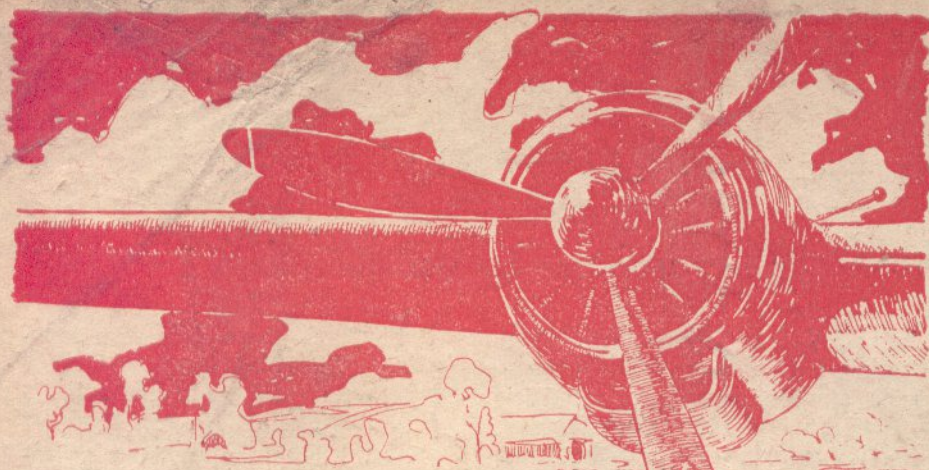




SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY
DLA MŁODZIEŻY

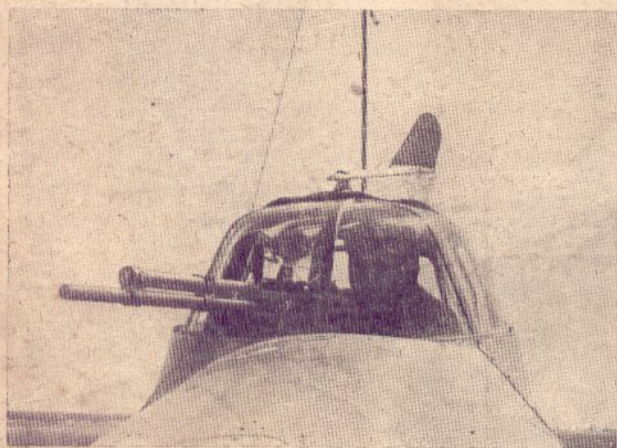
Cena 5 zł

Pr

ROK I

25 - 31 SIERPNIA 1946

Nr 11



Wieżyczka obserwatora na polskim bombowcu.



Załoga samolotu Pe-2 przed startem.



POLSKIE LOTNICTWA

(prz) Po raz drugi po odzyskaniu Niepodległości obchodzimy święto 1 września — Dzień Polskiego Lotnictwa.

W roku ubiegłym, zaledwie cztery miesiące po zakończeniu wojny, nad polem Mokotowskim w Warszawie defilowały bojowe eskadry Polskich Sił Powietrznych, a tysiące warszawiaków po raz pierwszy patrzyło się bez lęku w niebo napelnione hukami potężnych motorów i sylwetkami samolotów.

Patrząc bez lęku w niebo, tysiączne tłumy wspominały jednak tamten wrzesień, wrzesień 1939 roku. Wówczas po polskim niebie grasowały bezkarnie Junkersy i Messerschmitty, wlokąc za sobą huk eksplodujących bomb, śmierć i krew, gruz, i czarne kłęby dymu pożarów. A nasze niebo było wówczas bezbronne. Z winy sanacyjnych polityków, z winy przedwrzesniowych rządów nie mieliśmy ani silnego lotnictwa, ani sojusznika, który mógłby nasze niebo obronić.

Wojna nauczyła nas wielu rzeczy. Pracując nad odbudową lotnictwa, nad pogłębieniem przyjaźni z naszym potężnym sojusznikiem Związkiem Radzieckim, wiemy, że wrzesień 1939 roku nie powtórzy się nigdy. Nieba naszego strzeże silne polskie lotnictwo wojskowe, strzeże potężny słowiański sojusz.

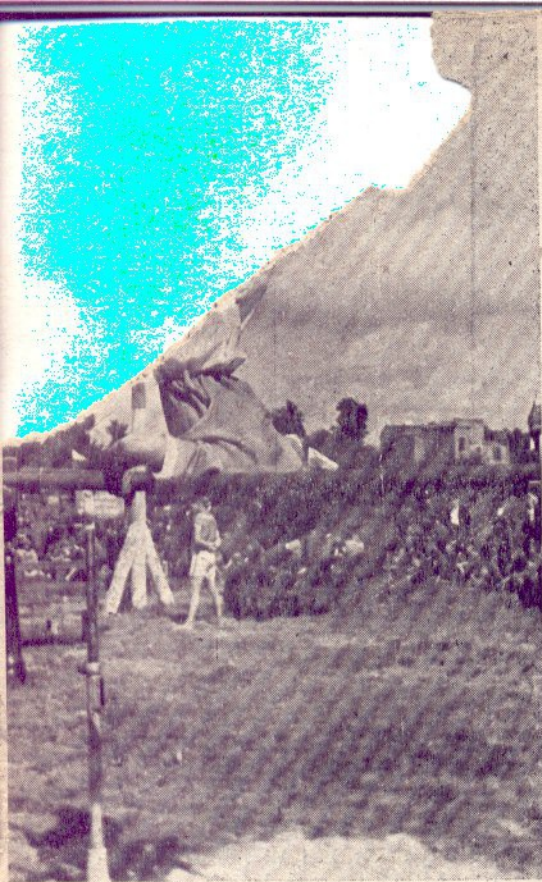
I kiedy na 1 września 1946 roku do 600-letniej Bydgoszczy zjadą się tysiące ludzi z całej Polski, by wziąć udział w święcie polskiego lotnictwa, lotnicy w potężnej defiladzie powietrznej nad miastem, w wojskowych pokazach lotniczych zademonstrują swą siłę, wyszkolenie i gotowość obrony polskich granic, polskiego nieba, demokracji i pokoju Rzeczypospolitej.

Wystawa lotnicza i udział lotnictwa sportowego i cywilnego w pokazach uzupełnia i zamyka obraz osiągnięć naszych na polu lotniczym.

