki.

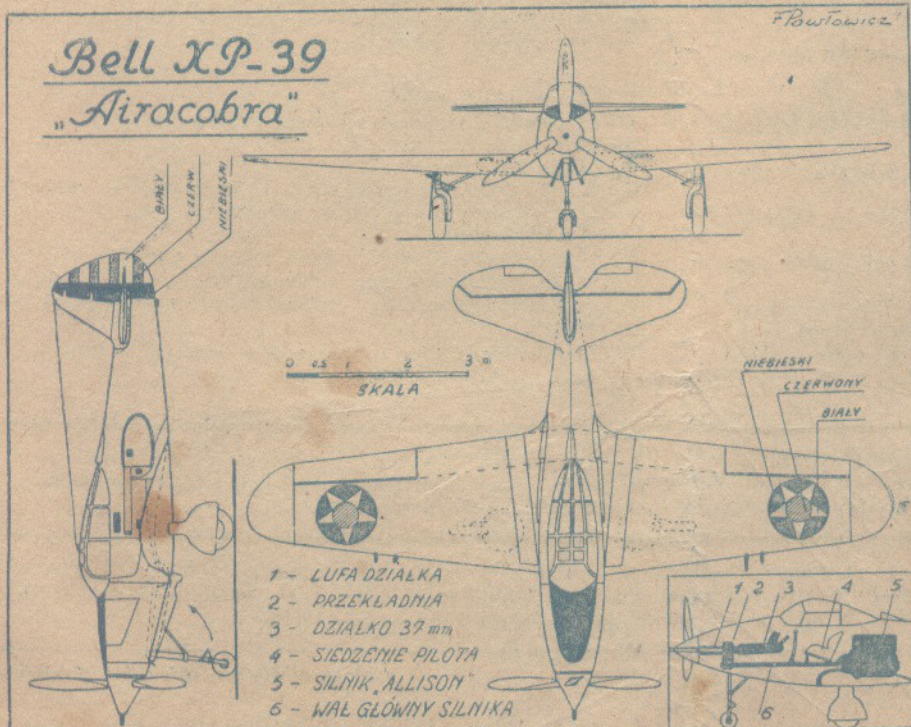
Osie obrotu sterów i lotek zaznacza się rowkiem, posługując się dłutkiem, lub wykonać oddzielnie stery, przytwierdzając na drucikach, wpuszczonych jednym końcem w ster, drugim zaś w statecznik.

Śmigło wycina się z drzewa i ramiona wkleja się w stożkową osłonę. Osłonę kabiny skleja się z poszczególnych elementów z emulsji filmowej lub starych błon fotograficznych, posługując się klejem acetonowym. Golenie podwozia wycina się z blachy duralowej grub. 2 — 3 mm i odpowiednio modeluje pilniczką. Umieszczając model na stojaku, można uważać podwozie za schowane i pominąć jego wykonanie.

Cały model malujemy lakierem emaliowym koloru oliwkowego. Dolną część kadłuba i dolne powierzchnie płatów i sterów na jasno popielaty.

Znaki rozpoznawcze najlepiej wykonać przed montowaniem modelu, gdyż to ułatwi precyzję ich malowania. Śmigło koloru czarnego, osłona płasty oliwkowego. Opony kół popielate, golenie podwozia po oczyszczeniu drobnym papierem szklanym, pozostawia się naturalnego koloru. Malowanie i jego wykonanie w wielkim stopniu wpływa na wygląd modelu, należy więc lepiej malować 3 — 4 razy cienką warstwą i to powtarzać po całkowitym wyschnięciu poprzedniej warstwy.

F. P.



STRATY WOJENNE ANGLII

(Flight, June 13th 1946)

Z danych cyfrowych opublikowanych ostatnio w Anglii wynika, że armia angielska, licząca 5.886.000 ludzi, straciła za okres wojny z Niemcami 1939—1945 r. 264.443 poległych, czyli niecałe 5%.

Jeśli do tej liczby dodamy 60.000 osób cywilnych, zabitych podczas niemieckich nalotów, mamy przed oczyma całokształt strat angielskich.

