

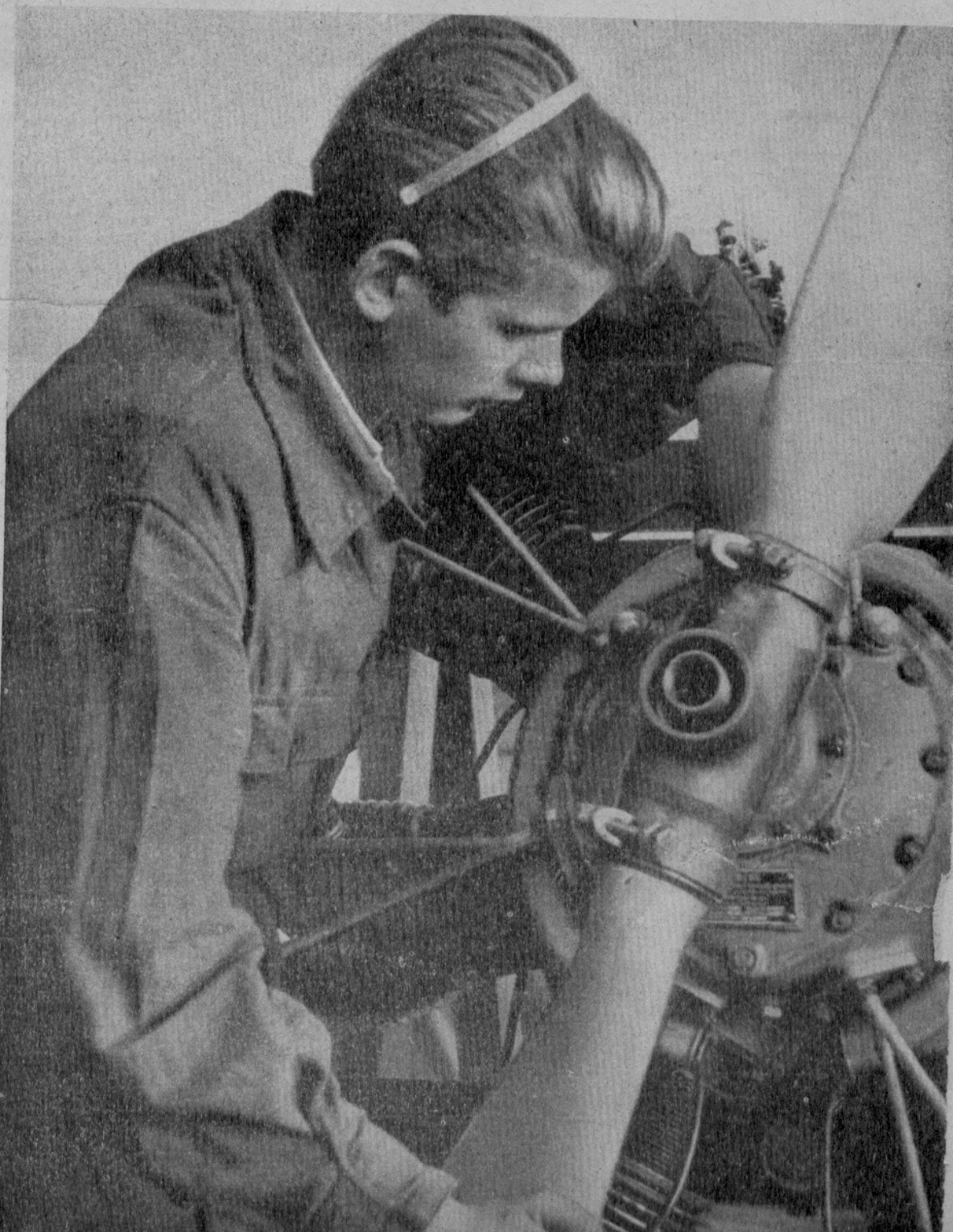
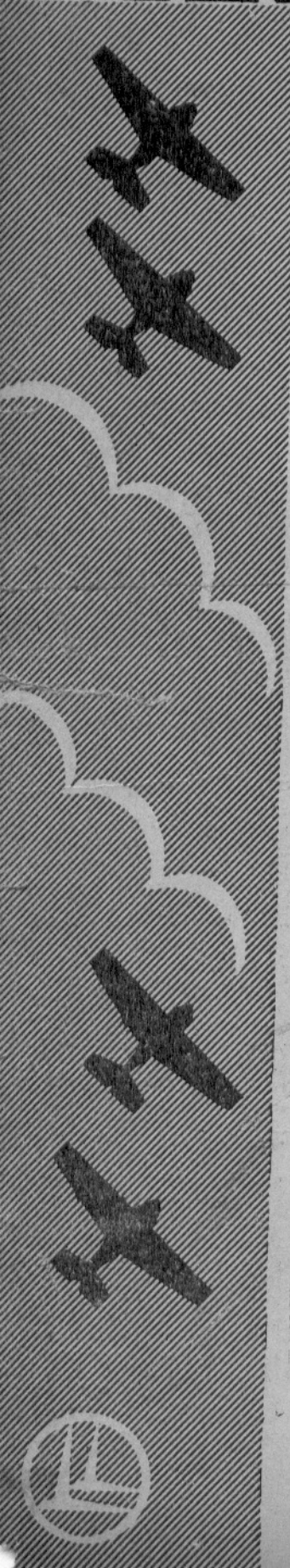
PIKRZYDŁA **SiM**OTOR

*tygodnik
młodzieży
lotniczej*

ROK V

NR 7 (191)

7 - 14 LUTEGO 1950



PIERWSZA ESKADRA SZEŚCIOŁATKI

Uwaga członkowie Aeroklubów LL, piloci silnikowi i szybowcowi! Wiadomość dla was! Hasło, rzucone na łamach 52/49 numeru naszego tygodnika, przyniosło pierwszy odzew z terenu. Sześciu pilotów Aeroklubu Warszawskiego zorganizowało się w „I Eskadrę Sześciolatki“, której celem jest jak najlepsze służenie sprawie rozwoju lotnictwa sportowego Polski Ludowej. Deklarację organizacyjną „I Eskadry“ podajemy poniżej w oryginale:

Do Zarządu

Aeroklubu Warszawskiego
Ligi Lotniczej

My, niżej podpisani członkowie Aeroklubu Warszawskiego, w dążeniu do jak najlepszego służenia sprawie lotnictwa sportowego Polski Ludowej, podejmując hasło, rzucone na łamach tygodnika „Skrzydła i Motor“, postanowiliśmy zorganizować się w „I Eskadrę Sześciolatki“.

Nazwa „Eskadra Sześciolatki“ ma znamięnować naszą ścisłą więź z planem sześcioletnim, planem budowy podstaw socjalizmu, u progu którego stoimy i do którego jak najsprawniej realizacji na polu lotnictwa sportowego pragniemy wnieść nasz udział.

Cele, dążenia i zamierzenia „I Eskadry Sześciolatki“ ustalone zostały na odbytym w dniu 28 stycznia br. zebraniu organizacyjnym.

Celem „I Eskadry Sześciolatki“ jest socjalistyczne przodowanie w całości kształceniu pracy lotniczej, w tej liczbie zarówno na polu wyczynu sportowego, planowości latania, oszczędności, dyscypliny i koleżeństwa, jak i na polu uswiadomienia politycznego i pracy społecznej na terenie Ligi Lotniczej.

W związku z tym kolektywnie deklarujemy wykonać następujące zobowiązania do dnia 31 czerwca br.:

1. Uzyskanie dwóch srebrnych odznak szybowcowych.
2. Uzyskanie dwóch uprawnień do zabierania pasażerów na szybowce dwumiejscowe.
3. Uzyskanie dwóch uprawnień do holowania szybowców za samolotem.
4. Uzyskanie dwóch uprawnień do wykonywania



Zespół „I Eskadry Sześciolatki“. Od lewej: Witkowski, Stanisławski, Rejniak, Ablamowicz, Franczuk i Kulesza

Foto: Red. Czas. Lotn.

lądowań na samolotach w terenach przygodnych.

5. Uzyskanie dwóch uprawnień do wykonywania akrobacji na samolotach.

6. Wykonanie dwóch lotów propagandowych do ośrodków wiejskich, połączonych z wygłoszeniem prelekcji i organizowaniem kół LL.

7. Wygłoszenie 40 prelekcji na tematy lotnicze, zgodnie z zapotrzebowaniem Okręgu Ligi Lotniczej lub aeroklubu.

8. Współpracę z czasopismami lotniczymi, przez bezpośrednie dostarczanie dla prasy aktualnych materiałów o lotnictwie, wraz z obsługą fotograficzną, w ilości: 20 stron maszynopisu i 10 zdjęć o tematyce lotniczej.

9. Pomoc jednemu z nielicencjonowanych członków klubu w przygotowaniu się do uzyskania licencji pilota turystycznego.

10. Zredagowanie 2 numerów Klubowej Gazetki Ściennej.

Oprócz powyższych zobowiązań do dnia 31 czerwca br. „I Eskadra Sześciolatki“ deklaruje:

- a) Stałą gotowość do wykonania lotów społecznych i zleconych w rodzaju: loty sanitarne, hole szybowców, transporty samolotów, ochrona lasów, wykrywanie zatorów lodowych w sezonie zimowym itp., przy czym w wypadkach pilnych — kolektyw eskadry melduje się na lotnisku do dyspozycji w ciągu trzech godzin od chwili zawiadomienia.

b) Stałą gotowość do pomocy kierownictwu Aeroklubu Warszawskiego w prowadzeniu treningu, w ramach posiadanych uprawnień i kwalifikacji.

c) Stałą gotowość dzielenia się zdobytymi doświadczeniami z młodszymi lub mniej zaawansowanymi kolegami klubowymi.

d) Stałe dokształcanie się teoretyczne.

e) Dążenie do zakwalifikowania się do uczestnictwa we wszystkich imprezach i zawodach, przewidzianych kalendarzem imprez ARP.

f) Przykładowe przestrzeganie obowiązujących przepisów dyscypliny lotniczej.

„I Eskadra Sześciolatki“ wzywa równocześnie wszystkich kolegów klubowych i pilotów innych Aeroklubów do organizowania dalszych eskadr sześciolatki i podejmowania szlachetnej rywalizacji.

(—) Ablamowicz Andrzej, (—) Franczuk Stefan, (—) Kulesza Jerzy, (—) Rejniak Tadeusz, (—) Stanisławski Janusz, (—) Witkowski Ryszard.

Oceniając zobowiązania „I Eskadry Sześciolatki“ trzeba stwierdzić, że stanowią one zamierzenia ambitne i w każdym punkcie pełnowartościowe dla naszego lotnictwa sportowego. Staną się one z pewnością bodźcem do zawiązywania w Aeroklubach dalszych Eskadr.

Czym bowiem, jeśli nie

przeniesieniem na nasz lotniczy teren zobowiązania przodującego górnika Markiewki jest Eskadra Sześciolatki? Piloci z I Eskadry zrozumieli, że lotnictwo sportowe jest jednym z odcinków ogromnego frontu walki o wykonanie Planu Sześcioletniego.

Zobowiązania długofalowe mogą i winny być udziałem nie tylko pilotów najbardziej zaawansowanych, ale również początkujących i średnio zaawansowanych pod względem pilotażowym.