Dzień święta Polskiego Lotnictwa na długo pozostanie w sercach i umysłach szerokich rzesz pracowników i miłośników skrzydlatej Polski, jako zamknięcie i podsumowanie wyników naszej pracy dotychczasowej i jako drogowskaz w przyszłej pracy.

II OLIMPIADA LOTNICZA

Mieczysław Goworek, chor. pilot.



W dniach od 11 do 18 sierpnia br. odbyła się w Pruszkowie pod Warszawą II Letnia Olimpiada Sportowa Wojsk Lotniczych W.P. Olimpiada ta jest jeszcze jednym dowodem, iż Dowód two Lotnictwa docenia znaczenie sportu dla rozwoju fizycznego pilotów, mechaników i całego składu osobowego jednostek lotniczych i stara się postawić sport na odpowiednim poziomie.

Celem tegorocznej olimpiady, było zainteresowanie najszerzych mas lotniczych sportem i wychowaniem fizycznym, oraz osiągnięcie możliwie najlepszych wyników sportowych.

Rozgrywki olimpijskie wyłoniły najlepszych zawodników i drużyny, do mających odbyć się w jesieni zawodów w skali Wojska Polskiego.

W olimpiadzie wzięły udział wszystkie jednostki Lotnictwa Polskiego, przysyłając na nią swoich najlepszych sportowców.

Sportowcy ci zostali wyeliminowani w uprzednio przeprowadzonych rozgrywkach w ramach jednostek.

Tegoroczna olimpiada znacznie przewyższyła pod względem ilości zawodników (ponad 600 osób), oraz programu, olimpiadę zeszłoroczną. Program obejmował wszystkie konkurencje sportowe.

* * *

Dzień otwarcia II Letniej Olimpiady Sportowej Wojsk Lotniczych W. P.

Już od samego rana mieszkańcy Pruszkowa i okolicy spieszą tłumnie na stadion. Najwięcej młodzieży. Przy kasie długi ogonek. Nawet miłośnicy sportu z Warszawy nie zawiedli, powodując formalne zatłoczenie w wagonach E.K.D.

Tłumy publiczności wypełniły szczelnie trybuny.

O godz. 9.30 zjawiają się drużyny biorące udział w zawodach. Ustawiają się na stadionie wg. ustalonego porządku.

Punktualnie o godz. 10.00 przybywa na stadion Dowódca W. P. gen. Korczyński w towarzystwie gen. broni Polynina, Dowódcy Wojsk Lotniczych W. P.

Do uszeregowanych drużyn przemówił gen. Korczyński.

W krótkich, żołnierskich słowach podkreślił on znaczenie sportu i wychowania fizycznego w wojsku w ogóle, a w Wojskach Lotniczych w szczególności. Przemówienie swe zakończył życzeniami osiągnięcia jak najlepszych rezultatów.

Następnie defilada. Silnym, energicznym krokiem maszerują drużyny jedna za drugą. Z opalonych na brąz twarzy zawodników, tryska radość, towarzysząca młodości i zdrowia.



Publiczność owacyjnie wita przechodzących. Najwięcej oklasków otrzymują szkoły podchorążych.

* * *

„Start“! Opalona, zwinna zawodniczka, występująca w barwach Boernerowa rzuca się gwałtownie naprzód.

— „Naprzód, naprzód, prędzej!“ — krzyczy podniecona publiczność. Nie zdążyły przemilknąć okrzyki, owacje, a już następna zawodniczka startuje po rekord. Męska połowa sportowców niezadowolona.

— Te kobiety zawsze pierwsze.

Krótkie obliczenie i megafony ogłaszają już wyniki biegu na 100 m.

Pierwsze miejsce w biegach pań na 100 m zajęła Panek z Boernerowa.

W pierwszym dniu zawodów odbyły się również pchnięcia kulą, rzut granatem, koszykówka, siatkówka, walki bokserskie, piłka nożna, szermierka.

Tego samego dnia pobito kilka rekordów zeszłorocznych.

* * *

— Mały, nie daj się! Sierpowym go! — entuzjastycznie się publiczność, otaczająca gęstym kordonem ring bokserski.

Trzeba przyznać, że boks cieszy się, poza piłką nożną, największym powodzeniem u publiczności.

Posłuchajmy, co mówi o swoich bokserach starszy sędzia boks, kpt. Bojer:

— Wielu z nich ma szansę na to, aby stać się dobrymi sportowcami w swej dziedzinie. Są silni i wytrzymali, do walki odnoszą się z zapalem, wkładają w nią wszystkie swe siły i umiejętności.

I rzeczywiście, patrząc na muskularnych zawodników, sprężonych do skoku naprzód i zadania przeciwnikowi decydujących, szybkich ciosów, jesteśmy pewni, że mają rację.

* * *

Inną konkurencją, cieszącą się wielką popularnością i uznaniem publiczności, są rozgrywane co-dziennie po południu mecze piłki nożnej. Publiczność zalega wtedy szczelnie trybuny, oraz otacza gęstym kordonem boisko, śledząc w najwyższym napięciu przebieg gry.

Posłuchajmy co mówi po olimpiadzie o zawodach piłki nożnej sędzia sportowy:

— W zawodach brało udział ogółem 8 drużyn klasy „A“, oraz 6 drużyn klasy „B“. Najlepszymi spośród nich okazały się drużyny: Kraków, Boernerowo, oraz Modlin. Drużyna Kraków, zorganizowana dopiero przed miesiącem, stała się, dzięki fachowemu i energicznemu kierownictwu swego kapitana, ppor. Jedynaka, drużyną naprawdę pierwszorzędną. Odznacza się ona świetną taktyką, jak i znakomitą techniką gry...

Drużyna Kraków będzie zrębem, dokoła którego powstanie reprezentacyjna drużyna lotnicza piłki nożnej na Zawody Wojska Polskiego. Drużyna ta będzie z pewnością godnie reprezentować barwy Wojsk Lotniczych i zajmie jedno z czołowych miejsc.

* * *

Mała sztafeta 4x100. Na starcie trzech zawodników. „Start“ — śmiga chorągiewka sędziego i trzy młode ciała rzucają się naprzód.

Biegają jakiś czas równo. Potem na czoło wysuwa się o parę kroków Łódź.