Dane te przywodzą mimowoli na myśl nasze miliony poległych lub zamordowanych w tej samej wspólnej walce z hitlerowskimi barbarzyńcami.

Wychodząc z założenia, że wkład narodów w wojnie mierzy się przede wszystkim ilością przelanej krwi, możemy snuć daleko idące refleksje, wywołane pewnymi porównaniami.

Miecz.

Niedawno ukazał się na półkach księgarskich „Dywizjon 303”, w pierwszym, powojennym, wydaniu. Czytaliśmy tę książkę za czasów okupacji. Czytaliśmy i przeżywaliśmy. I teraz, chociaż bomby nie lecą na głowy, chociaż wojna minęła, jak zły koszmar, chociaż działa na froncie umilkły, książka ta jest zawsze aktualna i tak samo wzrusza i zachwyca.

„Dywizjon 303” — to kronika bitwy o Brytanię, a w bitwie tej zaszczytne miejsce zajęli nasi myśliwcy z „303”. Mundury mieli angielskie, sprzęt angielski, ale serca i umysły polskie. Czuli i działali po polsku. Kontynuując tradycję przod-

*) A. Fiedler: *Dywizjon 303*. „Czytelnik”.

ków dokonywali w powietrzu szarż i do-
brze dali się we znaki Niemcom.

„Dywizjon 303” pisany jest bezpośrednio i z sercem. Nie ma tu sztucznej bufo-
nady i przesadnego gloryfikowania czyn-
nów. Lotnik Fiedlera żyje i cierpi, jak
każdy, a walczy jak nikt, walczy, jak
tylko Polak walczyć potrafi. Rzuca się na
przeważającą częstokroć siłę wroga i
przeważnie odnosi zwycięstwo.

Lotnicy z dywizjonu 303, to młodzi lu-
dzie, których wojna rzuciła daleko od
kraju, którzy walczyć aby pomścić swoje
i swoich bliskich krzywdy. Każdy z nich
walczy, jak bohater. Jest dzielny, a jed-
nocześnie skromny i koleżeński. Postacie

ich przejdą do historii i będą wzorem dla
młodych, jak należy walczyć i stać na
posterunku.

„Dywizjon 303” jest napisany prosto i
bez przesady, a jednocześnie ujęty tak
plastycznie, że człowiek, czytając widzi
ich wszystkich: Oksa wiebezpieczeństwie
Frantiska, czatującego na swego Niemca,
podporucznika Joe w prawie beznadziej-
nej walce ze śmiercią i wszystkich tych
młodych szaleńczo odważnych.

Bezspornie „Dywizjon 303” jest
książką, która powinna zainteresować
szerszy ogół i miejmy nadzieję, że znaj-
dzie się w bibliotece każdego miłośnika
lotnictwa.

Podkreślić jeszcze należy staranne wy-
danie książki, w przeciwieństwie do mar-
nego papieru, użytego przez wyd. AWIR
do druku książek Meisnera. H. P.



Ob. Malinowski Grzegorz (Pabianice): Termin upłynął 15 lip-
ca, przeto premii nie możemy już wysłać.

Ob. Brodziński Kazimierz (Łódź): W sprawie modelarni bę-
dziemy interweniować AL. Rzeczywiście jest b. przykrem, że
sekretarz AL. zwodzi Was ze znaczkami, ale na to nic nie możemy
poradzić. W sprawie uszkodzonych silników i samolotów, które
leżą bez opieki na lotnisku, zainteresujemy odpowiednie czynni-
ki. Dziękujemy za słowa uznania dla Redakcji.

Ob. Lembowicz Edward i kol. (Rawa-Mazowiecka): Gratulu-
jemy Wam do takiego profesora, jak Wasz prof. Gorgoń który, po-
pularyzuje w gimnazjum lotnictwo. W sprawie organizacji
lotniczej możemy Was zawiadomić, że wkrótce rozpocznie swą
działalność Liga Lotnicza, która i u Was otworzy swoje koło.