Zobowiązania zdobycia uprawnień do startów na holu mogą być tak samo, a nierzadko i bardziej cenne, jak zobowiązania do uzyskania uprawnień lądowania w przygodnych terenach. Deklaracje wzorowego poprowadzenia jakiegokolwiek zaniechanego Koła Ligi Lotniczej, albo organizowania startówek, czy prasówek startowych są równie ważne, jak zadeklarowanie wygłoszenia czterdziestu prelekcji. Pamiętać jednak należy, że słowo lotnika musi być wiążące. Bieda eskadrze, która swych, zbyt śmiałych zamierzeń nie wykona. Napewno nie nie zdoła wtedy powstrzymać naszego rysownika, przed umieszczeniem takiej eskadry na łamach SIM-u w... kaloszu. Do tego jednak nie dojdzie. Znamy obowiązki i wagę słów lotnika.

Zyczymy „I Eskadrze“ przekroczenia wykonania jej zobowiązań, a równocześnie oczekujemy zgłoszeń o zawiązaniu dalszych „Eskadr Sześciolatki“.

„Jesteśmy członkami Koła Ligi Lotniczej. Koło istnieje już prawie rok, ale mówiąc prawdę — nie bardzo wiemy, co mamy w Kole robić. W rozmowach z kolegami doszliśmy do wniosku, że przydałyby się częściej pogadanki lub odczyty na tematy lotnicze. Dotychczas mieliśmy trzy pogadanki i nawet nie wiemy, kiedy będzie następna!” — tak pisze do nas kol. Zbigniew W. z Lublina.

Słowa te nie były dla mnie nowością. Powtórzone w innej formie — znalazły się również w kilku podobnych listach „Co mamy w Kole robić?” — oto jest pytanie.

Pytanie to jest tym bardziej ważne, że w chwili obecnej zakończył się okres walnych zebrań w Kółach terenowych LL, a nowo wybrane Zarządy przygotowują się do podjęcia zaszczytnych, ale i trudnych obowiązków kierowania pracą w Kole. Praca ta jest fragmentem udziału lotników i miłośników lotnictwa w codziennej walce mas pracujących naszego kraju o utrzymanie pokoju światowego, w której — nie może również zabraknąć ludzi lotnictwa.

* * *

— Co mamy robić w Kole? powtórzył wolno szesnastoletni Julek. (Zapytałem go przed tym, jak sobie wyobraża działalność członków jego Koła LL). Przyjechałem właśnie do Bytomia Idąc od dworca kolejowego, zobaczyłem zdaleka Julka. Zaczęła się rozmowa — oczywiście na tematy lotnicze.

— Przyznaję, że i ja do niedawna niezbyt dobrze zdawałem sobie sprawę z tego, jak powinna wyglądać nasza praca — zaczął. — Ale, to trwało do chwili walnego zebrania. Teraz już orientuję się, co powinniśmy robić, ażeby Koło nie spało.

— Odpowiedz mi, Julku, jak to tam było na Waszym walnym zebraniu?

— Widzisz, nasze Koło istnieje już dosyć dawno, ale właściwie cała jego praca polegała na ściąganiu przez zarząd składek od członków. Czuliśmy, że coś jest nie w porządku, ale nikt nie mógł zdobyć się na jasne, owarte postawienie pytania: co jest nie w porządku? Mieliśmy nawet kilka pogadek, ale — każdy z nas czuł, że tego wszystkiego nie można nazwać pracą. Ta-

ZABIERAMY SIĘ DO PRACY W KOLE LIGI LOTNICZEJ

ki stan trwał kilka miesięcy: ani zarząd Koła, ani my — członkowie — nie umieliśmy się zdobyć na coś lepszego. Koło — na prawdę spało.

Z początkiem stycznia zarząd dostał zawiadomienie, żeby do końca miesiąca przeprowadzić w Kole wybory nowego zarządu. Prezes Koła pokazał mi to zawiadomienie. Zacząłem czytać: „Od terminowego i sprawnego przeprowadzenia wyborów oraz od wprowadzenia właściwych ludzi do Zarządów Kół — zależy dalszy rozwój i praca Ligi Lotniczej! Zarządy Kół muszą dolożyć wszelkich starań, aby akcja wyborcza została przeprowadzona sprawnie”.

Szczególnie mocno poruszyły mnie słowa, mówiące o tym, od czego zależy rozwój i praca Ligi Lotniczej! Postanowiłem powiedzieć parę słów na walnym zebraniu.

— No i powiedziałeś?

— Tak. Oprócz mnie głos zabrało przynajmniej dziesięciu kolegów. Skrytykowaliśmy nie tylko pracę zarządu, ale — również szczerze omówiliśmy naszą własną bezczynność i brak trosk o uaktywnienie pracy w Kole. Wszyscy jesteśmy winni! — mówił Józek, przewodniczący Koła ZMP. — Nowy zarząd, który wybierzemy, musi z miejsca wziąć się do solidnej roboty, a my wszyscy musimy mu w tym pomóc. Weszliśmy w wielki Plan Sześćdziesięcioletni! Aby podjąć jego wielkim zadaniom, musimy naszą pracę zreorganizować i uzdrowić! Proponuję, abyśmy już teraz zastanowili się, w jaki sposób należy podnieść na wyższy poziom pracę w Kole! Musimy znaleźć sposoby, aby jak najłatwiej upowszechnić lotnictwo wśród ludności naszego miasta!

— I wiesz, — ciągnął Julek — że od tej chwili coś się zmieniło w Kole. Wraz z członkami nowo wybranego zarządu ustaliliśmy wszyscy coś, co by można określić jako: wskazówki, mówiące o tym, jak prowadzić pracę w Kole, aby dała ona lepsze wyniki. Nasze projekty ulepszeń postaliśmy do Zarządu Oddziału Miejskiego LL w

naszym mieście. Najważniejszym naszym postanowieniem było — zacząć planować. Po paru dniach dowiadaliśmy się w sprawie naszych „Wskazówek” w Oddziale. Okazało się, że zostały przyjęte i uznane za celowe.

Okazuje się, że nad sposobem ulepszenia pracy myślało nie tylko jedno Koło LL. Kół takich było bardzo wiele. Zarząd Oddziału Bytomskiego LL zebrał wszystkie projekty, opracował je i... wyszło z tego coś w rodzaju małej instrukcji.

Czy chcecie wiedzieć, jak się przedstawiają niektóre z najważniejszych postanowień dzielnych Ślązaków? Uchwalili oni, że należy przede wszystkim: **ustalić terminarz i tematykę odczytów i pogadek.**

„Trudność” z wygłaszaniem pogadek i odczytów można usunąć: Trzeba tylko posłać do Zarządu Oddziału LL pięknie opracowany planik, który by zawierał terminy wygłoszenia zamierzonych pogadek i ich tematy. Zarząd Oddziału z pewnością zre-

wanuje się przysłaniem prelegenta. W wypadku braku prelegenta można samemu zająć się sprawą pogadek lub odczytów. Czyż mało jest odpowiedniego materiału w naszych pismach lotniczych? Więcej energii i zaradności, Koledzy!

Co robić oprócz wygłaszania pogadek? Ślązacy odpowiadają: **opracować plan imprez artystycznych!**

Tak, koledzy. Macie szerokie pole do popisu: urządzić w jedną z najbliższych niedzieli kominek lotniczy, potem — wieczór pieśni (a może i tańca?...). W elu z Was ma duże zdolności artystyczne, umie śpiewać, grać, deklamować. Niech jeden z Was w czasie przerwy między produkcjami artystycznym odczyta fragment książki Borysa Polewoja „Opowieść o prawdziwym człowieku”, czy wyjątki z książki „Warszawa — kurs na Berlin”. Nie znajdzie się taki, którego by nie zainteresowały dzieje bohaterskiego lotnika Maresjewa lub walki naszych myśliwców z fašystowską „Luftwaffe”.

Foto: WAF



Na imprezę — zaproszenie wszystkich znajomych. Ręczymy, że wielu z nich zgłosi chęć wstąpienia do Ligi Lotniczej po obejrzeniu imprezy.

A co robić oprócz organizowania imprez artystycznych i wygłaszania pogadanek i odczytów? — za-
pytacie. Posłuchajcie kolegów z Bytomia: **zaplanować sobie udział Koła w ogólnych uroczystościach państwowych z uwzględnieniem Tygodnia Ligi Lotniczej, Święta Lotnictwa itp.**

A więc, kalendarzyk do ręki, kartka papieru i ołówek. Roboty będzie dużo. Chociażby — sprawna organizacja zbórki ulicznej na rzecz LL w Tygodniu Ligi Lotniczej. Chociażby — udział w pochodach w zwartej ligowej grupie, udział w ludowych zgromadzeniach, pokazy itp. Nie szukając daleko — inicjatywę w tym kierunku wykazała młodzież Warszawy, przybывая zwartym poczem na uroczystość odsłonięcia pomnika Adama Mickiewicza i składając u stóp wieszczą piękną wiankę kwiatów — w darze od ligowej młodzieży.

Co można robić więcej? Nie tylko można, ale i trzeba: **zorganizować za pośrednictwem Okręgu i Oddziału LL pokazy filmów w kinach stałych i objazdowych o lotnictwie polskim i radzieckim.**

To jest z pewnością nie trudne do wykonania. Trzeba tylko uzgodnić z Oddziałem LL termin pokazu filmowego, zarezerwować salę (może być gimnazjalna w szkole), rozlepić za-
wiadomienie a ludzie — przyjdą. Zbraknie miejsc! Czy wielu z was widziało polski krótkometrażowy film „Młode skrzydła”? Od Was zależy, kiedy go zobaczycie.

Jakie wskazówki, dotyczące pracy w Kołach LL, opracował jeszcze Oddział Miejski LL w Bytomiu? Oto one: **organizować w porozumieniu z Oddziałem LL wycieczki na lotniska, gdzie członkowie Koła mają możliwość obejrzenia samolotów i szybowców oraz poznać ich budowę, starać się w Oddziale LL o zorganizowanie kursu ogólnolotniczego (kurs taki ogromnie rozszerza wiadomości z dziedziny lotnictwa), założyć kącik świetlicowy dla Koła (oczywiście, gdyż najlepiej pracuje się we własnym pomieszczeniu), w 100% i terminowo śledzić składki członkowskie, sy-**

KOGO INTERESOWAŁY

NASZE LOTNISKA

Sala sądowa jest wypełniona po brzegi. Tłumnie zebrana publiczność, przedstawiciele prasy krajowej i zagranicznej z napięciem przysłuchują się rozprawie, toczącej się przed sądem wojskowym w Szczecinie. Skrzypią pióra stenografów i korespondentów. W ciszy, panującej na sali, padają spokojne pytania przewodniczącego i prokuratora.

Przed sądem Rzeczypospolitej stanęła grupa francuskich szpiegów, oskarżonych o zbieranie wiadomości, stanowiących tajemnicę państwową i wojskową, o przekazywanie tych wiadomości za granicę, w szczególności o sabotaż (tzn. szkodnictwo gospodarcze). Przebieg rozprawy sądowej ujawnia, jak bardzo podłych sposobów chwytają się szpiedzy w swej robocie, wykazuje jasno, komu i dlaczego zależy na tym, aby nam szkodzić na każdym kroku.

Oskarżeni, a wśród nich osławiony André Robineau, któremu w listopadzie ub. nasze władze udaremniły ucieczkę samolotem do Francji, dużo mówią o lotnictwie. Bo też lotnictwo, tak cywilne jak i wojskowe, było dla nich jednym z najbardziej interesują-

cych zagadnień. Obok takich wiadomości, jak ilość i rodzaj samolotów, rozmieszczenie i stan lotnisk czy rozmiary hangarów, pana Robineau i jego zwierzchników interesowały także zdawałoby się błahostki, jak wysokość drzew na lotnisku, a nawet zbiorniki wodne. Wszystkie te dane umieszczano następnie w specjalnych raportach i wysyłano do Paryża.