Zawodnik Łodzi pierwszy oddaje pałeczkę następnemu. W chwilę po nim Kraków. Na drugiej setce odległość rośnie. Łódź prowadzi, Kraków 8 m z tyłu, trzeci pozostał dalej. Na trzeciej setce odległość pozostaje ta sama. Aż do czwartej setki. Okrzyki osiągają punkt kulminacyjny. Wszyscy krzyczą, nikt nikogo nie słucha.

Sympatycy Łodzi triumfuja. Zwycięstwo ich pewne. Nagle odległość między Łodzią i Krakowem gwałtownie maleje, potem niknie, by za chwilę znowu rosnąć... lecz tym razem na korzyść Krakowa.

Entuzjazm, oklaski.

— Brawo, Oledzki, brawo!

Ach, to temu Oledzkiemu, tegorocznemu mistrzowi biegu na 100 m zawdzięcza Kraków zwycięstwo. Świetnie się „mały“ spisał.

„Pierwsze miejsce w sztafecie 4x100 zdobył Kraków, osiągając czas 52 sek.“ — informują megafony.

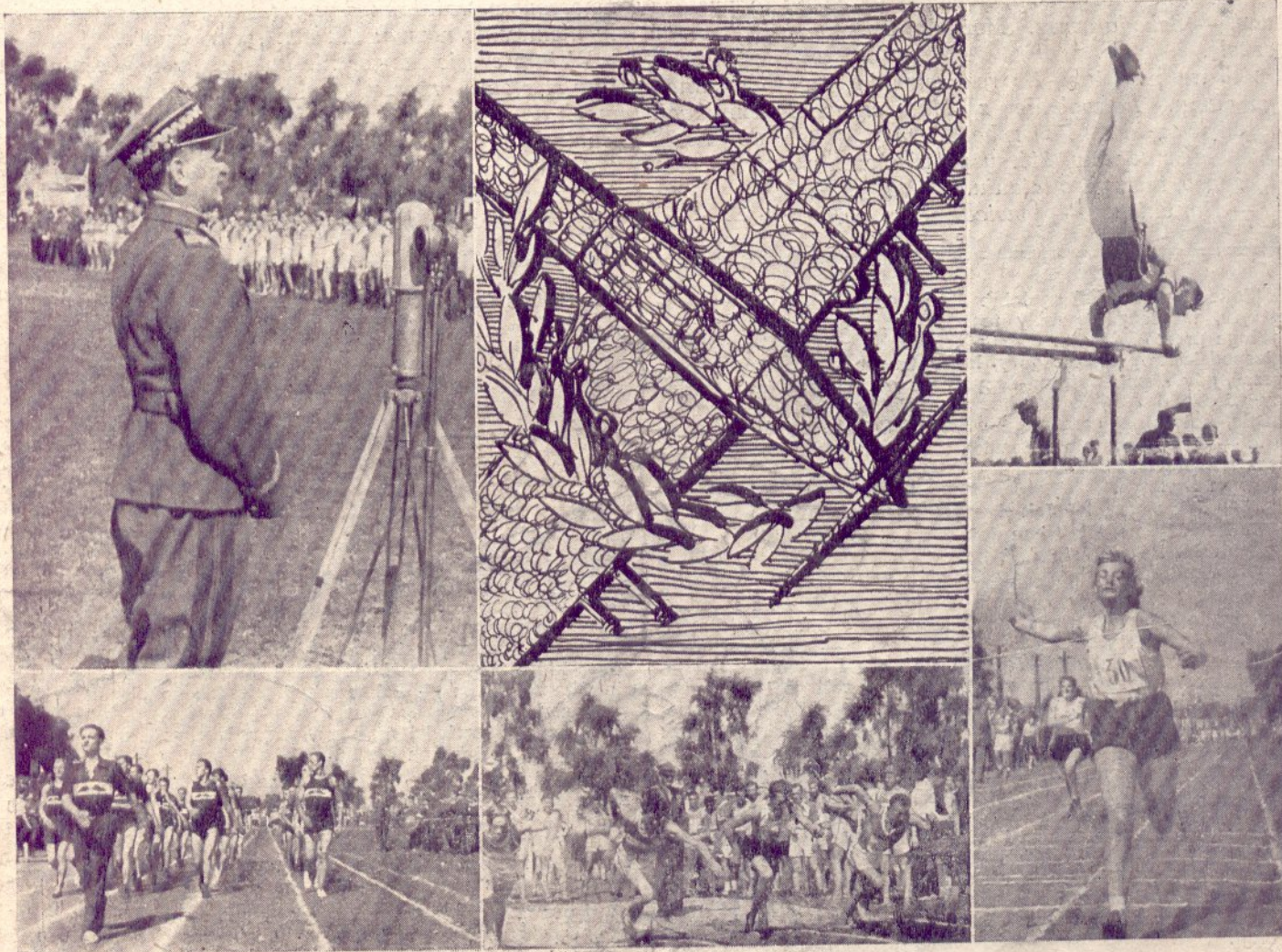
* * *

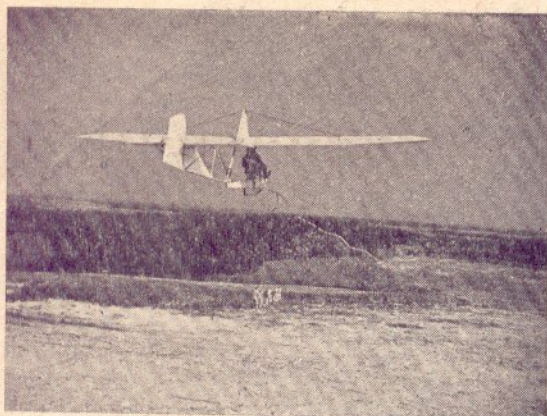
Zewsząd cisną się setki wrażeń. Każdy mecz, każda walka, każda chwila niemal, dostarcza nowych emocji.

Nie wiadomo po prostu na co najpierw patrzeć, na koszykówkę czy siatkówkę, na skoki czy rzuty granatem, na walki bokserskie czy szermierkę. I tak ciągle przez cały tydzień. Program przebogaty swą różnorodnością.

W środę ćwiczenia gimnastyczne na przyrządach, w czwartek — pływanie, w piątek — skoki do wody, w sobotę bieg kolarski. Wreszcie niedziela. „Dzień Rekordów“. W dniu tym występowali pokazowo najlepsi zawodnicy i najlepsze drużyny. O godz. 20,15 zakończył się ostatni mecz tegorocznej olimpiady.