„Bodo” (Bydgoszcz): Tendencja wiersza „Lotnikom”, szla-
chetna, ale jeszcze nie do druku. Proszę czytać wiersze takich
poetów, jak Broniewski, Tuwim, Przybóś i uczyć się!

Ob. Andrzej Maciechowski (Ruda Pab.): Poprzednie n-ry
SiM-u, które Wam się tak spodobaly, że odzywacie się z pochwa-
łą dla Redakcji, wysłamy. Wasz list jest nam zachętą w pracy.
Za życzenia dziękujemy serdecznie.

Ob. Kasta Janusz (Grodzisk Maz.): Zgodnie z życzeniami,
rozpoczniemy na łamach SiM-u, już we wrześniu druk i opis wy-
mienionych przez Was modeli samolotów. Za ocenę naszej pracy
serdecznie dziękujemy. Proszę zachęcić kolegów do zaprenu-
merowania pism lotniczych.

Wydawnictwa nadesłane

Broniewski Władysław: „Bagnet na broń”. „Książka”. 1946.
poezje.

Broniewski Władysław: „Drzewo rozpaczające”. „Książka”.
1946. Poezje.

Inż. Pietuchow.N.: „Teoria lotu W.S.N.W.” Łódź. 1946: str.
180. cena 175 zł.

„Dziś i Jutro” (Syg) nr 31; „Głos Narodu” (inf. dziennik demo-
kratyczny), Częstochowa nr 170 — 182; „Światło” (tyg) nr 13;
„Wiesć” (tyg. Społ. - lit.) nr 30; „Zew Młodych” (pismo ruchu
zsmor.) nr. 4; „Związkowiec” (KCZZ) nr 20.

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.

UWAGA!

Prenumeratorzy „SiM”

Niżej wymienionych prenumeratorów prosimy o podanie DO-
KŁADNEGO adresu

Okoń Krystyna, Lublin, Piotrowski Roman, Bielsko, Skimi-
na Maria, Warszawa, Rychter Janusz Lublin, Wamik Stefan
Krosno, Wiecha Stanisław Warszawa, Wrzosek Andrzej —
Klimaszewski Kazimierz Olsztyn, Lembrych Stefan Krasnystaw,
Piaseczyński W. —, Wojtulewski Andrzej Warka, Leśniak
Wiesław Szkaradów, Wojda Henryk Skierniewice, Tramp-
czyński Maciej —, Zofienicki Bruno Dębica, Iwański
Romuald —, Zaroch Jan Skępe (?), Nawrocki Mieczysław
Inst. harcerzy, Zawila B. —, Brodziński Sylwester —,
Wierzbó Stefan Żywiec, Kraczkow Wojciech —, Kutkie-
wicz Wiesław Warszawa, Wysocki Stanisław Warszawa, Wę-
gliński Władysław Bieliny.

Prenumeratorów upraszamy o dokładne podawanie adresów
na odcinkach przekazów PKO.

Administracja
Czasopism Lotniczych
Warszawa 1, skrz. poczt. 164

Nowe wyd. lotnicze

Nakładem Wojskowego Instytutu Naukowo-Wydawni-
czego (Łódź, Sienkiewicza 21) ukaże się w najbliższej przyszło-
ści, szereg nowych wydawnictw lotniczych. Do nich na-
leżą:

1. „Konstrukcja samolotu II - 2”.
2. „Przegląd techniczny i remont działka WJ a”.
3. „Strzelanie w locie”.
4. „Opis km. „Szaks”.
5. Krótki podręcznik radiostacji wojskowych o średniej
i małej mocy, będących na wyposażeniu lotnictwa Woj-
ska Polskiego”.
6. „Tabele obliczeń do bombardowania z samolotu II - 2”.
7. „Obliczenia nawigacyjne, bombardierskie i meteorologicz-
ne z uwzględnieniem przybliżonych metod pamięcio-
wych”.
8. „Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej 1939 r.” —
ppłk. Zaczekiewicz Wł.