Szpiedzy nie poprzestawali na lotnictwie. Robili plany naszych portów i fabryk, sporządzali spisy jednostek wojskowych, ba, nie zapomnieli o szpitalach, szkołach i urzędach! W ślad za szpiegostwem szedł sabotaż: planowano niszczenie zakładów przemysłowych, dróg, mostów, elektrowni. I to także działo się w myśl rozkazów z Paryża.

Bo imperialiści, niezależnie od tego w jakim kraju żyją i jakimi pieniędźmi placą swym szpiegom, zawsze są jednakowi. Ciągłe nie chcą się pogodzić z myślą, że raz na zawsze utracili swe wpływy w krajach demokracji ludowej, że z każdym dniem tracą je w innych krajach świata, że staje się coraz bliższa chwila ostatecznej zagłady kapitali-

zmu. Dlatego chwytają się wszystkich możliwych środków, aby tę chwilę opóźnić. Historia jest jednak nieubłagana i ani pan Robineau, ani jego amerykańscy i francuscy mocodawcy nie odwrócą jej biegu.

Z procesu szpiega Robineau i jego bandy musimy wyciągnąć pewne wnioski. Musimy zdać sobie sprawę, że każde słowo niepotrzebnie rzucone, może być wykorzystane przez wroga. Ileż to razy lekkomyślnie operujemy w rozmowie nazwiskami, cyframi, danymi, ileż razy mówimy bez zastanowienia o rzeczach ważnych. A nawet najdrobniejsza wiadomość, nawet ilość wylatanych godzin czy zbudowanych modeli może się stać źródłem informacji dla szpiega. Z drobnych wiadomości, które zbierze on przez miesiąc, może ułożyć niezły raport. A ten — potrafi już odpowiednio wykorzystać.

Im bliższe jest zwycięstwo socjału zmu, tym podlegszych środków chwytają się imperialiści. Musimy im tę wrogą robotę udaremnić. A najlepszą bronią przeciw szpiegom — jest milczenie.

(wig)

stematycznie wysyłać do Zarządu Oddziału LL sprawozdania z miesięcznej pracy Koła, wszcząć akcję mającą na celu zrzeszenie wszystkich członków Koła w Towarzystwie Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

Wykonanie tych tylko wskazówek, to nie jest bynajmniej wszystko, na co może i powinien zdobyć się Zarząd dobrze pracującego Koła Ligi Lotniczej. Ktoś kiedyś powiedział: ile głów — tyle pomysłów! Ile otwartych, bystrych głów członków Koła LL — tyle pomysłów ulepszenia pracy w Kole! Nie ma żadnej wątpliwości, że pomysłów tych jest dużo, trzeba tylko umieć je z siebie wydobyć.

Chodzi przecież o nową, lepszą, wydajniejszą, sprawniej zorganizowaną działalność wszystkich członków Ligi Lotniczej. Chodzi tu — o nasze Ludowe Lotnictwo i jego popularyzację wśród społeczeństwa.

ZAR.

CO, GDZIE, KIEDY?

Cała załoga huty „Baldon” w Katowicach, w liczbie kilku tysięcy członków wstąpiła do Ligi Lotniczej, tworząc na terenie huty nowe Koło LL. Sukces ten jest wynikiem akcji prowadzonej przez Miejski Oddział LL w Katowicach.

W stu procentach zrealizował zobowiązanie dla uczczenia Rocznic Urodzin Generalissimusa Stalina Miejski Oddział LL w Gliwicach, podwyższając liczbę swych członków o 7 000 osób.

Dobrymi wynikami pracy legitymuje się Okręg Śląski LL w Katowicach. W roku ubiegłym Zarząd Okręgu zorganizował, między innymi, 117 uroczystości i imprez samodzielnych oraz urządzonych wspólnie z innymi organizacjami, 45 akademii urządzonych placówkami terenowymi Okręgu, wygłoszono przez radio i ogłoszono w prasie 82 artykuły.

Pogadanka z przezrocząmi na temat „Polscy modelarze na Węgrzech na I Międzynarodowych Zawodach Modeli Latających ZSRR Państw Demokracji Ludowej” odbyła się w dniu 28 stycznia br. w Okręguwej Modelarni Lotniczej w Poznaniu.

Poranek pieśni, tańca i muzyki, poświęcony czołowym aktywistom i przodującym Kołom LL, urządził Obwód Miejski LL w Gliwicach w dniu 18 grudnia ubiegłego roku, w sali Centralnego Domu Kultury. Udział w koncercie wzięła amatorska orkiestra Ośrodka Szkolenia Zawodowego PZPR, artystka Opery Śląskiej Natalia Stokowacka, chór rewersistów oraz modelarze gliwickiej modelarni lotniczej. Koncert wywołał wielkie zainteresowanie wśród ludności Gliwic.



Kpr. Jan Guzek, uczestnik biegu narciarskiego na 12 km

LOTNICY NA NARTACH

Zimowe Zawody Sportowe Wojsk Lotniczych, które zostały zorganizowane już po raz drugi w styczniu br. są wydarzeniem doniosłej wagi zarówno dla zawodników-lotników, jak i — czytelników prasy lotniczej. Nasi specjaliści wysłannicy: fotoreporterzy: Mierzanowski i Millak oraz rysownik Włodzimierz Dybeżyński uwiecznili na kliszach i brystolu rysunkowym kilka postaci lotników, biorących udział w zawodach.



Drugie miejsce w biegu narciarskim na 12 km zdołał lotn. Franciszek Filas



Sędzią rozgrywek hokejowych był por. Kołodziej-ski, zarazem jeden z organizatorów Mistrzostw



Tak wygląda grupa kierownictwa Zawodów w Zakopanem w ujęciu naszego rysownika



Kpt. Siennicki, zastępca kierownika grupy



Wychowanie fizyczne ma w lotnictwie ogromne znaczenie. Kierownikiem WF w jednej z jednostek jest kpt. Dakański (powyżej)

TURNIEJ SZACHOWY LOTNIKÓW

Gra w szachy, to nie tylko przyjemna rozrywka. Wyrabia ona w człowieku biegłość umysłu i szybką orientację, umiejętność prawidłowej oceny sytuacji i powzięcia prawidłowej decyzji. W szachach nie ma szablonu. W grze tej trzeba mieć własną inicjatywę i szybką, przewidującą orientację. Dobrze wiecie, że wspomniane wyżej cechy potrzebne są każdemu żołnierzowi, a szczególnie lotnikowi. Lotnicy grają chętnie w szachy, jak zresztą wszyscy nasi żołnierze. Rokrocznie odbywa się też turniej szachowy o mistrzostwo Wojsk Lotniczych, rozgrywany w ramach turnieju o mistrzostwo Wojska Polskiego. Rozgrywki te poprzedzane są eliminacjami. W jednostkach lotniczych eliminacje takie rozpoczęły się 1-lutego br.

i trwać będą do 25 tegoż miesiąca. Mistrz i wice-mistrz każdej jednostki weźmie udział w turnieju o mistrzostwo jednej z 6-ciu przewidzianych grup. Rozgrywki w grupach trwać będą od 25 lutego do 10 marca br. Mistrzowie poszczególnych grup zakwalifikują się do grupy finałowej, która wyłoni już szachowego mistrza Wojsk Lotniczych. Finały odbędą się w dniach od 10 do 17 marca br. Zwycięzca reprezentować będzie Wojska Lotnicze w finale turnieju szachowego o mistrzostwo Wojska Polskiego.

Zainteresowanie turniejem szachowym wśród lotników wojskowych, zarówno oficerów jak i szeregowych — jest bardzo duże.

(kon)



Ppr. Mach z lotnictwa myśliwskiego jest jednocześnie narciarzem, hokeistą i kierownikiem WF

PIERWSZY LOT IL-12

S. MUSATOW.

Poniżej zamieszczamy sprawozdanie specjalnego wysłannika radzieckiego pisma „Trud”, S. MUSATOWA z pierwszego lotu samolotu komunikacyjnego IL-12, który odbył się na trasie Moskwa — Taszkent — Moskwa. Dziś IL-y latają już na wszystkich liniach Związku Radzieckiego i na kilkunastu liniach lotniczych zagranicznych i nikogo to nie dziwi, ale wtedy — lot był prawdziwą sensacją.

7. Moskwy odprowadził nas deszcz. Właśnie tego chmurnego ranka nowy samolot pasażerski „Iliuszyn 12” miał odbyć swój pierwszy lot na linii Moskwa — Taszkent — Moskwa.

Do kierownictwa ruchu weszła załoga samolotu: dowódca W. A. Wachruszew, drugi pilot P. I. Petraszewicz, nawigator N. P. Nowikow, mechanik S. I. Gumakow oraz radiotelegrafista P. S. Gordijenko. Dowódcą jest stary doświadczony pilot, który od roku 1931 przeleciał na liniach Aeroflotu prawie milion kilometrów.

— Lecicie z nami? — zwrócił się do mnie tow. Wachruszew po załatwieniu formalności w kierownictwie ruchu. — Będziecie pierwszym pasażerem i korespondentem, który na „Iliuszynie 12” wyrusza w tak daleką podróż.

Wyszliśmy na lotnisko. Świtało. Dał silny wiatr, a zimny deszcz ciął po twarzy. Weszliśmy do wnętrza samolotu, pokrytego blachą błyszczącego duraluminium. W kadłubie samolotu znajduje się 27 miękkich i wygodnych foteli. „Iliuszyn 12” jest nowoczesnym samolotem komunikacyjnym, posiada dwa silniki o olbrzymiej mocy, pozwalające na osiągnięcia znacznie większej szybkości od dotychczasowych samolotów pasażerskich.

Żaloga zajęła miejsca. Ryknęły silniki, zawirowały śmigła. Po chwili wzbił się w powietrze.

Wydobyłem notes i zapisałem: „Wystartowaliśmy o godzinie 5-ej min. 50 według czasu moskiewskiego”. Samolot wznosił się stopniowo. Ziemia wy-

glądała jak jakaś olbrzymia mapa. Wkrótce znikła z oczu: znaleźliśmy się w mgłę.

— Lecimy przez „mleko” — tłumaczy mi mechanik z kabiny pilota. Przypatrując się uważnie przyrządom kontrolnym, dodał: — Silniki pracują bez zarzutu!

Z góry, z dołu i po bokach otaczają nas chmury. Lecimy na wysokości 3000 m. Warkot silników słychać w znacznie mniejszym stopniu, niż w innych samolotach, dzięki izolacyjnym przegrodom wmontowanym w ściany „Iliuszyna”.

Oirzujemy drogą radiową komunikat:

— Nad Kujbyszewem — burza.

Później dowiedziałem się, że nad europejską część ZSRR przedostało się przez półwysp Kola zimne powietrze z północy. Burza, która powstała nad Kujbyszewem, miała wszelkie cechy cyklonu. Zaczyna silnie rzucać. Zmuszeni jesteśmy wznieść się wyżej. Wskazówka wysokościomierzowa pokazuje 3100, następnie 4000, 4200 m i stale przesuwa się w górę. Teraz prawie że nie odczuwamy rzucania. Samolot leci spokojnie.

Dopiero o godzinie 9-tej samolot zaczął obniżać lot. Coś zaczęło bębnić po szybach i zewnętrznej stronie ścian. To tajał lód, którego odłamane kawałki uderzały w maszynę.