W poniedziałek, po uroczystym obiedzie, odczytaniu rozkazu i koncercie, zawodnicy powrócili do jednostek, wioząc ze sobą rekordy lub zawiedzione nadzieje, sukcesy większe lub mniejsze, a co najważniejsze — zamiłowanie do sportu i mocne postanowienie całorocznej sportowej pracy nad sobą.





W chwilę po starcie.

„Borową Górę” pod Piotrkowem, Niemcy, jak wszystkie polskie szybowiska, zmienili na „odwieczne niemiecki” ośrodek szkolenia Hitlerjugend. Ale Niemcy przeminęli wraz z wojną i pozostały w Borowej Górze łyse wzgórza, na szczycie których zdążyła widniała wieża triangulacyjna. Tylko tej wieży nikt jakoś nie zabrał do domu, budynki i sprzęt wyszabrowano bowiem szybko i sprawnie, po czym nikt już tym obiektem nie interesował się.

Aż w końcu czerwca roku zeszłego, po wyboistej drodze, na której pojazdy mechaniczne tańczyły dziki taniec z przysiadami i podskokami, przyjechał por. Sroczyński.

— Teren dobry — pomyślał, patrząc na to pustkowie. — Szkoda czasu. Możliwy 5 lipca już otworzyć szkołę.

Odrzucał przystąpił do realizowania swego szalonego planu. Pozwolenie z Ministerstwa Komunikacji uzyskał szybko. Po robotników pojechał do Łodzi i zwołał chłopców, którzy po ukończeniu kursu teoretycznego, marzyli o lataniu.

— No, chłopcy — powiedział im porucznik — chce-

cie latać? Będziecie latać. Tylko pomóżcie zbudować szkołę.

I wyjechał z Łodzi do Borowej Góry, uwożąc dwudziestu „robotników”, dla których nie było zbyt trudnej i ciężkiej pracy, jeśli tylko dawała możliwość latania.

W mieście Piotrkowie wyszukali resztki starych baraków poniemieckich. Starosta pozwolił je zabrać i dał nawet podwozy do przewiezienia. W dziesięć dni później, u podnóża Borowej Góry stanął wielki hangar 39×11 metrów. Budowę kierowało dwóch lotników, których w tym celu wyreklamowano z wojska. Czarna pustka zionęła wnętrzem długiego hangaru. Brakowało widoku jasnych, długoskrzydłych maszyn. Szybowce można było sprowadzić z innych szybowisk, budowniczości szkoły wyszukali już nawet odpowiednie maszyny, co, kiedy potrzebny był samochód.

Miasto Piotrków w owym czasie nie było zbyt zasobne w pojazdy mechaniczne. Na ratunek pospieszyła lotnicza jednostka wojskowa, wypożyczając samochód, ale... bez paliwa. Aby je zdobyć zorganizowano wielką lotniczą zabawę. Uzyskane w ten sposób pieniądze, drogą chytrych zabiegów, zamieniły się w benzynę. I po kilkunastu dniach do hangaru wnoszono ostrożnie maszyny, na których wypisane były niemieckie nazwy: „Franzi”, „Kristina”...

W tym czasie hangar nie był już pusty. Leżały tam liny startowe, przyrządy pokładowe, stał wózek na gumach do transportu i wiele innych niezbędnych rzeczy. Znalazły się one nawet nie tak daleko, w sąsiedztwie. Cała tajemnica polega na tym, że znacznie łatwiej można sprzedać wyszabrowaną porcelanę, lub też ubranie, jako spadek po dobrym dziadku, niż linę starto-

Słońce i przestrzeń są dobre dla pilota bojowego, gdy ma je z tyłu, w plecy. Są wtedy jego sprzymierzeńcami. Słoneczna pożoga prosto w twarz oślepiająca wzrok przynieść może niespodziewany atak z góry, który trudno, jakże trudno odeprzeć, gdy ułamki sekund decydują o wszystkim. Nasi myśliwcy wiedzą o tym, to też bez wahania kryją się w wyrosłej nagle, kolosalnej chmurze. — Sokół... Sokół... Sokół...

... — Ja Ojczyzna pierwszy! Ja Ojczyzna pierwszy! — cicho, lecz nieustępliwie rozdzwaniają się słuchawki w aparacie radiowym Szwarcza.

... — Jak słyszycie? Jak słyszycie?

To koledzy, pozostali hen daleko na ziemi dopytują się o losy patrolu. Rażniej się robi na duszy, jakoś weselej. Podają sztyrem miejscowość, wysokość i stan pogody. W porządku!

Trzaski i szmery w aparacie ustają, lecz tylko na moment. Za chwilę słyszy Szwarc przytłumiony głos Chaustowicza: — 555... 555... powtarzam: 555. Pikuje! „555” — to Neu-Ruppin cel dzisiejszego patrolu. Werznął się jak na komendę, jak jedną kierowaną ręką, w ocean chmur, przerwali go i wypłynęli tuż, tuż nad miastem. Szybkie jak myśl spojrzenie po terenie w poszukiwaniu autostrady wiodącej do Rathenow. — Jest! Tam są nasi, tam wre walka!

Miasto płonie spowite w gęstych tumanach dymu i rdzawych plamach ognia. Płoną wsie i osiedla, płoną lasy. Na pobliskim jeziorze, jak korki na wodzie pływają porozbijane, popalone ogniem artyleryjskim barki i łodzie wroga. W powietrzu spokój. Ani jednej maszyny z czarnymi krzyżami. Natarcie na ziemi rozwija się. Widać jak na dłoni błyski wystrzałów artyleryjskich, ciemne figury biegnące do ataku piechoty i koncentrycznie rozrzucone, klinem uderzeniowym na miasto — nasze czołgi.

Kazimierz Goździewski, chor.

„...Meldujemy: Dwa Focke-

— Kwestia minut! — mówi Szwarc do siebie i zawraca za Chaustowiczem w prawo, tam gdzie pod osłoną kościółka i cmentarza biegą do przeciwnatarcia kolumny żołnierzy niemieckich. Kilka błyskawicznych serii od końca do początku kolumny. Nawrót. Jeszcze raz. I jeszcze raz. Przejechali Niemcom po karkach, aż spłoszone konie artyleryjskie stanęły dęba. Dzika, rozpaczliwa ucieczka „fryców”. Przeciwnatarcie wroga złamane. Polskie czołgi wdzierają się już do osady. W porządku! Nic tu już po nich.