Wkrótce ujrzelśmy przez szybę przesuwające się domki, długie, równe ulice i place. To Aktubińsk, który leży mniej więcej w połowie drogi między Moskwą a Taszkentem. Przelecieliśmy pierwszych 1500 km.

W Aktubińsku, dokąd według rozkładu przylecieliśmy o godz. 10 m. 40 samolot podlega sprawdzeniu. Uzupełnia się tu zapas benzyny. Udajemy się do budynku portu lotniczego. Jest restauracja dla podróżnych.

Po godzinie opuszczamy Aktubińsk. Kierunek — Taszkent. Samolot leci w świetle gorących promieni południowego słońca:

— Spójrzcie! — powiada nawigator tow. Nowikow. — To jest morze Aralskie. A teraz przetniemy Syr-Darię. Niby jakaś wąska a długa wstęga pojawiła się jedna z największych rzek Azji Środkowej. Nagle samolot przechylił się na skrzydło, robi zakręt. Lądujemy na lotnisku w pustyni.

Komendant lotniska, Fiodor Iwanowicz Majski, radzi abyśmy odpoczęli i zaprasza nas na przekąskę. Na małym lotnisku jest restauracja.

Mały zespół pracowników lotniska ofiarnie pracuje w trudnych warunkach na pustyni, pełniąc zaszczytnie swój obowiązek. Największym marzeniem tych ludzi jest przeprowadzenie instalacji wodociągowej z dworca kolejowego. Załoga lotniska ma jeszcze jedno pragnienie — odbudować budynek, który spłonął w 1945 r.

Samolot znów oderwał się od ziemi i leci ponad piaszczystymi wydmi. Po upływie dwóch minut ukazała się naszym oczom wspaniała Syr-Daria, kapryśnie wijąca się wśród piasków.

Zniknęła pustynia, a na jej miejscu wyłoniła się taszkentcka dolina. Pod nami zabieliły się domki. Z każdą chwilą przybywa ich coraz więcej. Oznaczają się główne arterie miejskie, parki i ogrody.

Samolot zatacza krąg i gładko ląduje na lotnisku. Lot Moskwa — Taszkent na przestrzeni prawie 3000 km — zakończony.

Wczesny ranek następnego dnia był w Taszkencie chłodny, lecz przyjemny.

Z ogrodów dolatywał silny zapach róż i jaśminów. Na drzewach widać było rudziejące już morele. O godzinie 6 minut 30 znów siedzieliśmy w samolocie. Jeszcze kilka minut i jesteśmy nad miastem.

O godzinie 5 według czasu moskiewskiego dosłajemy się w pas zimnego powietrza. Jest silny wiatr. Wspaniałe załoty „Iliuszyna” sprawiają jednak, iż z powodzeniem opanowują rzucania.

Następuje lot bez zewnętrznej widoczności. Punktualnie o godzinie 8 minut 50, według rozkładu lotu, samolot ląduje na aktubińskim lotnisku.

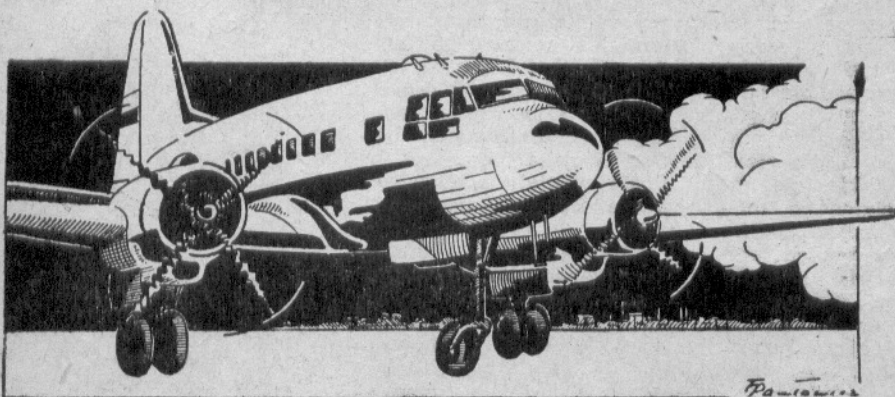
Wachruszew podniósł głowę i zaczął wpatrywać się w maleńki punktik na niebie, który rósł z każdą chwilą. — Drugi „Iliuszyn 12” leci do Taszkentu!

Po kilku minutach po raz pierwszy spotkali się na lotnisku podróżni z obu samolotów.

Zaledwie wylecieliśmy z Aktubińska — zaczęła się mgła. Wyszliśmy z niej dopiero na wysokości 3200 m. Do Moskwy jest jeszcze 460 km. Pod nami błyszczy Oka. Jeszcze 20 minut lotu i na lewo za nami zostaje Riazan.

Uciekają pod nami wsie, szosy i linie kolejowe. Wreszcie — samolot zmniejsza szybkość i opuszcza się na lotnisko.

Pierwszy lot „Iliuszyna 12” na linii Moskwa — Taszkent — Moskwa zakończony został w rekordowo krótkim czasie. Samolot zdał egzamin.



JAK POWIETRZE PORUSZA POWIETRZE

Nieraz już pewno, drodzy Czytelnicy, zastanawialiście się, jak to właściwie steruje się wielkimi samolotami. W szybowcu, w niewielkim samolocie sportowym sprawa jest prosta: mamy drążek, który porusza ster wysokości i lotki, oraz orezyk lub pedały, poruszające ster kierunkowy. Wiedzą to wszyscy, którzy choć raz w życiu widzieli samolot. Ale czy możliwe jest, aby przy pomocy zwykłych pedałów pilot mógł poruszyć, np. ogromny ster kierunkowy samolotu komunikacyjnego, mierzący nieraz do 2,8 m wysokości. Oczywiście, że nie. Pilot nie może przecież mocować się ze sterami, które muszą być mu posłuszne i odpowiadać na każde drgnięcie jego ręki.

Toteż konstruktorzy zaprzegli do roboty maszynę, aby ułatwić pracę pilotowi. Opowiem Wam o tym tajemniczym siłaczu, o którym na ogół mało się mówi i pisze.

Aby uświadomić sobie, jak wielkie siły występują na usterzeniu w czasie lotu, przeprowadźmy sobie następujące proste obliczenie. Myślę, że ci z Was, którzy chodzą (lub ukończyli już) Teoretyczny Kurs Szybowcowy, nie będą mieli z rachunkiem żadnych trudności.

Otóż wyobraźcie sobie duży samolot transportowy, lecący na niewielkiej wysokości z prędkością 85 m/sek. (około 300 km/godz.). Założmy, że wymiary jego lotki są: długość 5 m, szerokość 1,25 m. Jeżeli więc pilot zechce teraz wychylić lotkę, będzie musiał dla jednej tylko lotki użyć siły:

$$P = C_x S \frac{\rho v^2}{2}$$

w myśl praw aerodynamiki. Oczywiście jest to siła przybliżona, gdyż i cały rachunek jest tylko orientacyjny. We wzorze mamy:

$P_{kg} = ?$ — siła potrzebna do uruchomienia lotki.

$C_x = 0,4$ — przeciętny współczynnik oporu.

$S = 5 \times 1,25 = 6,25 \text{ m}^2$ — powierzchnia lotki.

$\rho = \frac{0,125 \text{ Kg} \cdot \text{sek}^2}{\text{m}^4}$ — gęstość powietrza przy ziemi.

$V = 85 \text{ m/sek}$ — prędkość lotu.

Stąd wynika:

$$P = 0,4 \times 6,25 \times \frac{0,125 \times 85^2}{2} = 1130 \text{ kg}.$$

Pomyślcie, tysiąc sto kilogramów! Na pewno nie ma ani jednego człowieka, który mógłby taką siłą pokonać. Jakże wobec tego radzą sobie konstruktorzy?

Początkowo ograniczali się do zwiększania siły pilota w sposób mechaniczny, tzn. przy pomocy dźwigni i przekładni. Wiacie przecież, że stosując odpowiednio długie ramie, można zmniejszyć siłę, a otrzymać taki sam skutek. Sposób ten jest jeszcze do dziś stosowany z powodzeniem w samolotach średniej i małej wielkości. Kiedy jednak siły aerodynamiczne, występujące na usterzeniu, przekroczyły 1000 kg trzeba było wynaleźć coś lepszego.

I wynaleziono, bo w lotnictwie nie ma podobno rzeczy niemożliwych do zrealizowania. Był to tzw. system ser-

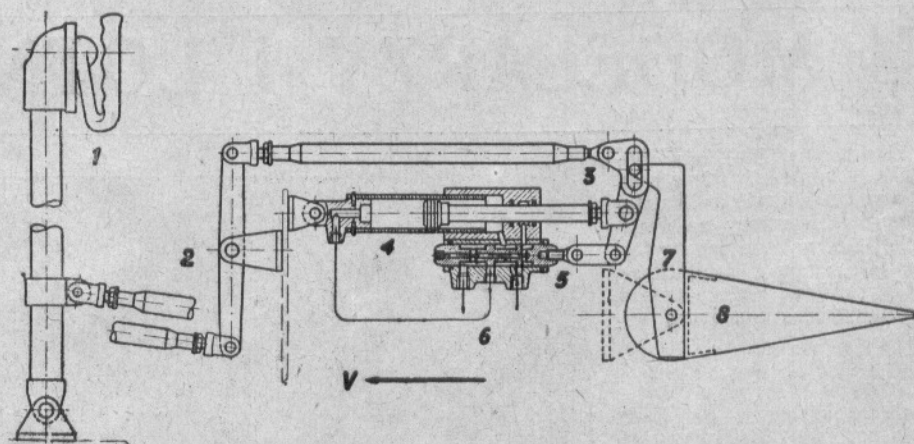
vomotorów. Cały wynalazek opierał się na bardzo prostym spostrzeżeniu, że pracę pilota może wykonać, i to znacznie lepiej, olej lub po prostu powietrze.

Servomotor (inaczej przekaźnik) składa się z dwu zasadniczych części: z cylindra suwakowego i cylindra roboczego. W cylindrze suwakowym, którego średnica nie przekracza 45 mm, umieszczony jest tłoczek, połączony szeregiem przekładni z kołem sterownicym. Każdy ruch sterownicą powoduje przesunięcie tłoczka, a więc i odsłonięcie (lub zamknięcie) jednego z otworków, znajdujących się w cylin-

drze suwakowym, do których dopływa pod wysokim ciśnieniem olej (lub powietrze). Kiedy dostanie się on do cylindra roboczego, wywiera na tłok duże ciśnienie i w ten sposób następuje ruch steru, z którym tłok jest połączony.

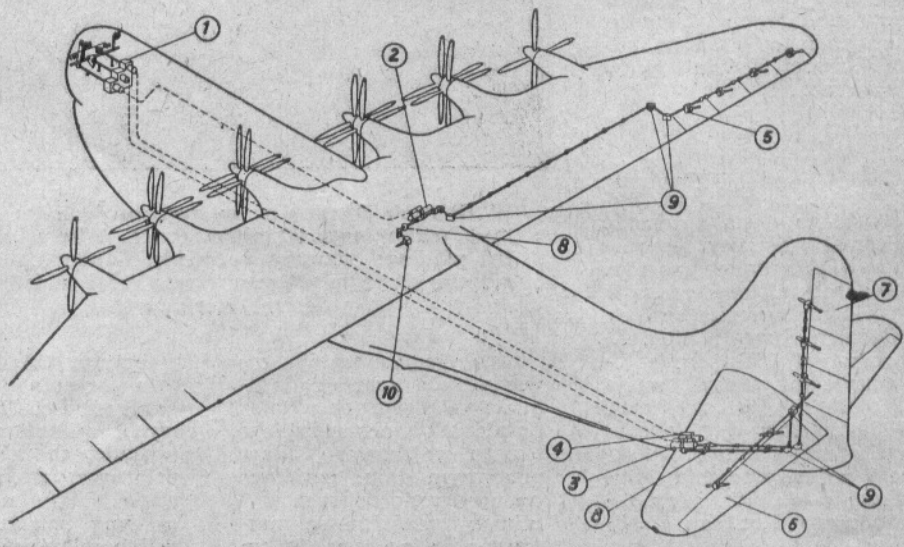
Cały więc wysiłek pilota ogranicza się do przesunięcia małego tłoczka w cylindrze suwakowym. Wysiłek ten nie przekracza kilku kilogramów, servomotor spełnia więc swoje zadanie.

Nie trudno jest obliczyć średnicę tłoka roboczego dla naszego przykładu. Założmy sobie, że olej dopływa pod ciśnieniem $P = 15 \text{ kg/cm}^2$. Wiedząc, że



U góry: servomotor (przekaźnik) hydrauliczny typu Lockheed, poruszający ster wysokości. 1 — kolumna sterownicza, umieszczona w kabinie pilota; 2 — dźwignia do steru wysokości; 3 — dźwignia przesuwana; 4 — cylinder roboczy, zamocowany przegubowo; 5 — suwak rozrządczy, poruszający się wewnątrz cylindra suwakowego; 6 — doprowadzanie i odprowadzanie oleju pod ciśnieniem; 7 — dźwignia steru; 8 — ster wysokości.

U dołu: Tak wygląda system sterowania przy pomocy servomotorów elektrohydraulicznych w wielkiej łodzi latającej. 1 — organy sterownicze i rozrząd aparatury przekaźnikowej, znajdujące się w kabinie pilota; 2 — servomotor, poruszający lotki; 3 — servomotor, poruszający ster wysokości; 4 — servomotor, poruszający ster kierunkowy; 5 — lotka; 6 — ster wysokości; 7 — ster kierunkowy; 8 — zawór, regulujący ciśnienie; 9 — stożkowe koła zębate, przekazujące ruch na prostopadłe wały; 10 — zawór zwrotny.



ciśnienie jest stosunkiem siły $F = 1130$ kg, którą mamy uzyskać, do powierzchni tłoka $Q = ?$, możemy napisać:

$$P = \frac{F}{Q} \text{ skąd } Q = \frac{F}{P}$$

a więc

$$Q = \frac{1130}{15} = 75,4 \text{ cm}^2$$

Ze wzoru na powierzchnię koła

$$Q = \frac{\pi d^2}{4} \text{ możemy wyliczyć średnicę tłoka}$$

$$d = \sqrt{\frac{4Q}{\pi}} = \sqrt{\frac{4 \times 75,4}{3,14}} = 9,8 \text{ cm}$$

Widzimy więc, jak stosunkowo proste urządzenie potrafi nam oddać ogromne usługi. Tłoczek o średnicy 98 mm porusza ster potężnego kolosa powietrznego, których nie poruszyłby największy silacz.

Dla uzyskania odpowiednio wysokiego ciśnienia w przewodach serwowatorów i w cylindrach roboczych potrzebna jest cała skomplikowana instalacja z zaworami rozdzielczymi, zwrotnikami, manometrami itp. Bieże ona początek w pompce napędzanej przez silnik. Pompka ta czerpie ze zbiornika olej lub też powietrze z otoczenia, jeśli jest to instalacja pneumatyczna i tłoczy je następnie do przewodów.

Trudno powiedzieć, jaki typ serwowatora jest najlepszy, gdyż wszystkie mają wady. Przekładnik hydrauliczny (olejowy) nie powoduje wprawdzie opóźnień w ruchu, ale zimą olej gęstnieje w przewodach i unieruchamia ster. Walka z opóźnieniem wychylania steru, szczególnie niebezpieczna w maszynach bojowych, jest prowadzona już od dawna i w chwili obec-

nej opóźnień nie przekraczają na ogół 0,06 — 0,2 sekundy. Przekładnik pneumatyczny (na sprężone powietrze) nie zamarza, ale powoduje znaczne opóźnienia (od 0,8 do 1,6 sekundy) i dlatego nie wszędzie daje się stosować. Dawniej stosowano też serwowatory elektromagnetyczne, o minimalnym opóźnieniu (poniżej 0,005 sekundy), obecnie jednak zarzucono je ze względu na zawodność działania i trudną naprawę.

Dla zabezpieczenia przed skutkami uszkodzenia instalacji na pokładzie samolotu znajduje się ręczna pompka olejowa lub sprężarka powietrzna.

Warto jeszcze dodać, że serwowatory włącza się niekiedy do obwodu pilota automatycznego. Wtedy mamy do czynienia z prawdziwym silaczem — rozumnym i posłusznym woli człowieka. W. G.

U MODELARZY I LOTNIKÓW ZSRR

Dziennik „Staliński Sokół” zamieścił fragment poematu Siergieja Wasilewa pt. „Pierwszy na świecie”. Poemat ten osnuty jest na tle życia i działalności Aleksandra Możajskiego, konstruktora pierwszego samolotu.

*

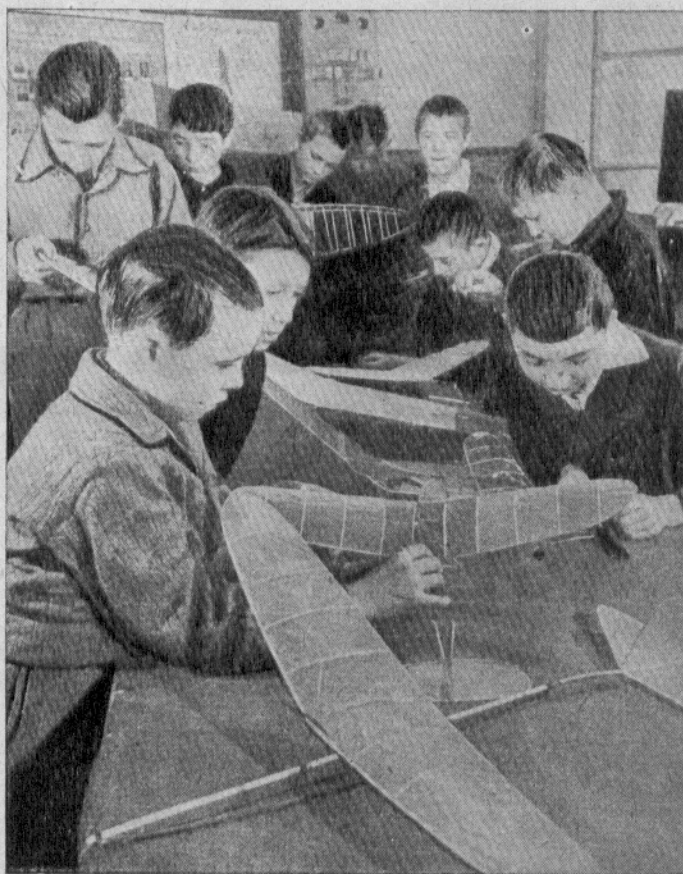
W wyborach do Rady Najwyższej ZSRR wysunięty został przez wyborców szereg kandydatów z lotnictwa. Tak np. w leningradzkim okręgu wojskowym wysunięto kandydaturę lejtenta Czajkina, inżyniera Tiutina, mechanika Wasilenki i innych.

*

Kolektyw pilotów azerbejdżańskiego okręgu Aeroflotu ma w swym gronie następnych trzech milionerów powietrznych. Są to kapitanowie Filatow i Frołow oraz radiotelegrafista Ełsukow. Ten ostatni jest Bohaterem Związku Radzieckiego i ma za sobą kilkaset godzin lotów bojowych.

*

Studenci Wojskowej Akademii Lotniczej im. Żukowskiego słyną z tego, że nieomal wszyscy, oprócz uprawiania innych sportów, są gorącymi zwolennikami sportów wysokogórskich. Niedawno dwaj z nich, Abalakow i Bielnicki, z towarzyszami zdobyli szczyt „Koliuczka” o wysokości 7150 metrów w północno-zachodnim Pamirze. Obiektem zainteresowania studentów są także góry zachodniego Kaukazu i Armenii.



W Domach Pionierów, w modelarniach w Związku Radzieckim trwa wytężona praca. Włosna za pasem, już niedługo wyruszą najmłodsi lotnicy na start. Na zdjęciu grupa uczniów w czasie zajęć w jednej z modelarni moskiewskiej.

Foto: SIB

23 stycznia została otwarta piąta Spartakiada zimowa Radzieckich Wojsk Lotniczych moskiewskiego okręgu wojskowego. Już w pierwszym dniu uzyskano na niej wiele dobrych wyników, zwłaszcza w mar-szu na 50 km i na 18 km.

Instytut CAGI projektu-je utworzenie nowego Działu Prędkości Naddźwiękowych, w którym zostaną w budowane specjalne tunele oraz wprowadzone nigdzie dotąd niestosowane systemy pomiarów sił aerodynamicznych.

FAI zatwierdziła rekord radzieckiego modelarza Jurij Chuchra, jako absolutny rekord międzynarodowy w kategorii modeli specjalnych. Model ten, typu „latające skrzydło”, osiągnął w locie po okręgu na trasie 1000 m prędkość 87,156 km/godz.

*

Kotow i Pawliczenko, oficerowie jednego z garnizonów lotniczych, zorganizowali ciekawą formę propagandy lotnictwa. Co tydzień wyjeżdżają oni samochodem do pobliskich kolchozów, gdzie wystawiają pomysłowe i interesujące eksponaty, udzielają wyjaśnień i omawia części konstrukcji samolotów. Akcja ta spotkała się z gorącym przyjęciem ze strony ludności wiejskiej.

*

Stalinowski plan przekształcenia przyrody przewiduje m. in. budowę wielu lotnisk na bezkresnych przestrzeniach piaszczyn środkowej Azji, które dotychczas uchodzą za bezwodną i bezdrzewną pustynię.

*

W radzieckich wojskowych szkołach lotniczych przeprowadzane są obecnie liczne zebrania informacyjne w związku z wyborami do Rady Najwyższej ZSRR. Uczniowie tych szkół prowadzą następnie pracę propagandową na terenie fabryk i kolchozów. Szczególnymi wynikami w tej dziedzinie poszczycić się mogą kursanci Garbuz, Sofronow i Godliński.

WSPÓŁZAWODNICTWO MIĘDZYKLUBOWE W 1949 R.

Poniżej podajemy tabelkę wyników współzawodnictwa pomiędzy aeroklubami regionalnymi za rok 1949. Współzawodnictwo międzyklubowe, które w ubiegłym roku było jednym z zasadniczych czynników wzmożenia tempa pracy na terenie aeroklubów, objęło do końca roku 76% klubów. Analiza wyników współzawodnictwa wykazała, że w czołówce znalazły się kluby, które wykonały plan lotów szybowcowych, notując przy tym wyczyny.