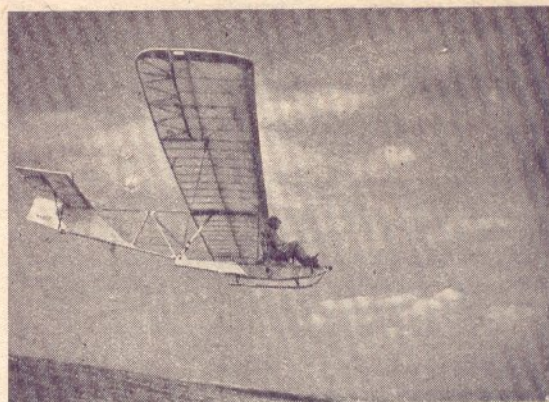
Pogoda poprawia się. Można wracać „do domu”. Pułap 800 m. — chmury rozerwane, jaśniejące małymi okienkami, przez które prześwieca błękit nieba. Szwarc mówi przez radio do Chaustowicza: — Zobaczmy po drodze co się dzieje nad Berlinem!

Zamiast odpowiedzi maszyna prowadzącego skręca ze starego kursu — lecą na Berlin.

Do linii frontu 10 — 15 km. Trzeba koniecznie podać wiadomość do swoich. I już przez fale eteru biegnie meldunek. Przyjeżdżają.

Z poza koliska chmur, w odległości jakieś 1500-2000 m ukazuje się grupa radzieckich bombowców typu Tu-2 w ilości około 10 maszyn w ubezpieczeniu myśliwców Jak-3. Ciągają spokojnie, bez pośpiechu na wschód — wracają z zadania. Zwinne, zabawnie małe samoloty myśliwskie śmigają obok poważnych, statecznych bombowców, jak stado rozbrykanych psaków.

W ciągu roku szkoła, która powstała w błyskawicznym tempie, pobiła jeszcze jeden rekord. Wypuściła największą ilość pilotów — 178 kategorii A i B. Najbardziej dumny jest kierownik z dwudziestu chłopaków ze wsi, którzy latają bardzo dobrze i marzą o tym, aby otrzymać wykształcenie na maszynach motorowych.



Szybowiec szkolny w locie.

Nie przejmowali się wcale tym, że nie mają ani wózka ani konia. Dla łaniania warto się trochę pomęczyć.

(Ciąg dalszy w Nr 12.)

(Ciąg dalszy w Nr 12.)

Nie pomógł już wariacki wywrót na plecy, nie pomogło kluczenie. Chaustowicz, uczepiony do ogona wroga, prażył nie-

A lejące skrzydło w skrzydło dwa polskie samoloty nada-
wały przez radio: Ppor.-pilot Chaustowicz i chor.-pilot Szwarz
meldują: Dwa Focke-Wulfy 190 zestrzelone!

KONIEC

ABC modelarza

Jak wykreślić profil skrzydła?

Paweł Elshtein, st. sierż. podch.

Odpowiedni dobór profilu skrzydła niejednokrotnie ma decydujące znaczenie dla wyczynów modelu latającego.

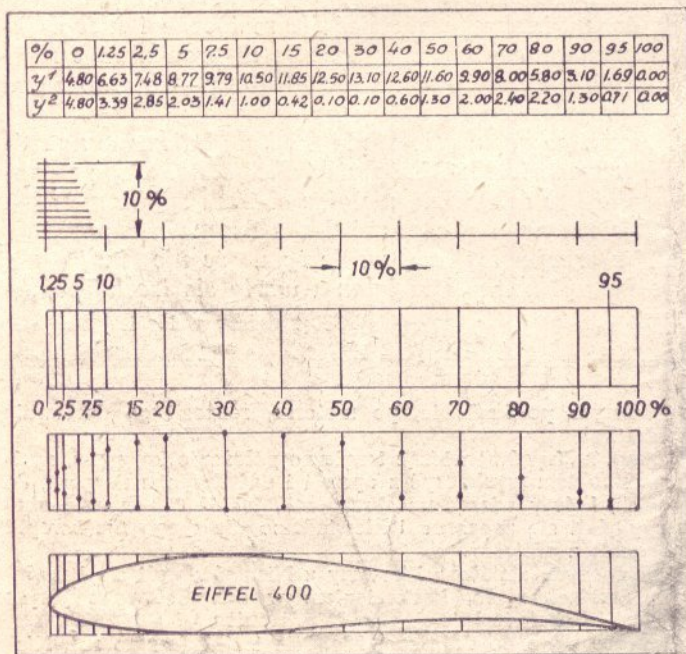
Na początku wśród modelarzy istniało niesłuszne pojęcie, porównywania samolotów prawdziwych, z modelami. Wskutek tego stosowano bez zastrzeżeń te same profile co np. u szybowców odznaczających się dobrymi własnościami lotnymi.

Obecnie wiemy doskonale, że pojęcia te były mylne. Najnowsze badania aerodynamiki modelu, wykazały wyraźną różnicę między działaniem tego samego typu profilu w modelu i samolocie.

Różnica ta polega przede wszystkim na różnej szybkości lotu, jak i też różnej głębokości płatów. Modele nasze latają przeciętnie z szybkością od 8 do 50 km/godz. (normalne), podczas gdy u samolotów wzgl. szybowców szybkość lotu wynosi praktycznie 100 — 300 km/godz. i więcej.

Wszystkie zatem profile, które otrzymujemy z Instytutów Aerodynamicznych są „dmuchane” właśnie na takich szybkościach, które odpowiadają szybkości normalnych samolotów, czy szybowców. Jeżeli więc zastosujemy normalny profil samolotu do modelu, to rzadko kiedy możemy uzyskać dobre wyniki. (Zaznaczam, że nie wchodzę tu w ściśle dociekanie naukowe, które znajdują czytelnicy w osobnym artykule).

Przechodzimy przede wszystkim do sposobu wykreślenia profilu lotniczego, tak, by zachować ściśle ustalony rachunkowo kształt. Dla przykładu wykreślamy znany profil modelarski „Eiffel 400”.



Na rysunku u góry widzimy tabelkę współrzędnych jaką zwykle podają Instytuty Aerodynamiczne. W tabelce wszystkie cyfry są niemianowane, po to, aby można je stosować dla profili dowolnej wielkości.

Przypuśćmy, że chcemy wykreślić profil do skrzydła, którego głębokość (t. zw. szerokość) wynosi np. 135 mm. Kreślimy prostą o długości obranej, t.j. 135 mm. (Odcinek ten będzie cięciwą profilu).

Ponieważ liczby w górnej części tabelki zawierają procenty długości do podziału odcinka na siatkę współrzędnych, znajdujemy te odległości przez prosty rachunek:

Dzielimy naszą prostą na 10% odcinki, które dla długości 135 mm wyniosą 13,5 mm każdy, ponieważ $1\% = 1,35 \text{ mm}$, a więc $10\% = 1,35 \cdot 10 = 13,5 \text{ mm}$.

Zostaje do podziału przednia część prostej, a mianowicie odległości 1,25; 2,5; 5; 7,5% cięciwy profilu. I tak 1,25% od 135 mm wyniesie: $1,35 \text{ mm} \cdot 1,25 = 1,69 \text{ mm}$ i t.d.

W ten sposób rachując, znajdujemy poszczególne odległości wskazane na tabelce. Nakoniec otrzymamy całą cięciwę podzieloną, tak, jak to widać na rysunku trzecim od góry.

Dla oszacowania małych wartości posługujemy się papierem milimetrowym, na którym wykreślamy współrzędne. Pozwoli to nam na ściśle odzwierciedlenie określonego profilu.

Obecnie można przystąpić do oznaczania punktów tworzących sam kształt profilu. W tabelce pod „y¹” mamy naniesione współrzędne pionowe, górnej części profilu, pod „y²”, dolnej.

Wystarczy więc przemnożyć podane liczby przez obraną długość cięciwy, (postępując tak jak uprzednio) by otrzymać punkty wyznaczające obrys profilu. Np: pod wartością „0” mamy 4,80, a więc musimy wykonać działanie: $4,80 \cdot 1,35 = 6,48 \text{ mm}$

Wartość 6,48 mm odmierzamy od linii poziomej (cięciwy) w górę i zaznaczamy kropką lub kreską.

Przemnażając wszystkie wartości otrzymamy szereg punktów, które łączymy starannie linią wykreśloną przy pomocy krzywki. (patrz ostani rysunek na tabeli).

Warto zaznaczyć, że dla dokładności wykonania należy używać ołówka niezbyt miękkiego np: Nr 4 lub 3H-4H. Spodnią część profilu wykreślamy analogicznie, odmierzając od prostej w górę. W wypadku gdy profil jest dwuwypukły, zrozumiałym jest, że musimy odmierzyć wartości w dół. W tabelce jest zwykle to zaznaczone w ten sposób, że 0,00 oznacza linię cięciwy, a odpowiednia wartość ze znakiem — oznacza, że należy odkładać wymiary w dół. Liczby bez żadnego znaczka rozumieją się jako dodatnie, a więc górne.

Dla tych którzy umieją posługiwać się suwakiem rachunkowym, przeliczenie wszystkich wartości nie zabierze dużo czasu i wykreślenie profilu wg. danych, jest dosłownie kwestią 15-tu min.

Każdy modelarz mając w ten sposób wykreślone profile żeber skrzydłowych, może być pewien, że pracuje na zasadach naukowych, a nie „pi razy oko”.

Wyniki takiej pracy nie dadzą długo na siebie czekać. Otrzymamy w rezultacie wartościowy profil do skrzydła modelu latającego.

Oczywiście, najlepszy profil, czy skrzydło, nie zadecyduje ostatecznie o osiągnięciach naszego modelu. Jeżeli ten ostatni będzie zbudowany niestannie, względnie będzie niestateczny, czy źle w całości przemyślany, nie możemy liczyć by lot wypadł dobrze.

➔ Czytelnicy i prenumeratorzy

następny 12-13 numer tygodnika

»SKRZYDŁA i MOTOR«

zawierający sprawozdanie z przebiegu Dnia Lotnictwa ukaże się dnia 7 września b. r. w objętości 16 stron druku i zawierać będzie ponad 25 ilustracji i rysunków.

CENA podwójnego numeru 12-13 — 10 zł.

Nowości lotnicze

„TEORIA LOTU” — inż. Pietuchowa, wyd. WINW. str. 174, ilustracji 117. Cena 175 zł.

„SAMOLOT PO-2” — K. Karelina, wyd. WINW. str. 147, ilustracji 86. Cena 150 zł.

Są do nabycia w Redakcji Czasopism Lotniczych. Pieniądze należy wpłacać na konto czekowe PKO. Wydawnictwo Czasopism Lotniczych — Warszawa — Nr. I — 978, a dowód wpłaty przesłać wraz z zamówieniem.

Cena podana została wraz z przesyłką pocztową.

Z ZAGRANICY

OBCHÓD ŚWIĘTA LOTNICZEGO W MOSKWIE

18 sierpnia na lotnisku w Tuszynie pod Moskwą odbyło się tradycyjne święto lotnictwa radzieckiego.

Popisom lotniczym przyglądało się około 300.000 osób.

Uroczystość rozpoczęła się o godz. 1 po południu tradycyjnym fajerwerkiem. Na niebie ukazuje się gwiazda pięcioramienna, złożona z samolotów „PO-2”, wywołujących ogólny zachwyt synchronizowanym ruchem. Lotnicy radziecy dokazywali istnych cudów na niebie, demonstrując na samolotach rozmaitych typów indywidualne i grupowe ewolucje akrobatyczne.

Następnie przed oczami zebranych rozegrała się fascynująca walka lotnicza, po niej odbyła się defilada samolotów wojсковych. Pierwsze przeleciały bombowce „TU-2”, za nimi kolumna bombowców „PE-2”, następnie szturmowce „IL-10”, dalej samoloty myśliwskie JAK i na koniec myśliwskie „LA-7”.

Po samolotach, które brały udział w ostatniej wojnie, zademonstrowano samoloty nowych typów, skonstruowane już w okresie powojennym: radzieckie „twierdze latające” i samoloty pasażerskie. Szczególny zachwyt publiczności wywołały samoloty o napędzie odrzutowym, które z oszałamiającą szybkością przeleciały nad głowami zebranych.

Uroczystość zakończyły popisy spadochronowe.

O godz. 10 wieczorem rozległo się w Moskwie 20 salw armatnich na cześć radzieckiego lotnictwa.

„Dzień Lotnictwa” był również uroczystie obchodzony w innych miastach Związku Radzieckiego.

★

ZSRR STOSUJE ŚMIGŁOWCE DO BADAN POLARNYCH

Powietrzne wyprawy badawcze na północy ograniczały się dawniej do krótkich lotów i to bezpośrednio w okresie przechodzenia konwojów okrętów i obejmowały nieznaczne tylko przestrzenie morza. Obecnie obserwacja lodowców i kry prowadzona jest z powietrza przez cały rok i to na przestrzeniach, obejmujących tysiące km kw.

Niedawno jeszcze miesiące jesienne uważane były w Arktyce za okres nie nadający się do lotów. Ubiegłej jesieni lotnik M. Titlow, przeprowadzający długotrwałe obserwacje lodów w Centralnym Basenie Polarnym, osiągnął 90 stopni szerokości północnej. Jeszcze później lotnik I. Kotow przeprowadził badanie lodowców i kry na morzach wschodniej Arktyki.

WYNIKI II OLIMPIADY WOJSK

Tytuły Mistrzostw Wojsk Lotniczych na rok 1946

Wśród kobiet:

100 m: Panek 14,5 sek.
500 m: Wróblewska 1:43,4 min.
1000 m: Średnicka 4:8,5 min.
4 x 100 m: Boernerowo —
400 + 300 + 200 + 100 m: Boernerowo 3:02,0 min.
Rzut granatem: Panek 31,45 m
Pchnięcie kulą: Panek 9,04 m
Skok wzwyż: Panek 1,30 m
Skok w dal: Wyrwa 3,79 m

Pływanie:

100 m stylem dowolnym: Tomalińska 1:47,5 min.

Wśród mężczyzn:

100 m: Olejnicki 11,7 sek.
1500 m: Mirowski 4:41,0 min.
3000 m: Rekus 10:15,9 min.
5000 m: Rekus 17:26,0 min.
Skok wzwyż: Wojtowicz 1,66 m
Rzut granatem: Zieliński 57,51 m
Sztafeta 800 + 400 + 200 + 100: Boernerowo 4:03,2 min.
Skok w dal: Olejnik 5,42 m
Pchnięcie kulą: Pogorzelski 11,06 m
Rzut dyskiem: Małewski 36,72 m
Sztafeta 4 x 100 m: Kraków 50,5 sek.

Pływanie:

50 m z granatem: Kniaziew 1:01,4 min.
100 m stylem dowolnym: Kuśnierz 1:18,1 min.

200 m stylem dowolnym:

3:05,5 min.

Sztafeta 4 x 50 z granatem:

ca 3:1,5 min.

Skoki z trampoliny: Kozielski 21,5 punktów

Kolarstwo:

50 km: Sulewski 1 godz 33 min.

Szermierka karabinem:

Wyrwa

Gimnastyka:

Chwastow 58,25 punktów

Siatkówka:

Tomaszów

Koszykówka:

Dęblin

Piłka nożna:

Kl. B — Pruszków

Kl. A — Kraków

Boks:

Waga musza: Filipiak
Waga piórkowa: Fibich
Waga kogucia: Arczewski
Waga lekka: Sakwiński
Waga półśrednia: Karpiński
Waga średnia: Katumin
Waga półciężka: Zamigra
Waga ciężka: Nowak

Kpr. J. R. Konieczny



Fragment meczu piłkarskiego wojskowych drużyn lotniczych

Z nadejściem wiosny lotnicy podjęli na nowo głębokie loty obserwacyjne na północy. Titlow zbadał już z powietrza cały rejon od Nowej Ziemi do zatoki Tiksi, doszedłszy na północy do 85° szerokości północnej.

Gdy konwoje okrętów, poprzedzane łamaczami lodów, wypłyną na morza arktyczne, samoloty polarne obsługiwać będą flotę, zaspakajając wszystkie jej po-

trzeby. Najlepsi lotnicy polarni wykonywać będą na hydroplanach badanie lodowców według zadań, powierzonych im przez kapitanów okrętów.

Wydział lotnictwa polarnego zamierza wypróbować przy badaniu lodów po raz pierwszy helikoptery (śmigłowce), które startować mogą bezpośrednio z pokładu okrętu i lądować z łatwością na każdej krze.

... Naukowo-Wydaw-
... książkę lotniczą, któ-
... się na półkach księgar-
... rzesze sympatyków lotnic-
... tają niewątpliwie szczerym za-
... niem.

... książka ta, „Samolot Po-2”*) w opraco-
... niu kpt. K. Karelin i w poprawnym
... tłumaczeniu plut. Strzembickiego, dzieli
... się na dwie zasadnicze części. W części
... pierwszej autor zajmuje się stroną tech-

*) Kpt. K. Karelin: **Samolot Po-2**
— **Konstrukcja i technika pilotażu.**
W.I.N.W. 1946, str. 147, cena 150 zł.

RECENZJA

niczną i eksploatacją samolotu Po-2,
w drugiej zaś, operując wytycznymi
K.W.L., wyklada technikę pilotażu tego
popularnego samolotu.

Autor, wykładowca Ofic. Szk. Lotn.,
wprowadza swego słuchacza i czytelnika
w dziedzinę konstrukcji i techniki lotni-
czej, dając mu dokładną charakterystykę
Po-2.

Z szczególnym naciskiem należy zwró-
cić uwagę na staranne opracowanie gra-

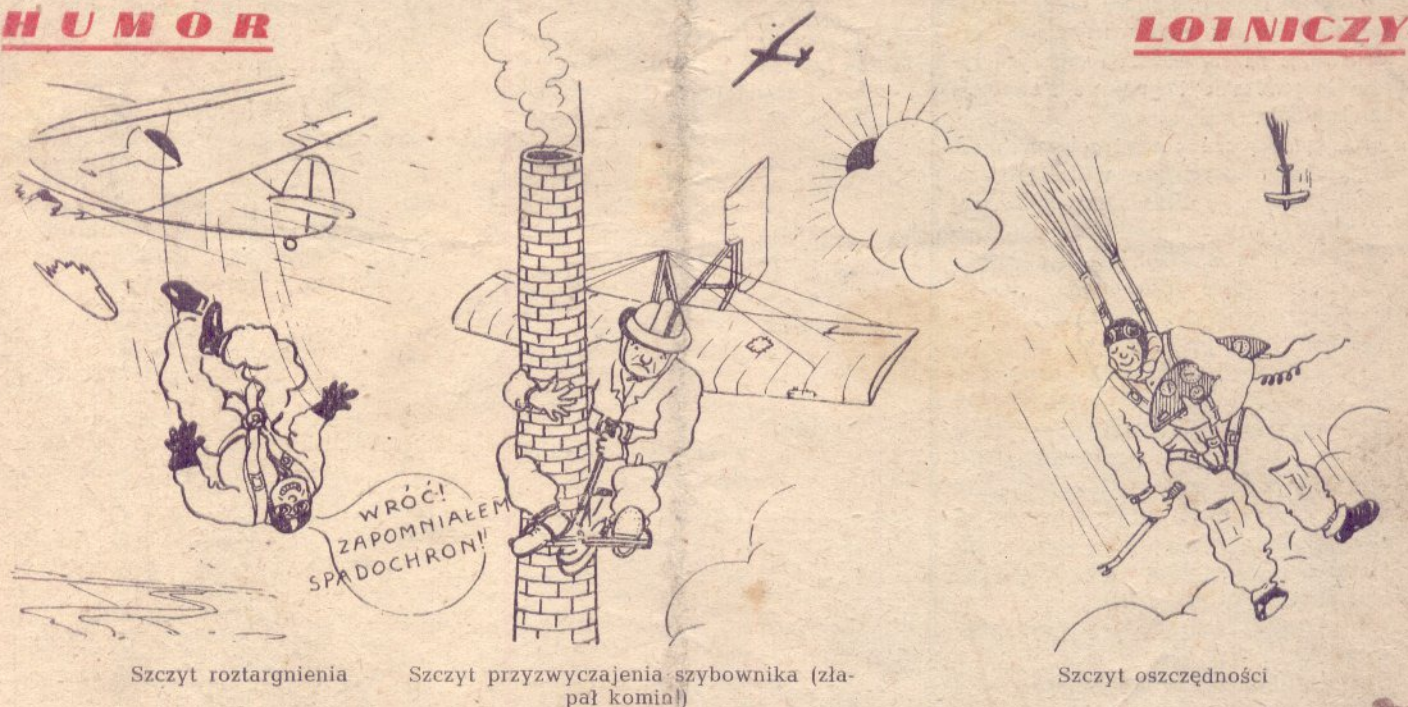
ficzne pierwszej części książki, na bogac-
two ilustracji i wykresów, które ożywiają
suchy tekst wykładu.

W drugiej części, autor przechodzi do
wykładu nauki pilotażu.

„Po-2” — konstrukcja i technika pilo-
tażu stanowić będzie doskonały podręcz-
nik dla opanowania podstawowej wiedzy
z dziedziny lotnictwa dla elewów szkół
lotniczych, jako też dla szerokich rzesz
miłośników lotnictwa, przystępna zaś je-
go cena umożliwi szerokie rozprowadze-
nie książki wśród czytelników.

karo

HUMOR



Szczyt roztargnienia

Szczyt przyzwyczajenia szybownika (złapał komin!)

Szczyt oszczędności



Ob. Leszek Pająk (Będzin): Numer „Skrzydlatej Polski”, o który prosicie, wysłaliśmy. Adresu Meissnera nie znamy.

Ob. Janina Lewinger (Wadowice): Modelu redukcyjnego nie można powiększyć do naturalnej wielkości i latać na nim. Trzeba się dużo i dobrze uczyć, by zostać konstruktorem i budować samoloty. Trzeba skończyć najpierw gimnazjum, a potem Wydział Lotniczy na Politechnice. Co do Waszego modelu, to spróbujcie go jeszcze raz zbudować, zwracając uwagę na dokładne wykonanie. Życzymy powodzenia.

Państwowa Tkalnia Lnu „Mieszko” (Szymrych): Czy nie patafilibyste zorganizować przy fabryce modelarni, lub kursów szybowcowych? Porozumcie się z Kołem Lotniczym przy fabryce Johna w Łodzi.

Ob. Sławomir Peszkowski (Bielsko): Pomysł bardzo dobry, ale... prosimy o bardziej staranny rysunek i bardziej szczegółowy opis. Po spełnieniu tych warunków, na pewno zamieścimy.

Ob. Jarząbek Józef (Łuczany): Artykuł słuszny i dobry, ale jeszcze nie do zamieszczenia. Piszcie raczej o swoich przeżyciach, o tym co Was otacza, o tym co sami robicie.

Ob. Laszczka Zdzisław (Warszawa): Lotnik musi być wytrwały. Nie wątpię, że ob. Jastrzębskiego odnajdziecie. Nakład „SiM” jest dwa razy większy, niż nakład przedwojennej „Skrzydlatej Polski”. Loty nad Warszawą odbywają się z Okęcia. Cen szybowca i samolotu narazie nie możemy podać. Szybowce wykonuje kilka warsztatów, m. in. w Bielsku i w Grunowie.

Ob. Dymacz Marian (Rzeszów): 6-ty numer „Skrzydlatej Polski” możemy wam wysłać, tylko napiszcie, z którego roku (1945, czy 1946). Numeru 1 niestety nie mamy wcale. Cel, o którym piszecie, nie jest tak daleki jak mogłoby się wydawać. Dziękujemy za serdeczny list.

Ob. Cezariusz Papiernik (Rypin): Już niedługo i u Was w Rypinie powstanie koło Ligi Lotniczej, w którym przypuszczam będziecie jednym z najczynniejszych członków. Jeśli macie silną wolę, to na pewno wszystkie Wasze zamiary spełnią się. Spróbujcie sami zbudować „Orlątko” w/g planu.

Ob. Kazimierz Gaciuk (Lublin): Pomysł dobry. Rysunek słaby. Przypuszczalnie skorzystamy.

WYDAJE: Redakcja Czasopism Lotniczych. REDAGUJE: Komitet Redakcyjny. Red. Janusz Przymanowski, mjr, Zast. red.: Antoni Mańkowski, kpt. Adres red. i adm.: Warszawa—Mokotów, ul. Maratońska 4.

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.