Zwycięstwo we współzawodnictwie w roku 1949 przypadło w udziale Bielsko-Bialskiemu ALL. Zwycięstwo bez wątpienia zasłużone. Trzeba przyznać, że klub ten potrafił zmobilizować wszystkich swoich członków do wykonania postawionych mu zadań i przez piękny finisz nie pozwolił do końca roku odebrać sobie pierwszeństwa. Nie mniej jednak praca tego klubu nie była równomierna na wszystkich odcinkach. W punktacji, np. za poziom pracy polityczno-społecznej, klub ten osiągnął stosunkowo niską notę — 170 pkt., podczas gdy inne kluby znacznie wyprzedziły Bielszczan na tym odcinku pracy (np. Kujawski ALL — 450 pkt., Ostrowski — 440 pkt. itp.).

A przecież praca polityczno-społeczna w klubie to rzecz szczególnie ważna. Pilot Polski Ludowej to przede wszystkim świadomy obywatel. Piloci klubów, to ludzie, którzy na swych odcinkach wykonują powierzone im przez ludowe państwo zadania. Zadania te nie są łatwe, ale tym bardziej zaszczytne im trudniejsze, bo tu chodzi przecież o lepsze jutro polskich skrzydeł.

Analizując wyniki współzawodnictwa międzyklubowego w roku 1949, kluby winny szczególną uwagę zwrócić na ten odcinek pracy. Podane poniżej w tabeli wyniki współzawodnictwa powinny być szczególnie przeanalizowane przez kluby. Każdy Aeroklub Ligi Lotniczej, znajdując w nich odbicie swojej pracy, pozwoli to na poznanie słabych stron dotychczasowej roboty i wykrycie błędów. Związane z obliczaniem nowych, rozszerzonych zadań, kluby muszą wyraźnie określić wszystkie braki, by w bieżącym roku

AEROKLUBY

6)

(kon)

prowadzić pracę równomiernie na wszystkich odcinkach. Trzeba stwierdzić, że współzawodnictwo międzyklubowe w roku ubiegłym, mimo pewnych błędów i niedociągnięć, zdało swój egzamin. Na terenie lotnictwa sportowego zastosowano po raz pierwszy

socjalistyczne metody i styl pracy.

Dziś po zakończeniu roku, po cyfrowych obliczeniach możemy mówić o osiągnięciach, o tym czego dokonaliśmy i z czego jesteśmy dumni. Do tego tematu wrócimy jeszcze w następnych numerach.

WYNIKI ANKIETY-BŁYSKAWICY

W „Ankiecie — błyskawicy” ogłoszonej w numerze 50-y S.M-u z ubiegłego roku wzięła udział spora ilość członków aeroklubów z całego kraju. Niektóre odpowiedzi zostały wzięte pod uwagę przy opracowywaniu nowego regulaminu współzawodnictwa. Oto nazwiska wyróżnionych, którym w nagrodę przysługuje 15-minutowy lot.

1. Zakrzewski Lech —
Warszawski ALL

2. Rożanow Sławomir —
Częstochowski ALL

3. Koneczny Janusz —
Wrocławski ALL.

Ponieważ wszyscy wyróżnieni są pilotami, więc mają prawo w myśl regulaminu ankiety wskazać najbliższe im osoby, które odbędą 15-minutowy lot pasażerski w macierzystym klubie wyróżnionego. Celem odbycia lotu należy przedstawić n'niejszy numer S.M-u w kierownictwie Aeroklubu LL, który wyda formalne zezwolenie.

Wyniki współzawodnictwa międzyklubowego za rok 1949

L. p.	AEROKLUB	miejsce	ilość punktów
1	Bielsko-Bialski	1	6.769
2	Ostrowski	2	3.992
3	Podkarpacki	3	3.308
4	Pomorski	4	3.143
5	Kujawski	5	3.111
6	Białostocki	6	3.090
7	Kielecki	7	2.751
8	Śląski	8	2.545
9	Gdański	9	2.208
10	Częstochowski	10	2.117
11	Lubelski	11	2.017
12	Bydgoski	12	1.903
13	Poznański	13	1.832
14	Warszawski	14	1.613
15	Jeleniogórski	15	1.536
16	Krakowski	16	992
17	Grudziądzki	17	941
18	Radomski	18	728
19	Olsztynski	19	395
20	Wrocławski	20	345
21	Stupski	21	310
22	Mielecki	22	166
23	Rzeszowski	23	130
24	Łódzki	—	—
25	Szczeciński	—	—

SREBRNE „D” W 1949 R.

W roku ubiegłym 23 pilotów klubowych uzyskało srebrną odznakę pilota szybowcowego. Szesnastu spośród nich uzyskało wszystkie trzy warunki do odznaki. Są to następujący piloci: Broda Jan, Brzuska Andrzej, Cnotliwy Czesław, Cnotliwy Stanisław, Dankowski Józef, Dąbrowski Mieczysław, Głazowski Tadeusz, Grubski Lesław, Kałkus Lucjan, Mycek Eugeniusz, Pionka Jan, Szczepniak Lech, Wielgus Stanisław, Wittek Adam, Wojnar Jerzy i Zając Zygmunt. Wszystko to są piloci młodzi, którzy warunki do srebrnego „D” uzyskali w ramach normalnego treningu klubowego. Reszta pilotów, tzn. siedmiu — uzupełniła warunki z roku 1948, tzn. czterech 1 warunek i trzech 2 warunki.

WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

NABÓR KANDYDATÓW

do szybowcowych szkół żeglownych rozpoczął się na terenie Aeroklubów Ligi Lotniczej w lutym i trwać będzie do końca marca br. Prawo ubiegania się o przyjęcie mają piloci szybowcowi z II stopniem wyszkolenia w wieku do lat 19. Szczegóły naboru wyjaśnia specjalna instrukcja, którą otrzymały Aerokluby LL.

CENTRUM WYSZKOLENIA LOTNICZEGO LL przyjmować będzie w roku bieżącym kandydatów na wyszkolenie silnikowe zasadniczo spośród pilotów szybowcowych Aeroklubów LL, którzy posiadają ukończony III st. i nie ukończyli 20-tu lat, oraz systematycznie trenujących. Pierwszeństwo przysługuje najbardziej aktywnym w pracy społecznej na terenie Aeroklubów LL i Kół LL. Warunki naboru zostaną ogłoszone oddzielną instrukcją.

PLAN PRACY ŻARU na rok bieżący przewiduje wylatanie 5 650 godzin i 10 000 km przelotów. W porównaniu z rokiem ubiegłym Żar wyszkoli: 170% pilotów na kursach holu, 240% pilotów w lotach bez widoczności i 300% pilotów w lotach nocnych i akrobacji.

AEROKLUBY LIGI LOTNICZEJ wykonają w roku bieżącym 32 000 km przelotów oraz około 200% wysokości i lotów na długotrwałość w stosunku do roku 1949.

Powiatową wystawę modelarską zorganizował na swym terenie Obwód Jaro-
sławski Rzeszowskiego Ok-
ręgu Ligi Lotniczej. Wysta-
wa cieszy się wielkim za-
interesowaniem wśród miej-
scowej ludności.

**Kurs modelarstwa dla ju-
niorów** organizuje również
Okręg Wojewódzki Ligi
Lotniczej w Olsztynie. Przy
organizacji kursów, mode-
larni itp. Obwód Miejski
LL w Olsztynie pomógł so-
bie, urządzając zabawę ta-
neczną.

**Kurs Amatorów i prze-
downików** modelarstwa lot-
niczego zorganizował Za-
rząd Oddziału LL w Raciborzu.
Otwarcie kursu nastą-
piło w dniu 18 stycznia
br. w sali Miejskiej Rady
Narodowej w Raciborzu.
Kurs otwarty został wykla-
dem pt. „Historia Lotnic-
stwa Odrodzonej Polski Lu-
dowej”, który wygłosiła
modelarka z Piekar Ślą-
skich, kol. Alicja Grelcka.

Własne zespoły teatralne
postanowiły zorganizować
Oddziały LL w Sosnowcu i
utworzone zespoły głów-
ne, który by wystawiał
sztuki o charakterze po-
ważnym oraz zespoły re-
wiowego Zgłoszenia przy-
mują Oddziały LL: w Bę-
dżinie, ul. Kollataja 29
i w Sosnowcu, ul. 3-go Ma-
ja 22.

W przygotowaniu są już
dwie sztuki: „Ojczyzna na
trasie” (sztuka o tematyce
lotniczej) i „Pan inspektor
przyszedł” oraz rewia śpie-
wno-muzyczna.

**Wystawa racjonalizator-
stwa wojsk lotniczych.** 19
lutego br. otwarta zosta-
nie w Technicznej Szkole
Lotnictwa wystawa prac
racjonalizatorskich Wojsk
Lotniczych. Wystawione
będą na niej prace najwy-
bitniejszych racjonalizato-
rów lotnictwa wojskowego,
nowatorów techniki lotni-
czej i szkolenia i warszta-
tów remontowych. Wysta-
wa czynna będzie przez
dłuższy okres czasu i do-
stępna dla wszystkich, za-
równo osób wojskowych
jak i cywilnych.

**Lotnicy Częstochowy —
dla świata pracy** — pod
tym hasłem odbyła się
w Częstochowie w dniu
28 stycznia br. zabawa dla
świata pracy, zorganizowa-
na przez Oddział Częstocho-
wski LL i Aeroklub Często-
chowski.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Kolega Zbigniew Piase-
ki, Kierownik Powiatowej
Modelarni w Chełmie Lu-
belskim poruszył tak do-
niosłą sprawę, że pozwoli-
cie, Drodzy Czytelnicy,
abym list jego przynaj-
mniej w skrócie dał Wam
do przeczytania i wyciąg-
nięcia odpowiednich wnio-
sków.

— „Wobec licznych
wzmianek na łamach pra-
sy, opisującej działalność
Ligi Lotniczej w sposób
niefachowy i błędny, propo-
nuję, aby przy Zarządach
Wojewódzkich i Oddziałach
powiatowych byli wybiera-
ni specjaliści korespondenci,
dokładnie powiadomieni o
przebiegu prac w LL, któ-
rzy by podawali dopiero
wiadomości do prasy co-
dziennej prowincjonalnej,
stosując się do przyjętej
fachowej terminologii”.

Pomysł doskonały, tylko
bym go jeszcze uzupełnił.
A mianowicie: przy w/w
komórkach LL powinna po-
wstać sekcja koresponden-
tów — młodych dziennika-
rzy lotniczych, którzy by
nie tylko pisali do swoich
gazetek ściennych, ale prze-
de wszystkim do swojej
prasy lotniczej — do tygo-
dnika „Skrzydła i Motor”.

Dla informacji podam
króciutką receptę dla wszy-
stkich korespondentów Li-
gi Lotniczej:

1) Pisz o sprawach do-
brze ci znanych. 2) Wied-
z o tym, że każda wiadomość
będzie tylko wtedy wydru-
kowana, gdy podasz dokła-
dny adres, imię i nazwisko.
3) Każdy korespondent po-
nosi pełną odpowiedzial-
ność za to, co napisał. 4)
Pisz po prostu, tak jak mó-
wisz, bez specjalnie wyszu-
kanych wyrażań. 5) Pisz o
wszystkim, o dobrym i złym
w waszym kole. 6) Zbieraj
wycinki swoich notatek, a
po pewnym czasie przeko-
nasz się, ile zrobiłeś dla
lotnictwa.

Oczekujemy sprawozdań
pierwszych korespondentów
Ligi Lotniczej.

* * *

Jak się dowiaduję, przy
światlicy robotniczej w ma-
jątku Błońska (powiat Strze-
lec) zebrała się grupa chłop-
ców, którzy chcą założyć mo-
delarnię. Polecam więc wszy-
stkim modelarzom z Błońska,
Okręgowi LL w Gdańsku,
który udzieli zarówno fa-
chowych informacji, jak
również wszelkiej pomocy.
Oczekuję równocześnie od
modelarzy z Błońska sprawo-
zdań, co wykonali i co
zaplanowali na najbliższy
okres, aby wziąć udział w
zawodach eliminacyjnych
na Pomorzu. Powodzenia!

Obserwator.

TABELKA POŹNYCH PALIW MODELARSKICH

Mieszanka Składnik	Standardowa			Benzynowe		Silnik „Atom”		Silnik „M. Cron”		Naftalenowe		Specjalne		Indeks ze- świeca żarzą- ca „Glow Plug”		
	I	II	III	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	III
% eteru	60	5	33 1/3	20	20	75	45									
% ol. samocho- dowego	40	0	13 1/3	30	20	5	0	10								
% ol. parafino- wego						20										
% ol. rycyno- wego					15			25	20	24						
% benzyny		45	33 1/3	50	45							8				
% benzenu												8				
% naftalenu							45									
% alk. metanolu										75	64	38				
% alk. gazowe- go (dieslowa)										88						
% nitrometan										2						38

Nawiązując do artykułów Lecha Zakrzewskiego pt.
„Chemia małego lotnictwa” (SiM 5 i 6 z br.) zamieszcza
my kilka wypróbowanych recept na różne paliwa do
silników samozapłonowych.

**Teoretyczny kurs szy-
bowcow** dla kandydatów
na szkolenie lotnicze rozpo-
czął się w dniu 22 stycznia
br. w Olsztynie, w lokalu
szkoły podstawowej Nr 2.
Słuchaczami kursu, który
trwać będzie do 22 lutego
br., są chłopcy i dziewczę-
ta z Olsztyna. Wykłady od-
bývają się trzy razy tygod-
niowo, po południu.

**Wojewódzki kurs prze-
downików** i instruktorów
modelarstwa lotniczego or-
ganizuje w Bytomiu Śląski
Okręg Wojewódzki LL.
Kurs będzie prowadzony w
gmachu szkoły TPD. Kur-
sanci nie będą skoszarowa-
ni i na wykłady teoretycz-
ne będą dojeżdżać do By-
tomia, zaś zadania prakty-
czne będą wykonywać w
swoich miejscowych mode-
larniach.

**Wystawę dorobku mło-
dzieżowego** urządził Zarząd
Miejski ZMP w Łodzi. Na
wystawie bogato reprezen-
towany jest dział modelar-
stwa lotniczego. Wśród mo-
deli specjalnie wyróżniają
się modele redukcyjne wy-
konane przez ZMP-owców,
najlepszych w Polsce mo-
delarzy redukcyjnych. Po-
dobną wystawę urządził
Zarząd Wojewódzki ZMP
w Katowicach.

**Miedzypowiatowe zawo-
dy** modeli latających urzą-
dził Powiatowy Obwód Li-
gi Lotniczej w Będzinie
(Okręg Katowicki). Udział
w zawodach wzięło 30 mo-
delarzy, uzyskując bardzo
ładne wyniki. Modelarze
Okręgu Katowickiego za-
jęli zespołowo I miejsce na
ostatnich Ogólnopolskich
Zawodach Modeli Latają-
cych na Uwięzi, zdobywa-
jąc przechodnią nagrodę
Zarządu Głównego LL, i
stanowią dziś najsilniejszą
grupę w Polsce.

**Dyrekcja Warszawskiego
Okręgu Ligi Lotniczej za-
wiadamia o konieczności**
dokonania rejestracji wszy-
stkich modelarni na tere-
nie woj. Warszawskiego
bezpośrednio w Dyrekcji
Naczelnej Ligi Lotniczej,
Warszawa, ul. Nowogrodz-
ka 49, II piętro — do dnia
28 lutego br. Termin ten
jest ostateczny. Modelarze,
którzy nie dokonają obo-
wiązku rejestracji, stracą
prawo nabywania materia-
łów modelarskich w CSMM
i OSMM, jak również nie
będą uwzględnieni w roz-
dzielniku na silniki mode-
larskie.



6. CELOWOŚĆ BUDOWY

Budowę modelu uważamy za celową, jeśli poszczególne jego części ułatwiają spełnienie pewnego zadania, założonego przez konstruktora.

Czy model z napędem gumowym przeznaczony dla wstępnego szkolenia i wyposażony w składane śmigło i hamulec spadochronowy będzie konstrukcją celową? Oczywiście, że nie, gdyż od modelu szkolnego nie wymagamy olbrzymich wyczynów, a model ten ma służyć jako praca zaznajamiająca w ogóle z konstrukcją modeli. Czy model silnikowy pomalowany w biało-niebieskie pasy i posiadający pięciokołowe podwozie będzie celowy? Znowu stwierdzimy, że model ten może być piękny, ale nigdy celowy, bo to pięciokołowe podwozie i niebieskie pasy nie znajdują uzasadnienia. Posługując się podobnymi przykładami z życia codziennego, można łatwo stwierdzić, że np. ubranie przeznaczone na wycieczkę górską nie może być smokingiem wizytowym, bo pomimo ładnego kroju itp. „budowa” tego ubrania będzie nie celowa, to jest taka, która nie została opracowana dla istniejących potrzeb.

Króki ten wstęp powinien posłużyć do dalszych naszych rozważań nad konstrukcją modeli, podobnie jak to ma miejsce przy projektowaniu samolotów.

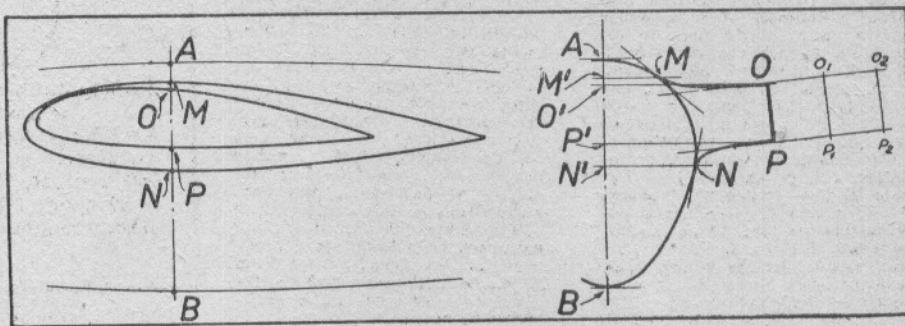
Jeżeli popatrzymy na idealne wzory naszych modeli — na ptaki, to zawsze podziwiamy prześliczną i jednocześnie celową budowę, przystosowaną do warunków ich życia.

Ponieważ w poprzednich rozdziałach omawiano przykłady konstrukcji krzywych, dalszym logicznym nawiązaniem będzie omówienie przejść aerodynamicznych; to jest odpowiedniego ukształtowania miejsc, w których łączą się skrzydła z kadłubem. Celowość stosowania tego rodzaju przejść jest u-

zasadniona potrzebą zmniejszenia oporów szkodliwych, powstających przy zwykłym, prostopadłym układzie skrzydeł. Jasne jest, że przejścia aerodynamiczne stosowane są w modelach obliczonych na wyczyn. Zanim zapoznamy się ze szczegółowym opracowaniem modelu musimy zaznajomić się z poszczególnymi elementami składowymi, bez których dalsza praca napotykałaby na trudności. Rozpatrując najbardziej idealne warunki, należałoby uważać kadłub, jako dalszy ciąg skrzydła. Przez stopniowe pogrubienie profilu, można otrzymać idealne przejście aerodynamiczne — jak to przedstawił aerodynamik Muttray (tablica I,

na rysunek 2, na którym pokazano w widoku z góry i z boku przejście skrzydeł w kadłub.

Część przykadłubowa (opływowa) stanowi w tym wypadku jedną całość z kadłubem, który posiada przekrój owalny. Przykład powyższy dotyczy modelu grzbietopłata (w odróżnieniu od górno- czy średniopłata, gdzie skrzydła znajdują się na wierzchu kadłuba lub na linii osiowej). Przejście, jak pokazano w widoku z boku, składa się z opływowej wstawki, odpowiadającej kształtowi profilu skrzydła, a w widoku z góry odznacza się linią krzywą, łagodnie łączącą skrzydła z kadłubem. Jak wykonać praktyczne przejście, wi-

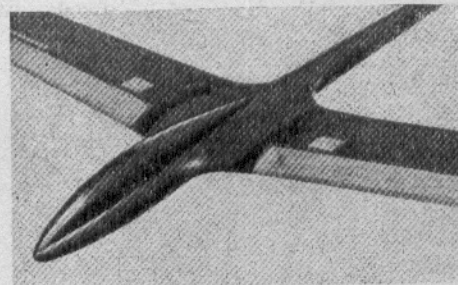


Rys. 2.

rys. 1) w jednym ze swoich projektów. To idealne przejście odnosi się do średniopłata, jak widać na rysunku.

W małym lotnictwie, niestety, nie zawsze udaje się otrzymać tak idealne przejścia, gdyż w grę wchodzi nie tyl-

ko samo przejście, ale dołącza się jeszcze wybór odpowiedniego układu i kształtu kadłuba, dla zachowania np. stateczności spiralnej. O układzie modelu, o skrzydłach i kadłubie będziemy mówili osobno, a obecnie popatrzymy



ko same przejścia, ale dołącza się jeszcze wybór odpowiedniego układu i kształtu kadłuba, dla zachowania np. stateczności spiralnej. O układzie modelu, o skrzydłach i kadłubie będziemy mówili osobno, a obecnie popatrzymy

na rysunku 3, gdzie przy pomocy siatki prostych wyprowadzonych z dwu prostopadłych (skrzydło—kadłub) wykreślono krzywą. W zależności od kąta nachylenia prostych, między którymi ma być zawarta krzywa, również i krzywa ta przybierze odpowiednią postać (rys. 4).

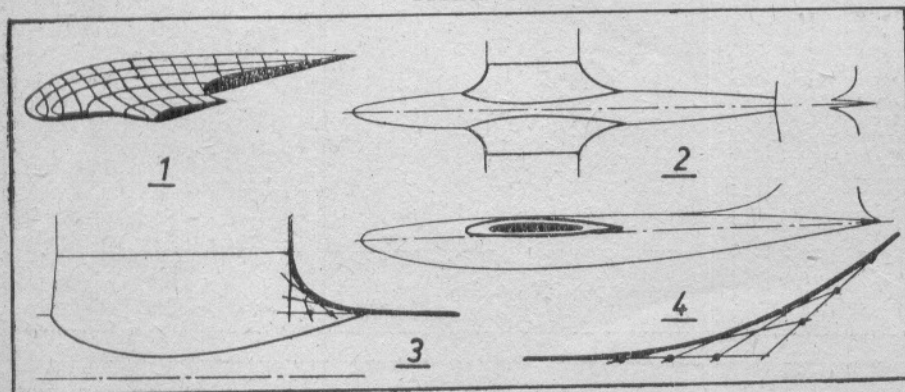
Po przeniesieniu widoku z góry na widok z boku, wyłania się kwestia naniesienia przejścia na widok z przodu, w celu całkowitego pokazania przejścia. W zależności od obrysu przekroju kadłuba przejście przybiera różną postać. Opisany przykład (rys. 2) odnosi się również do popularnego układu grzbietopłata i kadłuba owalnego. Umyślnie wybrano najtrudniejszy przykład, dla umożliwienia rozwiązania różnych podobnych zagadnień. Z lewej strony rysunku 2 narysowano widok boczny przyskrzydłowej części kadłuba.

Chcąc przenieść ten rzut na widok z przodu kreślimy prostą A — B przecinającą kadłub i przejście aerodynamiczne w miejscu, gdzie np. ma przebiegać dźwigar. Następnie oznaczamy punktami miejsca przecięcia się linii poziomej z prostą A — B. Punkty te odkładamy na widoku z przodu (na przekroju z prawej strony rysunku) na linii osiowej A — B. Z punktów tych (M, O, P, N) kreślimy poziome wyznoszące M', O', P', N', które na obwodzie kadłuba wyznaczają położenie punktów z rzutu bocznego. Kreśląc do obwodu styczne, ustalamy położenie punktów M i N, a więc miejsca przejścia w kadłub. Punkty O i P wyznaczają grubość profilu skrzydła. Kreśląc krzywe przy pomocy krzywika z punktów M i N i łącząc je z punktami O i P, otrzymamy wierne przejście odpowiadające ustalonym uprzednio widokowi z boku.

Gotową konstrukcję podobnego przejścia widzimy na fotografii.

(cdn)

Tablica I





POCZTA LOTNICZA

„Czy mogę, mając trzynaście lat, zarezerwować lokal na użytek swego kółka pod nazwą „Młody lotnik”? W kółku tym, które dopiero powstaje, mamy zamiar budować modele? — zwraca się do nas kol. SŁAWOMIR SŁAWIŃSKI z Gorzowa Wlkp.

Aby wykorzystać wolny lokal na pomieszczenie, w którym moglibyście budować modele, powinniście przede wszystkim porozumieć się w tej sprawie z najbliższym Oddziałem Powiatowym Ligi Lotniczej. Przy poparciu i pomocy Ligi Lotniczej będziecie mogli wraz z kolegami zorganizować w tym lokalu modelarnię, która zarejestrowana jako modelarnia Ligi Lotniczej — będzie mogła rozpocząć pracę. Jednocześnie z modelarnią powinniście założyć również Koło Ligi Lotniczej. Aby móc prowadzić lotniczą pracę, jaką jest przecież budowa modeli, musicie być członkami Ligi Lotniczej i mieć własne Koło LL. Jak założyć Koło LL, poinformuje Was Oddział Powiatowy LL.

Zapotrzebowanie na materiały modelarskie będziecie mogli kierować do Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich, Poznań, Wały Jana III, Nr 12, ale dopiero po zarejestrowaniu w Lidze Lotniczej Waszej modelarni.

„Napisał mi SIM-le, czy duży mróz (od 8 do 20°C) nie wpływa ujemnie na konstrukcję modelu? Czy podłożenie i pokrycie nie popękają?” zapytuje kol. STANISŁAW DANIŁECKI z Warszawy.

Nie, Kolego, niepotrzebnie się martwicie. Ani podłożenie, ani pokrycie mróz nie nie zrobi. Przestrzegamy Was jednak, abyście podczas silnego mrozu nie próbowali oblatywać modelu z napędem gumowym. Guma nie znosi niskiej temperatury: szybko kruszeje i niszczy się.

A teraz druga sprawa: piszecie, że pragnęlibyście pracować w modelarni, ale możecie dysponować czasem tylko od godziny 18-tej.

Zwróćcie się w tej sprawie do Okręgu Warszawskiego LL, Warszawa, ul. Marszałkowska 62, który organizuje kursy modelarskie w późnych godzinach popołudniowych. I sprawy ostatnie: 1. po ukończeniu IX klasy Waszej szkoły będziecie mogli starać się o przyjęcie do Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie, ul. Hoża 88; 2. plan modelu szybowca szkolnego niedługo zamieścimy w SIM-le.

Kol. ZBIGNIEW ŻAK z Nivki, woj. Śląsko - Dąbrowskie, pisze, że bardzo chciałby zostać lotnikiem. Prosi o podanie mu warunków, jakim powinien odpowiadać kandydat

na pilota i zaznacza jednocześnie, że wcześniej dlatego nie mógł realnie myśleć o lotnictwie, gdyż nie pozwalały mu na to warunki materialne.

Przedstawię Wam to krótko. Szkolenie lotnicze prowadzi Liga Lotnicza. Chcąc w przyszłym roku nauczyć się pilotażu szybowcowego, który jest wstępem do nauki pilotażu silnikowego, należy w bieżącym roku zgłosić się do Powiatowej Komendy PO „SP”, która przeprowadza dla Ligi Lotniczej nabór kandydatów na szkolenie lotnicze. Stamtąd zostaniecie skierowani na komisję lekarską i kwalifikacyjną, które orzekną, czy nadajecie się do latania. Jeśli komisje uznają Was za zdolnego do służby w powietrzu, powołani zostaniecie na teoretyczny kurs szybowcowy (TKS), prowadzony przez Ligę Lotniczą. Po pomyślnym ukończeniu tego kursu dostaniecie przydział na jeden z turnusów szkolenia praktycznego w roku 1951.

Na to, aby już w tym roku znaleźć się na szybowisku, jest za późno: komisje lekarskie i kwalifikacyjne skończyły swą działalność przed paroma miesiącami. Jesienią br. zaczynają one znów swą pracę, gdy rozpocznie się nowy nabór kandydatów na lotnicze szkolenie w roku 1951.

W końcu — podkreślamy: szkolenie lotnicze jest całkowicie bezpłatne, odbywa się ono na koszt państwa.

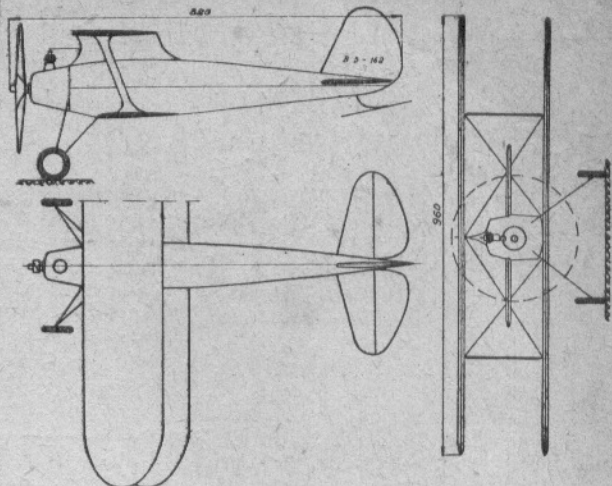
Kol. FELIKS MRÓWKO z Susza, woj. Olsztyn zawiadamia, że rozprawdzeniem materiałów modelarskich zajmują się Okręgowe Składnice Materiałów Modelarskich (OSMM), przy Okręgach Wojewódzkich Ligi Lotniczej. Ponieważ w Olsztynie nie ma jeszcze Składnicy, skierujcie swe zapotrzebowanie do Centralnej Składnicy Materiałów Modelarskich w Warszawie, za pośrednictwem Okręgu Olsztyńskiego.

Sprawa druga: książka Niemcowskiego pt. „Budowa silników do modeli latających” kosztuje zł. 450.

Będziecie ją mogli nabyć w jednej z większych księgarni w Olsztynie.

Również kol. STANISŁAW KONIOROWI z Białej komunikuje, że książkę pt. „ABC szybownictwa” może nabyć w jednej z księgarni w Białej lub w Bielsku. Cena książki 135 zł.

Kol. ANDRZEJA KONIECZNEGO z Poznania zawiadamia, że Okręgowa Składnica Materiałów Modelarskich w Poznaniu mieści się przy ul. Wały Jana III, Nr 12. Sprawa druga: Wydziału Lotniczego przy Politechnice Gdańskiej nie ma. Wyższe studia lotnicze centralizują się obecnie na Wy-



Model akrobacyjny na uwięzi „Kujawiak” — BD-162
Konstr. Bolesław Degler — Poznań.
Model opracowany na Ogólnopolskie Zawody Modeli na Uwięzi w Poznaniu w roku ubiegłym. Rozpiętość — 960 mm; długość — 820 mm; powierzchnia skrzydeł — 31,26 dcm²; ciężar modelu — 880 g; silnik z zapłonem elektrycznym o pojemności 9,5 cm³; ciężar silnika — 350 gramów.

działach Lotniczych przy Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga w Warszawie i na Politechnice we Wrocławiu. Po trzecie: polecamy Wam książkę G. Miklaszewskiego pt. „Modele latające” (cena 600 zł.).

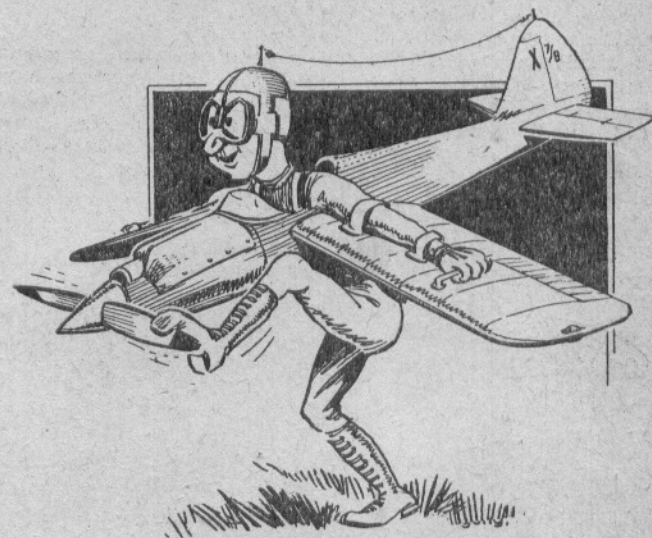
I znów sprawa „tajemniczego komunikatu”. Kol. ZBIGNIEW JANKOWSKI ze Świebodzina pisze zaintrygowany: „Codziennie wieczorem podawany jest przez radio tajemniczy komunikat, w postaci równie tajemniczych cyfr, tzw. „Met-szyb”. Dla zwykłego śmiertelnika, takiego np. jak ja, cyfry te stanowią nierozwiązalną zagadkę, nad którą można się głowić całymi godzinami. Zwracam się z prośbą o wyjaśnienie tego zagadnienia”.

Z przyjemnością, Kolego, wyjaśnilibyśmy tajemnicę „Met-szyb” na łamach „Pocztę”, lecz niestety, jest ona na to zbyt szczytła. O komunikatach radiowych dla szybownictwa traktuje szeroko artykuł

mgr Parczewskiego, zamieszczony w 36 (64) numerze SIM-u z roku 1947. Numer 36 SIM-u możecie zamówić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej”, Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

W sprawie danych, jakie wyzytałicie w artykule o inż. Nowkuńskim komunikujemy Wam, iż odpowiadają one rzeczywistości: silniki G — 162 OA i GR — 796 konstrukcji inż. Nowkuńskiego miały po 10 cylindrów w układzie podwójnej gwiazdy.

Na koniec — odpowiedź dla kol. kol. ROMUALDA ŚWIERCZYŃSKIEGO i JOACHIMA MILECZYŃSKIEGO z Naktla. Koledzy, załóżcie przy Waszym liceum Koło Ligi Lotniczej. Jak to zrobić, poinformuje Was Okręg Wojewódzki LL w Poznaniu, ul. Wały Jana III, Nr 12. Jako członkowie Ligi Lotniczej na pewno będziecie mieli we własnym kole dużo pracy, ściśle związanej z lotnictwem.



Nowoczesny Ikar

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE

Szkoła Inżynierska im. Wawelberga kształci nie tylko przyszłych inżynierów, lecz także mechaników lotnictwa

Foto: WAF

Redaktor Naczelny. ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa” przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6 Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, ul. Nowowiejska 31 (w podwórzu).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa