

SIKRZYDŁA SiMOTOR

*tygodnik
młodzieży
lotniczej*

ROK V

NR 14(198)

28 MARCA—4 KWIETNIA 1950



„DUŻE” I „MAŁE” — WSPÓLNĄ DROGĄ

Zobowiązując się na warszawskiej odprawie pracowników Ligi Lotniczej, do podniesienia poziomu wykształcenia swych uczniów, Centrum Wyszczolenia Lotniczego LL pierwsze wśród szkół lotniczych Ligi Lotniczej wkroczyło na drogę socjalistycznego współzawodnictwa długofalowego. Czynem swym — dało piękny przykład innym szkołom, a w pierwszym rządzie drugiemu ośrodkowi szkolenia lotniczego w Polsce — Centralnej Szkole Instruktorów Szybowcowych, która natychmiast podjęła wezwanie do współzawodnictwa.

Którego ostro ruszyły ramie w ramie CWL LL z CSISZ-em, meldują się już następne szkoły lotnicze LL.

W dniu 1 marca br. kadra instruktorska Szkoły Szybowcowej LL w Tęgo-borzu zameldowała swą gotowość do wyścigu, pomagając swój meldunek terminowym zobowiązaniem wykonania do dnia 1 października br. licznych prac na odcinku szkolenia i popularyzacji lotnictwa. Uwaga! Kadra z Tęgo-borza zabiera głos!

„Zobowiązujemy się na odcinku szkolenia: podnieść na wyższy poziom zasób wiadomości politycznych i fachowych; wyszczelnić kadre latającą szkołę na szybowcach typu Komar, Olimpia, Ważka i Żuraw; uzyskać 5 pkt. „D”; przeszkolić 3 instruktorów w układaniu spadochronów; przeprowadzać tygodniowe odprawy szkoleniowe; wprowadzić współzawodnictwo między instruktorami o jakość i ilość wyszkolonych junaków, długotrwałość lotów i ilość uzyskanych wysokości; całkowicie wyeliminować ocenę niedostateczną i w 90% oceny dostateczne wśród szkolonych junaków; przygotować 3-osobową ekipę do wzięcia udziału w zawodach szybowcowych.

Na odcinku pracy masowej zobowiązujemy się: nawiązać ścisły kontakt z ludnością i młodzieżą wiejską przez założenie

6 wiejskich Kół LL, jednej modelarni, oraz ogłoszenia 15 prelekcji lotniczych w szkołach wiejskich; założyć 11 nowych Kół LL w Nowym Sączu i pobudzić mało aktywne Koła do pracy; urządzić



ROSĄ SZEREGI PRENUMERATORÓW

Coraz większa ilość Kół Ligi Lotniczej docenia dziś znaczenie czasopism lotniczych, jako jednego z najlepszych środków popularyzacji lotnictwa w społeczeństwie. Piszac, coraz większa ilość Kół — stwierdzamy jednocześnie fakt, że jeszcze nie wszystkie Koła LL, nie wszyscy członkowie Ligi czytają SIM i „Skrzydlatą Polskę”, że ilość Kół prenumerujących lotniczą prasę — jest stanowczo jeszcze zbyt mała. A przecież — Kół takich powinno być jak najwięcej, wszystkich!

Rok bieżący, pierwszy rok lotniczej sześciolatki musi dokonać przełomu i pod tym względem. SIM i „Skrzydlatą” muszą dotrzeć do wszystkich członków Ligi Lotniczej, muszą stać się własnością wszystkich Kół LL w miastach i na wsi.

Poważne kroki w celu masowego rozprowadzenia czasopism lotniczych zostały już poczynione. Sytuacja na froncie masowej prenumeraty SIM-u i „Skrzydlatej” ulega poprawie, dzięki wciąż rosnącemu zrozumieniu ze strony Okręgów, Oddziałów, Kół i wielotysięcznej rzeszy członków Ligi Lotniczej. Obecnie jedna za drugą nad-

chodzą wiadomości i meldunki o zgłaszaniu prenumeraty przez dziesiątki Kół LL z terenu całej Polski.

Postęp jest znaczny. Od 13 grudnia ub. r. do połowy lutego bieżącego roku ilość Kół prenumerujących SIM i „Skrzydlatą” wzrosła o 14%. To jest jednak mało.

Potężny wyłom w „prenumeratorskiej martwocie” uczynił niedawno Oddział Poczty LL w Krakowie. Oddział ten, na podstawie zgłoszeń z terenu, zamówił prenumeratę dla 100% swych Kół, istniejących przy Urzędach Poczty. Każde Koło będzie prenumerować SIM i „Skrzydlatą”.

Wraz z zamówieniem Oddział Poczty LL w Krakowie przesłał odpowiednią kwotę pieniężną, jako wpłatę półroczną na prenumeratę.

To — tylko jeden z przykładów. Każdy niemal dzień przynosi teraz nowe zgłoszenia prenumeratorów, nowe zapotrzebowania.

Pomiędzy Okręgami Ligi Lotniczej wywiązało się współzawodnictwo pod hasłem zyskania jak największej ilości Kół — prenumeratorów SIM-u i „Skrzydlatej”.

Akcja — trwa!

dla ludności pokazy lotnicze; w dniu 1 maja br., 22 lipca i w dniu Święta Lotnictwa; wykonać propagandowe loty z przodownikami pracy, aktywnymi członkami LL i przodownikami małego lotnictwa”.

Tyle — szkoła w Tęgo-borzu. Zobowiązała się ona do wykonania poważnej, solidnej pracy.

Ramię w ramię z ludźmi „dużego lotnictwa” wkraczają na drogę socjalistycznego współzawodnictwa ludzie „małego lotnictwa”. Z krainy „czarnych diamentów”, ze Śląska melduje swe zobowiązanie instruktor modelarstwa lotniczego Mikołaj Zmenda:

„Zobowiązuję się do przeprowadzenia 2 kursów modelarskich dla robotniczej młodzieży szkolnej ZMP i ZHP w Tarnowskich Górach i Piekarach Śląskich — do stopnia juniora i amatora. Kursy te — pod hasłem „Modelarstwo LL połączy wiedzę lotniczą wśród młodzieży” — przeprowadzę w dowód wdzięczności dla władz Ludowej Polski, w pięć rocznicę oswobodzenia z jarzma hitlerowskiego.

Wzywam wszystkich instruktorów i przodowników modelarstwa lotniczego do współzawodnictwa!”

×

Małe lotnictwo nie daje się zdystansować dużemu. Zobowiązania jakie podejmują, jego entuzjaści porównani wspaniałym rytmem pracy polskiej klasy robotniczej — znoszą czysto techniczne granice dzielące ich od „tych z dużego lotnictwa”.

Tutaj, na bojuowym odcinku frontu lotniczego współzawodnictwa — walczą w szlachetnym współzawodnictwie pracy modelarz z szybownikiem, pilotem silnikowym, działaczem Ligi Lotniczej z Oddziałem, Okręgi i Koła. Na równi, jedną drogą, o socjalizm!

Nowe meldunki napływają! Wyścig trwa!

J. Z.

Jak złożysz tak polecisz

SPADOCHRON TRZEBA UMIEĆ ZŁOŻYĆ...

PAWEŁ ELSZTEIN

Dlaczego nie nę pisze o spadochroniarstwie? Czyżby ta dziedzina sportu lotniczego nie interesowała Czytelników SiM-u? Przecież jednym z etapów szkolenia, które prowadzi Liga Lotnicza jest sport spadochronowy...?

Takie mniej więcej pytania zadał mi kilka dni temu stary kolega szkolny. Cóż, miał rację. Trochę SiM zaniedbał „parasolarzy”.

Aby choć w części odrobinę zaległości, ruszyłem na poszukiwanie. Co znalazłem, opisuję poniżej.

W dużej sali baraku dwa bardzo, ale to bardzo długie stoły. Przy jednym grupka ludzi w szarych kombinezonach. Podchodzę bliżej i co widzę? Starsi, poważni koledzy bawią się w „ślepa babkę”. Tylko zdaje się, pomylił trochę zasady tej znanej gry towarzyskiej, bo zamiast jednej „babki” widzę dwóch gości z zawiązanymi oczyma... jak starają się coś ułożyć na stole...

Dopiero gdy rozejrzałem się dokładniej, zobaczyłem na stole rozłożoną normalną kicę spadochronu, którą ci dwaj składali. Tak, tak, składali z zawiązanymi oczami. Ale wyjaśnię całą historię od początku...

W dniach od 11 do 25 marca br. Liga Lotnicza zorganizowała po raz pierwszy w Polsce skoszarowany kurs składaczy spadochronów. Po raz pierwszy, bo tak już się przyjęło przed wojną i po wojnie, że wystarczyło gdy tę czynność

sprawował skoczek pod nadzorem instruktora.

Tak być jednak nie powinno. Oparto się na doświadczeniach Związku Radzieckiego, gdzie właśnie w sporcie, w Aeroklubach, za spadochron odpowiada specjalnie wyszkolony składacz, a nie tylko sportowiec-użytkownik spadochronu. Dzięki więc wykorzystaniu doświadczeń naszych kolegów z ZSSR, każdy Aeroklub LL będzie posiadał fachowca konserwatora i składacza spadochro-

dochronów od A do Z i to na pamięć. Musi znać teorię i praktykę skoku, ba — historię spadochroniarstwa, konserwację, no i właściwe użytkowanie. Ideałem składacza byłby skoczek, ale na kursie było tylko trzech skoczków, reszta to mechanicy, piloci szybowcowi i silnikowi, a nawet instruktorzy.

Jak już powiedziałem, składacz musi znać spadochron na pamięć. Aby mieć stuprocentową pewność, że wyszkolony składacz opa-

tów i metod nauki. Na przykład, gdy się składa spadochron, tak normalnie do skoku, to składający, a jest ich zawsze dwóch, posługują się przyrządami pomocniczymi jak: deseczki do wyrównywania linek, haczyki do przewlekania linek w kieszenie pokrowca no i ciężarki do przytrzymywania czaszy, aby się nie plątała podczas pracy.

Natomiast tu, na kursie, postawiono zadania znacznie trudniejsze: Składanie spadochronów bez użycia przyrządów i to składanie, które musi być wykonane na piątkę. Dopiero po opanowaniu wszystkich zasad składania dopuszczane są przyrządy, ale wtedy to już składanie idzie piorunem. Ciekawe jest, że na kursie tym nie zwracano tyle uwagi na szybkość składania co na dokładność, bo od dokładności złożenia może zależeć przecież życie ludzkie. Normą egzaminacyjną dla dwóch ludzi była godzina czasu, z tym, że składających pozbawiono zegarków, aby nie usłowa- li się spieszyć, tylko tak rozłożyli czas przy poszczególnych etapach składania, aby w godzinę zakończyć ostatnie zapięcie pokrowca.

Gdy otserwowałem składaczy przy pracy, patrząc na ich precyzyjne ruchy (nawet gdy robili to z zawiązanymi oczami) sprawiali na mnie wrażenie krawcowej szyjącej dla swej córki suknię ślubną. Tyle staranności, tyle cierpliwości przecież potrzeba, aby złożyć spadochron. „Jak



Dobry składacz spadochronów musi umieć nie tylko składać spadochron, ale i praktycznie go wykorzystywać. Właśnie Aleksander Soroka „składa egzamin” z prawidłowego ubierania uprzęży.

nów, co w dużej mierze pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa jak i zmniejszenie zużycie się sprzętu.

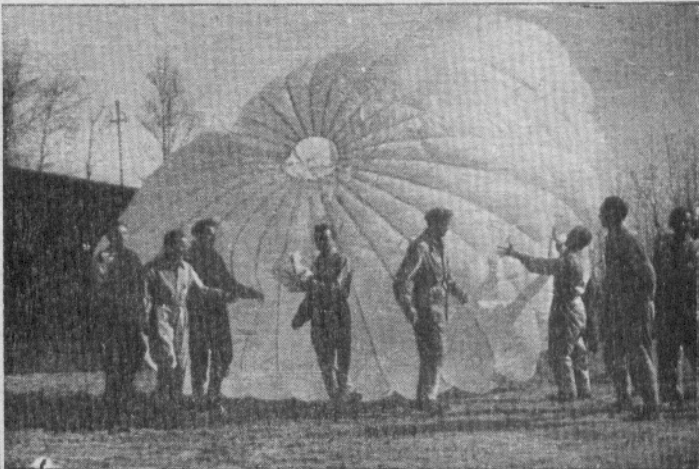
Co musi umieć składacz spadochronów?

Musi znać przede wszystkim wszystkie typy spa-

nował technikę składania, każdy musi się przećwiczyć w ślepym składaniu; stąd właśnie ta „ślepa babka”, która mnie tak zdziwiła z początku.

W ogóle kurs obfituje w wiele ciekawych momen-

Przedownicy ślepego składania, na prośbę SiM-u pozują do pamiątkowego zdjęcia. Obok fragment z ćwiczeń w składaniu spadochronu po skoku.



złożysz, tak polecisz" mówi stare przysłowie...

Po raz pierwszy zobaczyłem tu na kursie specjalną metodę składania obrzeża czaszy spadochronu, która zapewniła szybsze wypełnienie się czaszy powietrzem. Po raz pierwszy zobaczyłem nowy sposób wiązania pilota. Dawniej wiązano pilota do linek w kominku na trzy supelki, a dziś wiąże się na jeden węzeł tzw. skrajny, nie przesuwający się. Usprawnienia te wprowadzono w naszym spadochroniarstwie korzystając z bogatych doświadczeń radzieckich. Na przykład, drobna linka utrzymująca pilota zrywa się już przy obciążeniu 50—60 kg; w wypadku zaczepienia się tej linki o jakąś część samolotu linka się zerwie, pilot odpadnie, a spadochron odejdzie na bezpieczną odległość. Przykładów można by jeszcze przytaczać bardzo wiele.

Zajęcia na kursie trwają od 8 rano do 9 wieczorem, z przerwami na posiłki na i repetycję, bo instruktorzy są wymagający. Jakże posłki? Głównie o to zapytałem, kazali mi iść do kuchni i spróbować. Muszę stwierdzić, że smacznie i dużo.

Zaręczają się ze składaczami. Najmłodszy ma 18 lat, a najstarszy 33. Przedstawiają mi starszego grupy, Aleksandra Srokę, który skakał w ubiegłym roku i ze spadochronem jest za pan brat. Najstarszy na kursie to Czesław Szymank z Rzeszowa, mechanik samolotowy od 1935 roku, też raz łowany w lotnictwie. Dwaj Lublinacy Zdzisław Chyliński i Tadeusz Majewski mają poza sobą razem 12 skoków i są inicjatorami i rekordzistami w składaniu na ślepo. Opowiadali mi, że gdyby tylko kiedykolwiek odbył się podobny konkurs, z góry zobowiązują się zająć pierwsze miejsce, jako zespół.

Uczestnicy kursu składaczy przejdą wkrótce normalne przeszkolenie spadochronowe, aby przez to uzyskać jeszcze pewniejsze opanowanie sprzętu.

Kominek — otwór w środku czaszy umożliwiający przepływ powietrza i tym samym zapobiegający huśtaniu się spadochronu. Zimobiega również pęknięciu czaszy, które po otwarciu gwałtownie wypełnia się powietrzem.

Pilot — mały spadochronik pomocniczy, który ma za zadanie wyciągnąć spadochron główny z pokrowca.

CO, GDZIE, KIEDY?

W pawilonie Min. Komunikacji, na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich odbyła się konferencja robocza Okręgu Poznańskiego Ligi Lotniczej, w której uczestniczyli również przedstawiciele Partii, Urzędu Wojewódzkiego, Miejskiej Rady Narodowej i organizacji młodzieżowych. Zadania Ligi Lotniczej omówił prezes Okręgu Poznańskiego LL inż. Stoliński; projekt planu pracy LL przedstawił dyrektor Okręgu. Obecni na konferencji przedstawiciele załóg fabrycznych zobowiązali się współpracować z Ligą Lotniczą poprzez zakładanie nowych Kół, urządzenie pogadanek itp.

Rozbudowę ośrodka modelarskiego w Gnieźnie oraz

LL w Krakowie i otwarciem modelarni. Modelarze krakowscy zobowiązali się w roku bieżącym wykonać o 200% modeli więcej, niż w roku ubiegłym i wezwali Okręg LL w Poznaniu do podjęcia podobnych zobowiązań.

Stała komunikacja lotnicza między Łodzią, a Poznaniem i Krakowem zostanie uruchomiona w dniu 16 kwietnia br. Dzięki temu Łódź będzie miała połączenie stałe z Warszawą, Gdańskiem, Poznaniem, Wrocławiem, Katowicami, Krakowem i Szczecinem.

II kurs modelarstwa lotniczego zorganizował Okręg Olsztyński LL. Na kurs zgłosili się liczni kandydaci spośród uczniów i uczennic szkół olsztyńskich.



Jedną z najlepiej pracujących modelarni Okręgu szczecińskiego jest modelarnia w Złotowie. Na zdjęciu uczniowie w czasie zajęć.

ośrodka szkolenia praktycznego pod Gnieznem postanowiono na Walnym Zbieraniu Oddziału Miejskiego i Powiatowego LL w Gnieźnie. Każdy członek Zarządu Oddziału zobowiązał się w terminie do 1 kwietnia br. założyć nowe Kluby LL. Zorganizowane zostaną także koła prelegentów.

Konkurs z nagrodami w postaci 40 bezpłatnych lotów samolotami sportowymi ogłosila „Gazeta Poznańska”, z okazji otwarcia sezonu lotów. Konkurs polegał na ułożeniu sloganu — hasła propagującego polskie lotnictwo.

Samolot sanitarny ufundowany ze składek publicznych przekazała w dniu 12 marca br. Liga Lotnicza Okręgu Krakowskiego delegatowi PCK. Uroczystość

zbiegła się z walnym zebraniem Oddziału Miejskiego.

Kurs ogólnolotniczy, zorganizowany w Racborzu przez Okręg Katowicki LL — został zakończony w początkach marca br. Oprócz wykładów teoretycznych uczestnicy kursu przechodzili również przeszkolenie w modelarstwie lotniczym. Każdy uczestnik kursu wybudował po trzy modele szybowców.

Zespół świetlicowy Okręgu Łódzkiego LL wystąpił w dniach 25 i 26 lutego br. na deskach teatru „Melodram” w Łodzi w interesującym „Wieczorze pieśni i tańca ludowego”.

Impreza, na którą wstęp dla świata pracy był bezpłatny, spotkała się z wielkim zainteresowaniem publiczności.

Modelarnia lotnicza —

zostanie zorganizowana w „Domu Kultury Dziecka”, pierwszym tego rodzaju ośrodku dla młodzieży w Szczecinie. Inicjatorem powstania „Domu Kultury Dziecka” jest Towarzystwo Przyjaciół Dzieci.

Kurs ogólnolotniczy zorganizował w początkach marca Zarząd Okręgu Olsztyńskiego LL w Olsztynie. Nauka odbywała się w lokalu Ligi Lotniczej przy ul. Piętnego 17, w godzinach popołudniowych.

Lekcję pokazową Modelarstwa lotniczego, zorganizowało Koło LL Nr 3 przy Publicznej Średniej Szkole Zawodowej Nr 1 w Poznaniu. Zaproszeni goście okazali wielkie zainteresowanie dla pracy młodych modelarzy. Członkowie Koła opracowali również audycję słowno-muzyczną pt. „Na szlaku Ikara”, która nadana została przez radio na fali ogólnopolskiej. Udział w audycji wzięli członkowie Koła i opiekun Koła prof. B. Górski.

Współzawodnictwo wśród pracowników warsztatów PLL „Lot” w Warszawie rozwija się coraz lepiej. W odpowiedzi na apel Szczepana Partyki — pracownika warsztatów Mieczysław Lao zobowiązał się do wykonania w okresie 3 etapów współzawodnictwa 200% normy. Inny pracownik — ob. Gładki zobowiązał się wykonywać w ciągu 3 etapów współzawodnictwa 150 proc. normy i wezwał jednocześnie młodzież — pracowników warsztatów do podejmowania zobowiązań długofalowych.

„Walery Czkałow” — nazywać się będzie samolot sanitarny, ufundowany ze składek społeczeństwa woj. szczecińskiego. Konkurs na nazwę samolotu zorganizował „Kurier Szczeciński” wspólnie z Okręgiem Szczecińskim LL. Projekt nazwy samolotu „Walery Czkałow” — uznany przez przedstawicieli LL i redakcji „Kuriera Szczecińskiego” za najlepszy — rządziła Katarzyna Olszewska, mieszkanka Szczecina. Została ona wyróżniona I nagrodą w postaci przelotu nad Szczecinem.

Na wniosek Kuratorium Okręgu szkolnego Szczecina, delegowany został prelegent z Okręgu LL na Kurs Dydaktyczny dla Nauczycieli Fizyki przy Liceum Pedagogicznym, który wygłosił pogadankę na temat mechanizacji skrzydła oraz o najnowszych zdobyczach w lotnictwie.

NA POMOC WARSZAWIE

JERZY KONIECZNY ppor.

Następne dni przynosiły dalsze loty, w których radzieccy piloci uczyli „Warszawiaków“ trudnej sztuki walki powietrznej. Wieczorami radzieccy instruktorzy prowadzili długie wykłady i rozmowy omawiając taktykę walki i dzieląc się z polskimi pilotami swym bogatym doświadczeniem. Również w sztabie wrzała wytężona praca.

Rozkazem dowódcy I Armii W. P. z dnia 30 sierpnia 1944 roku Pierwsza Polska Dywizja Lotnicza (I Pułk „Warszawa“, II Pułk „Kraków“ i III Pułk Szturmowy) stała się częścią składową I Armii Wojska Polskiego.

II Pułk Nocnych Bombowców „Kraków“, bombardował systematycznie w tym czasie punkty oporu przeciwnika w samej Warszawie — w rejonie Alei Jerozolimskich, Ogrodu Botanicznego i Saskiej Kępy, gdzie były rozmieszczone punkty opóźnienia, pozycje artyleryjskie i umocnienia hitlerowców. Ponadto pułk udzielał pomocy powstańcom za pośrednictwem zrzutów amunicji i żywności.

Piloci „Warszawy“ niejednokrotnie zazdrościli pilotom „Krakowa“ tej ciągłej akcji bojowej nad Warszawą. Palił się do walki.

Ale i „Warszawiacy“ nie próżnowali. Praca radzieckich pilotów szybko przyniosła rezultaty — instruktorzy byli najlepsimi, a uczniowie odważni, pojętni i gotowi w każdej chwili do nawiazania walki. Do chwili pożegnania z radzieckimi pilotami, tj. do 31 sierpnia, „Warszawa“ wykonała 58 lotów na osłonę szturmowców. Trzykrotnie myśliwce „Warszawy“ atakowały z lotu koszącego wojska nieprzyjacielskie.

X

Warszawa płonie! Warszawa się broi — z ust do ust przechodziły straszne wiadomości o sytuacji w Stolicy.

Piloci „Warszawy“ kureczowo zaciśkali pięści. Wszyscy bez wyjątku chcieli lecieć. Załogi wyznaczone do lotów na pomoc umęczonej Warszawie, uważane były za szczęśliwców. Nadeszła przecież ta chwila, o której rok temu marzył każdy z „Warszawiaków“ na dalekim lotnisku Grigoriewskiego pod Riazanem.

Marzenia się spełniły.

Para za parą startowały codziennie „Jaki“ z lotniska Zadybie Stare, by lecieć na pomoc Warszawie. Cyfry kursów na busolach polskich „Jaków“ startujących we wrześniu na wykonanie zadania były te same — 310°.

„Warszawa“ ważyła o Warszawę.

X

Ppor. Jakubik jak zwykle w te dni, które wypełnione były na przemian szkolnymi i bojowymi lotami, oczekiwał codziennie z rana na rozkaz startu do lotu. W ten jednak wrześniowy dzień 1944 roku był dziwnie podniecony. Nie dlatego, że w tym dniu miał odbyć któryś tam z kolei lot bojowy, do czego się już przyzwyczaił ale... teraz właśnie spodziewał się lotu na Warszawę.

Wszyscy w pułku zazdrościli sobie wzajemnie tych lotów. Każdy chciał zro-

bć ich jak najwięcej. Przecież tu szło o Warszawę — miasto drogie sercu każdego Polaka. Nie też dziwnego, że pierwszy lot bojowy nad Stolicą był nęłada przeżyciem dla każdego pilota „Warszawy“.

Ppor. Jakubik rzucił nerwowo o ziemię niedopalonego papierosa i przydeptał nogą. Wpadł do dyżurki i spytał o nowiny. Po chwili wyszedł zawadziony. Nie było żadnego rozkazu. Nie wiadomo gdzie i kto poleciał.

Mijały długie minuty.

Około 8.45 dowódca pułku zarządził odprawę. Mówił krótko — określił na mapie trasę lotu i zadanie:

— Osłona grupy szturmowców, która atakować będzie w Warszawie cel nr 3 — Poleć II eskadra!

Na twarzy ppor. Jakubika pojawił się uśmiech. Poleciał na pomoc Warszawie. Wykonał pierwszy lot bojowy nad Stolicą.

Leciał w parze z kpt. Gaszkiem. Szturmowce prowadził kpt. Kijajew, myśliwce sam dowódca „Warszawy“ ppłk Tałdykin.

Minęli Garwolin.

W kłębach kurzu na wijącej się pod nimi szosie maszerowały kolumny wojsk. Ruch niesamowity. Wszystko szło ku Warszawie. Z boku srebrzyła się wstęga Wisły.

Polscy myśliwcy nie zwracali na nią uwagi. Poprzez kabiny „Jaków“ szukali na horyzoncie miasta, które wyznili w Grigoriewskie i Gostomlu.

Zobaczyli — ale... dymiące pożarami. Skręcił w lewo i prosto nad cel.

W Warszawie pełno było hitlerowskiej artylerii przeciwlotniczej. Wokół samolotów z białoczerwonymi szachownicami wykwitły białe obłoczki. Huraganowy ogień artylerii nie słabł ani na moment. Hitlerowcy „pluli“ do polskich samolotów ze wszystkich dział i kanonów.

Nie darmo jednak wychowawcami młodych polskich pilotów byli najlep-

si lotnicy — radzieccy oficerowie. Piloci „Warszawy“ zaprawieni przez nich w trudnej sztuce walki powietrznej umieli doskonale manewrować, by uniknąć postrzału.

„Ily“ z białoczerwonymi szachownicami na skrzydłach rozpoczęły atak — szły pika w dół. Jedną po drugiej leciały serie bomb na pozycje nieprzyjaciela. Jedną po drugiej milki hitlerowskie baterie.

Atak szturmowców trwał bez przerwy. Myśliwce wyłapywały poszczególne gniazła nieprzyjaciela na dachach budynków i zmuszały je do milczenia.

Nagle od strony zachodniej nadleciały Focke-Wulfy-90. Dwa... trzy... nie było czasu na liczenie.

Hitlerowskie samoloty usiłowały zaatakować niespodzianie szturmowce.

Teraz rozpoczęła się właściwa rola polskich myśliwców. Jak huragan spadły na Focke-Wulfy i nimb zdążyły wykonać manewr powrotny, przecięły kadłuby faszystowskich maszyn pociskami.

— To za wrześni 39 r. — powtarzali przez zaciśnięte usta piloci „Warszawy“ czując hitlerowców raz po raz seria Focke-wulfy przecięły.

Powstańcy nie gnębieni w tym czasie przez przeciwnika z radością obserwowali akcje polskich samolotów pod niebem Stolicy.

Piloci „Warszawy“ wykonali zadanie na piątą. Kilkakrotnie jeszcze w tym dniu samoloty myśliwskie osłaniały naloty szturmowe „Iłow“ na Warszawę.

Tego samego dnia kronikarz Pułku przy świetle naftowej lampy zapisał:

„Grupy myśliwców naszego pułku złożone z sześciu samolotów w ciągu dnia dzisiejszego sześciokrotnie osłaniały naloty szturmowców na pozycje wroga w Warszawie. „Jaki“ odprowadziły „Ily“ do celu i z powrotem atakując z lotu koszącego po jeje artylerii przeciwlotniczej. Zauważono dziesięć dużych pożarów. Cele nr 2 i nr 15 szturmowców dwukrotnie. Myśliwce 22 razy atakowały pozycje niemieckiej artylerii. Dwie baterie zmuszono do milczenia“.

Było to — 19 września 1944 roku. (cdn.)

Ppor. Jakubik opowiada mechanikowi na lotnisku w Zadybie Starym o swym pierwszym locie bojowym nad Warszawą. Zdjęcie archiwalne



N O W E WYDAWNICTWA Z S R R

Wydawnictwo DOSARM w Związku Radzieckim rozpoczęło wydawanie ciekawej „Biblioteczki młodego konstruktora”. Zadaniem tej Biblioteczki jest przekazanie młodzieży pomocniczych publikacji z różnych dziedzin techniki, a między innymi i małego lotnictwa.

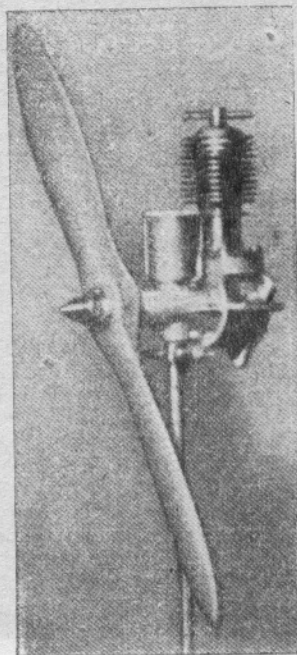
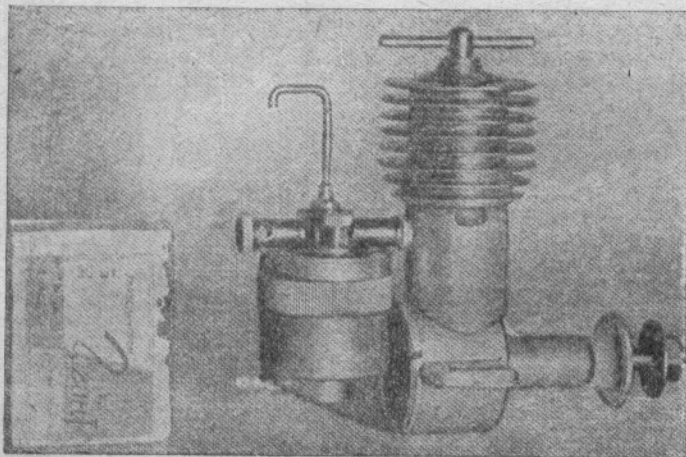
Jako pierwszy zeszyt Biblioteczki ukazał się w końcu ubiegłego roku opracowany przez A. W. Filipyczewa „Silnik samozapalony F-10”. Autor, ceniony konstruktor, w broszurze podaje sposób wykonania jednego ze swoich silników typu F-10. Silnik ten został opracowany w centralnym laboratorium modelarskim, które również zatwierdziło ten typ silnika do budowy w modelarniach.

Dane techniczne: średnica cylindra — 17 mm, skok — 20,8 mm, pojemność — 4,7 cm³, sześć, moc — 0,10 do 0,16 KM; ciężar silnika — 196 g, ilość obrotów na minutę 4500, — zużycie paliwa na podanych obrotach — 200 cm, sześć, na godz.

Filipyczew z właściwą autorom radzieckim starannością wprowadza czytelnika we wszystkie tajemnice silnika samozapalowego przechodząc w końcu logicznie do opisu wykonania i objaśnienia rysunków technicznych.

Broszura ukazała się w nakładzie 15 000 egzemplarzy.

Silnik A. W. Filipyczewa F-10 o pojemności 4,7 cm³



o pojemności 4,42 cm³ znajdujący się w produkcji seryjnej ZSRR.

rzach, co dowodzi równocześnie, że wartość technicznego wychowania młodzieży w ZSRR jest sprawą o doniosłym znaczeniu.

Przy przeglądaniu broszury o silniku F-10 nasuwa się mimowoli myśl o naszych możliwościach wydawniczych, stworzonych nam przez państwo ludowe, a które nie zawsze potrafimy wykorzystać. Jeżeli słyszy się o pisanych podręcznikach, to większość autorów chciałaby od razu wydawać dzieła co najmniej „pomnikowe” wykluczając małe, popularne broszury dla wszystkich.

Że jest to droga niestuzna, świadczy przykład ZSRR. Wydawanie małych broszur, winno i u nas znaleźć naśladowców.

P. E.

WALKA - NAUKA - PRACA

WIELU z Was, Czytelnicy, należy do Związku Młodzieży Polskiej. Znamie na pewno dobrze piękne cele i zadania Waszej organizacji, znacie jej historię, wiecie, dokąd Was ona prowadzi. W każdej fabryce, w każdej szkole, w wiejskiej spółdzielni produkcyjnej i w odległych osiedlach spotkacie swoich kolegów-zetempowców. Znajdziecie z nimi zawsze wspólny język, bo przecież Was, młodzież Ludowej Polski, wszystko łączy a nie dzieli. Łączy Was współzawodnictwo w nauce, pracy łączą wspólne zainteresowania i pragnienia. Łowem wszystko, czym żyje dzisiejsze pokolenie przyszłych budowniczych socjalistycznej Polski.

Od 21 do 28 marca obchodzony był na całym świecie Tydzień Młodzieży Demokratycznej. Brała w nim udział młodzież ze wszystkich zakątków kuli ziemskiej: wasz bratowski kolega z Martyni, skośnooka Czu-Tse znad brzegów Żółtej Rzeki, radziecki modelarz z Moskwy. Oni wszyscy, tak, jak i Wy, należą do organizacji młodzieżowych w swoich krajach, a łączą ich takie same, jak i Was cele: walka o pokój i demokrację. Bo wiecie przecież, że nie na całym świecie jeszcze młodzież może spokojnie uczyć się i pracować. Wasz hiszpański przyjaciel Fernandez ciągle jeszcze musi się ukrywać w lasach Andaluzji przed faszystowskimi zbirami a Wasi bracia i siostry z Indonezji, Malajów, czy Wietnamu ciągle jeszcze nie mogą spać spokojnie, pewni, że na ich głowy nie spadną bomby.

I dlatego Światowy Tydzień Młodzieży obchodzony był pod hasłem, które ogłosiła w swej odezwie Światowa Federacja Młodzieży Demokratycznej: „Młodzieży, łącz się w walce o trwały pokój!” Bo walka o pokój i lepsze, sprawiedliwsze warunki życia, o postęp — to naczelnne zadania, jakie stoją dziś przed młodzieżą całego świata. Te zadania jednoczą młodzież, bez różnicy koloru skóry, pochodzenia czy języka. Podżegacze wojenny, kapitaliści, wszyscy ci, którzy nienawidzą wszystko, co postępowe muszą się liczyć z aką stanowczą postawą milionów młodzieży, muszą

się zastanowić nad twardą i nieugiętą odpowiedzią: nie! na wszystkie ich plany podboju i rozpętania wojny Młodzież całego świata coraz odważniej i leczniej staje w pierwszych szeregach obrońców pokoju. Do nas, należy przyszłość świata, a świat będzie przecież taki, jaki go sobie sami zbudujemy. Żeby go dobrze zbudować, trzeba włożyć w budowę wiele wysiłku. Tym wysiłkiem jest także walka, jaką toczymy i my, waląc o podniesienie naszej wydajności i polepszenie wyników naszej nauki.

W naszej walce, nauce i pracy świeci nam przykład młodzi radzieckiej, zrzeszona w Komsomole, Komunistycznym Leninowskim Związku Młodzieży. Legendarne czyny bohaterów-komsomolców podczas Wielkiej Wojny w Obronie Ojczyzny, ich wspaniałe osiągnięcia w nauce i pracy — oto, na czym wzorują się dzisiejsi miliony młodzieży całego świata. Zławszycza my, młodzież polska, wzorujemy się na przebogaty doświadczeniach i zdobyczach naszego starszego brata — Komsomolu. Wiemy, że młodzież radziecka, która wspólnie z całym narodem odniosła zwycięstwo w walce z hitleryzmem i ocaliła ludzkość przed zalewem faszystów, zła i zbrodni, wygra także walkę o pokój.

Światowy Tydzień Młodzieży Demokratycznej dowiódł, że młodzież umie pracować i walczyć. We Francji młodzież protestuje przeciw wojnie z ludami Wietnamu, we Włoszech młodzież robotniczą demonstruje na ulicach miast przeciw amerykańskiemu okupantom. A u nas, w Polsce aktywiści ZMP w odpowiedzi na apel Markiewki, zobowiązują się do przedterminowego wykonania zadań produkcyjnych, do zwiększenia obszarów zasiewu i podnoszenia jakości upraw, a junacy SP podejmują liczne zobowiązania przekroczenia norm.

Taka postawa młodzieży jest dla nas najlepszą rekompensacją, że nasze hasło „walka, nauka, praca”, które łączy dzisiejszą postawą młodzież świata, jest hasłem gotowości bojowej do walki o trwały pokój i postęp.

(wig)

ZASTO DNI DYPLOM

TADEUSZ KOŁACIN

Duży, szary budynek przy ulicy Hożej 88, to gmach, w którym wśród wielu innych szkół mieści się także Państwowe Liceum Mechaniczno - Lotnicze. Zapewne chcecie zobaczyć dokładnie obejrzeć je i zapoznać się z pracą jego uczniów.

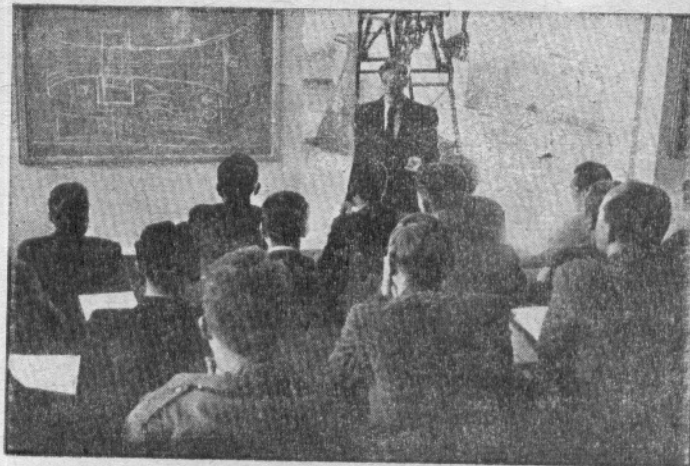
Chodźmy więc tam. Gdy idziemy przez długie korytarze na drugim piętrze spotykamy od razu tablicę ZMP. Widnieją na niej kolorowa gazetka Koła Związku Młodzieży Polskiej przy PLML, tablica informacyj-

brak przyrządów do ćwiczeń, różnych pomocy naukowych i literatury technicznej. Mimo, że Dyrekcja szkoły, a także uczniowie usilnie starają się o zwiększenie ilości przyrządów potrzebnych w nauce, ciągle jeszcze odczuwamy brak różnego rodzaju tablic, wykresów, a także przekrojów silników lotniczych, czy części płatowców, które ogromnie ułatwiłyby naukę konstrukcji silników i konstrukcji płatowców.

A teraz chodźcie ze mną trzeba Wam w edziec. Do Państwowe Liceum Mechaniczno-Lotnicze ma bardzo ładną i dobrze wyposażoną modelarnię, a modelarstwo lotnicze jest obowiązkiem przedmiotem w klasie drugiej. N'e było chyba w ciągu 1949 roku zawodów czy wystawy, na której nie spotykaliście modeli ze znaczkiem PLML. Chłopcy entuzjastycznie się modelarstwem. A przecież wielu z Was wie jaką radość sprawia lot modelu wykonanego własnymi rękoma. Nikogo więc nie zdziwi, że w modelarni zawsze są chłopcy, którzy pochyleni nad stołami dłubią jakiś nowy model. Często też można spotkać uczniów trzeciej lotniczej przy projektowaniu lub wykonywaniu wyczynowych modeli. Kilku uczniów trzeciej klasy ma już dyplomy instruktorów, a wszyscy

Przeglądając nawet po- bieżnie gazetkę, od razu dostrzegamy, że Koło ZMP interesuje się życiem swej szkoły we wszystkich jego przejawach. Mogą Was poinformować, że nasze Koło ZMP zorganizowało zespół samopomocy w nauce, bibliotekę, w której znajduje się wiele cennych książek technicznych, a obecnie radiofonizuje szkołę. Muszę Wam także opowiedzieć o zdarzeniu, które przed kilkoma tygodniami poruszyło całą klasę trzecią lotniczą. Otóż jeden z naszych kolegów dowiedział się, że w jednej ze szkół Pruszkowa znajduje się leżący bezużytecznie przekrój silnika lotniczego. Natychmiast „trzecia lotnicza” postanowiła go sprowadzić; uzyskaliśmy pozwolenie Dyrektora Szkoły i w najbliższych dniach silnik będzie w szkole. Bo największą bolączką szkoły jest

...a podczas wakacji pojedziemy na szybowisko.
Bo dobry technik — to dobry pilot.
Foto: Stanisławski



Absolwenci Liceum mogą studiować następnie na wyższych uczelniach. Na zdjęciu: wykład z aerodynamiki w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga.
Foto: WAF

przodowników modelarstwa. Chłuba modelarzy ZMP-owców był wykonany na urodziny Generalissimusa Stalina model odrzutowca ra-

A teraz przejdźmy do tych, którzy za kilka miesięcy dostaną dyplomy techników. W klasie n'e ma co prawda ani hałasu ani krzyku, ale n'e jest znowu tak spokojnie. Od razu widać, że chłopcy są przed egzaminami, bo mówią tylko o samolotach. Posłuchajcie. „Jaki jest współczynnik oporu dla ciała kropłowego” — odzywa się jeden z kolegów. — „0,045” — pada natychmiast odpowiedź. W drugiej ławce toczy się spór: „Jeżeli gołęń przesunie o 6° do tyłu, reakcja pójdzie poosiowo i będziesz miał tylko ściskanie, a wtedy przekrój będzie wystarczający”...

Pod oknem inni gorączkowo liczą coś na suwakach logarytmicznych. Wszędzie widać pracę pilniejszą niż zwykle, widać nadchodzącą maturę. Ale to nikomu n'e przeszkadza prowadzić dodatkowe zajęcia. Bo oto po lekcjach jeden z uczniów trzeciej klasy ma wykład w ramach akcji samokształceniowej, dla młodszych kolegów.

Posłuchajmy. „Wykładowca” rzeczowym głosem wyprowadza prawo Bernoulliego, następnie objaśnia przepływ na profilu lotniczym. Padają słowa: ciśnienie dynamiczne, współczynnik Cz, opór indukcyjny itp. Wokół widać skupione, zainteresowane twarze kolegów skrzętnie notujących słowa swego wykładowcy. Gdy słuchacze mają jakieś trudności, padają pytania. Starszy kolega wyjaśnia, wskazuje literaturę dodatkową i znowu zaczyna kontynuować swoją „pogawę-

kę”. Wszyscy chłopcy słuchają w skupieniu i z zainteresowaniem, bo wszyscy uczęszczający do naszej szkoły ogromnie kochają twu poświadc. A może wśród Was, Czytelnicy, jest wielu takich, którzy chcieliby w przyszłości uczęszczać do Państwowego Liceum Mechaniczno - Lotniczego? Otóż — objaśniam Was. Warunki przyjęcia są następujące:

Do PLML przyjmowani są tylko ci kandydaci, którzy posiadają świadectwo ukończenia gimnazjum mechanicznego lub małej matury szkoły ogólnokształcącej. Egzaminy dla nowo-wstępujących odbywają się w końcu roku szkolnego. Po ukończeniu 9 klas szkoły ogólnokształcącej składa się egzamin z języka polskiego i matematyki, a po ukończeniu gimnazjum mechanicznego — z polskiego, matematyki i fizyki. Dokumenty potrzebne przy zapisie: podanie, metryka urodzenia, świadectwo szkolne, 2 fotografie. Po zdaniu egzaminu wstępnego każdy z Was, kto n'e mieszka w stolicy, może się starać o przyjęcie do bursy w Podkowie Leśnej pod Warszawą. Nauka w liceum trwa 3 lata. Przedmiotów wykładowych jest 32 i chociaż program jest dość ciężki i obszerny wierzę, że każdy z Was, palający chęcią poznania lotnictwa da sobie radę i na pewno będzie mógł zostać technikiem i poświęcić się budowie ludowego lotnictwa. Zycze więc Wam, Czytelnicy, abyście za 3 lata mogli przeżywać gorączkę przedmaturalną, jaką obecnie przeżywają uczniowie klasy trzeciej.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W chwili, gdy piszę bieżącą kronikę odbywają się rzeczy naprawdę doniosłe dla naszego małego lotnictwa. Jeżeli słyszeliśmy już o różnych zawodach, o różnych wyścigach jedno, dwu i trzytygodniowych, to do repertuaru imprez małego lotnictwa przybyła jeszcze jedna konkurencja, a mianowicie tak zwana potocznie — trydniówka. Muszę przyznać, że konkurencja trudna i co najważniejsze wprowadzona u nas po raz pierwszy. Myślę naturalnie o trydniowej konferencji małego lotnictwa, która odbyła się w Warszawie w dniach 20, 21 i 22 marca 1950 roku. Datę tę radzę zapamiętać, kto wie, może kiedyś nazwiemy ją datą przełomu...! Kto by kiedyś pomyślał, że o małym lotnictwie można mówić na raz i pisać o konferencji, na to znaleźć się inne miejsce w SiM-ie; za wcześniej jeszcze na wniośki, ale jedno to można już teraz napisać: Liga Lotnicza czyni wszystko, aby młodzieży naszej wybudować jak najlepszą, jak najszerszą drogę do lotnictwa poprzez małe lotnictwo.

×

Z okazji konferencji chciałbym napisać kilka słów o nowym stosunku naszej młodzieży do pracy w lotnictwie. Młodzież porwana przykładem bohaterów pracy Polski Ludowej, sama do tej pracy, która stała się najradośniejszym czynem twórczym się włączyła. Najmłodszy lotnicy zrozumieli, że nie mogą stać obok, jako widzowie, ale muszą współuczestniczyć w zwycięskim marszu w przyszłość.

Modelarze z Dębicy (modelarnia nr 12) w ten sposób postanowili uczcić dzień 1 Maja — święto Pracy, święto Kasy robotniczej:

— **Pragnąc wykazać łączność małego lotnictwa z poską klasą robotniczą z budową socjalizmu w Polsce Ludowej my zebrań w Dębicy w dniu 10 III 1950 r. postanawiamy i zobowiązujemy się do wykonania następujących prac do dnia 30 kwietnia b.r.: 3 modele kartonowe, 1 latawiec skrzynekowy, 6 modeli samolotów, 7 modeli szybowców, 1 model z napędem silnikowym, 1 model na wędze, 2 modele redukcyjne.**

Jednocześnie wzywamy do współzawodnictwa mo-

delarnię Ligi Lotniczej w Me.cu.

Niech żyje 1 Maja, Święto Międzynarodowego Proletariatu! Niech żyje Ludowe Lotnictwo Polskie!

Zobowiązanie podpisało siedemnastu modelarzy.

Wiadomość tę przesłał kolega Henryk Jędrus z Dębicy, który rozpoczął równocześnie pisanie stałych korespondencji do SiM-u.

WARSZAWSKI ALL NA PEŁNYCH OBROTACH

Po artykule pod tytułem „Warszawski ALL gotów do startu” zamieszczonym w 6 numerze SiM-u, a tym samym gotowości Aeroklubu Warszawskiego do rozpoczęcia sezonu lotniczego, do r. 1950, długo czekać na zadanie.

Bezpośrednio po uzyskaniu z Dyrekcji Naczelnej Ligi zezwolenia na rozpoczęcie lotów otwarto start, wylatując, pomimo prowadzonych na lotnisku robót drenacyjnych, jeszcze w ciągu lutego 0,3% rocznego planu godzin lotów silnikowych.

Sekcja szybowcowa klubu nie pozwoliła się oczywiście zdyktować silnikowej i w chwili obecnej może się już poszczycić wycieczką w postaci 78 kilometrowego przelotu.

Przełot ten jest pierwszym tegorocznym przelotem szybowcowym w kraju i świadczy nie tylko o tym, że Aeroklub Warszawski zabrał się energicznie do wypełniania planu na rok bieżący, ale że w marcu rok rozpoczniemy wiele cennego czasu nie latając. O aktywności AW świadczą również i wyniki nadzwyczajnego walnego zebrania AW, które odbyło się w dniu 11 marca br.

Na zebraniu tym, poza dokonaniem wyboru nowego zarządu klubu, uchwalone zostały dwie rezolucje.

Z uwagi na dość dużą treść obu rezolucji, podajemy je poniżej w pełnym brzmieniu:

„My członkowie Aeroklubu Warszawskiego Ligi Lotniczej, piloci silnikowi i szybowcowi, zebrani na nadzwyczajnym walnym zebraniu wyborczym w dniu 11-go marca 1950 r., rozumiejąc znaczenie współzawodnictwa pracy jako czynnika przyspieszającego budowę socjalizmu w naszym kraju i odpowiadając na apel górnika Markiewki, zgłaszamy swoją przystąpienie do długofalowego współzawodnictwa międzyklubowego w oparciu o regulamin ogłoszony w Nr 2 Skrzydlatcy Polski, a także przystąpienie do indywidualnego i zespołowego współzawodnictwa wewnątrzklubowego.

Zobowiązujemy się przez podniesienie poziomu wyszkolenia teoretycznego i praktycznego, zwiększenie jakości i ilości wyczynów sportowych, podniesienie poziomu ideologicznego, usprawnienie eksploatacji sprzętu, regularne od-

bywanie treningu, zwiększenie ilości lotów, wzmożenie pracy społecznej i dyscypliny lotniczej, wykonać przewidziany dla nas plan roczny do dnia 1-go października 1950 r.

Wzywamy Aeroklub Gdański i do podjęcia podobnego zobowiązania.

Rezolucja ideowa AW brzmi: „My, piloci Sportowi Warszawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej zgromadzeni na nadzwyczajnym walnym zebraniu wyborczym członków klubu w dniu 11 marca 1950 r., w zrozumieniu dążeń polskich mas pracujących z klasą robotniczą na czele, budującej w oparciu o potężny sojusze z Związkiem Radzieckim i w bratniej współpracy z zaprzyjaźnionymi państwami ludowymi — demokratycznymi fundamenty socjalizmu, wyrzamy głęboką radość z przebieżek, jakie przeszły w roku bieżącym nasze lotnictwo sportowe, jednocząc się w zwartą deologicznie i świadomą swoich celów Ligę Lotniczą.

Wyrażamy przekonanie, że jedynie w ten sposób zrealizowane zostanie w pełni hasło unasowienia naszego lotnictwa sportowego, które oprócz się przede wszystkim na młodzieży robotniczej i chłopskiej. W pracy swej wzorować się będziemy stale na doświadczeniach i przykładach Lotnictwa Radzieckiego.

Borąc równocześnie pod uwagę zadania postawione przed nami — piloci sportowi — w roku bieżącym, który jest pierwszym rokiem realizacji naszego lotniczego planu 6-letniego, deklarujemy gotowość wzmoczonego wysiłku wykonania planu 6-letniego, przez usilny trening, sumienne wykonywanie programów wyszkolenia, dalszy rozwój współzawodnictwa zbrojowego i indywidualnego oraz przez podniesienie poziomu naszych wiadomości teoretycznych i świadomości politycznej.

Podniesienie na jak najwyższy poziom naszego wyszkolenia lotniczego i politycznego, to będzie nasz konkretny wkład w walce o pokój.

Cienimy być godni mianem pilotów Polski Ludowej.

W najbliższym czasie odejdą się w Aeroklubie Warszawskim zebrania produkcyjne poszczególnych sekcji i zebranie całego klubu, na którym zostanie ustalony szczegółowy kontrplan.

T. R.

REGULAMIN LOTNICZEGO WYŚCIGU

Wszyscy doskonale wiedzą, że do dobrych wyników w każdej dziedzinie sportu dochodzimy przez równomierne treningi. Ta powszechnie znana zasada ma szczególnie znaczenie w lotnictwie sportowym. Wiedzą o tym doskonale ci piloci, którzy zostali zdystansowani przez swych systematycznie trenujących kolegów w r. 1949. W roku 1950 plany i programy klubów stawiają pilotażowe wymagania i zrealizowane mogą być tylko przez równomierne treningi. Pamiętać więc musimy, że jeśli od dnia otwarcia lotów nie będziemy latali systematycznie, dystans dzielący Was od kolegów będzie nie do pokonania i w konsekwencji możecie nie wykonać planu Aeroklubu.

We współzawodnictwie mara równomiernego treningu szybowcowego.

Klucz do osiągnięcia maksymalnych wyników w tej punktacji jest bardzo prosty: każdy pilot wykonuje własny plan. Rezultatem realizacji tego hasła przez wszystkich pilotów będzie wynik klubu w punktacji V: 500 punktów.

Punktacja VI jest marą postawy sportowej pilotów i doskonałości kwalifikacji lotniczych. Ilość punktów, którą pilot uzyska w tej punktacji za dany wyciecz jest proporcjonalna do pomieszonego wysiłku sportowego. Dokładne ilości punktów za każdy wyciecz określa regulamin. Warto tylko podkreślić, że najwyższy punkt wyciecz godzinny szybowcowy przelotowy, przewyższania 3000 m i wykonanie planu przelotowego. Do punktacji klubu zaliczane będą wyciecz wykonane na terenie aeroklubu.

Druga część regulaminu punktacji VI premieje aeroklub za szkolenie dokonujące pilotów. Każdy stopień wyszkolenia pilota, lub uzyskanie uprawnień — to punkty dla klubu. O tym muszą wiedzieć również dobrze piloci jak kierownictwo Aeroklubu, bo przecież każde nowe uprawnienie pilota, to nowe możliwości dla klubu. Uzyskanie licencji umiędzian udział w zawodach, uzyskanie uprawnień instruktorów lub holowania szybowców — pomoc instruktorom w pracy.

Za uzyskanie rekordu krajowego z lotniska klubu, Aeroklub otrzymuje 100 punktów! Premia ta równa się ilości punktów za 4 przewyższenia 3000 m. Sądząc, że każdy pilot po przeczytaniu tego zapałen znacznie studiować tabelę rekordów i ustalić konkretnie swoje ambitne rekordowe plany.

Wyniki współzawodnictwa obliczane będą miesięcznie na podstawie szczegółowych meldunków Aeroklubów.

Wyniki współzawodnictwa lub rekordu mogą być nadsyłane do Komisji Kwalifikacyjnej w terminie do 8 każdego miesiąca. Niepunktualne i niesystematyczne nadsyłanie sprawozdań i wyników może spowodować obniżenie punktacji, od 1% do 10% ogólnej sumy punktów.

J. Śr. n. sł. w. 1

W odpowiedzi na apel Pierwszej Warszawskiej Eskadry Szesciolatki, na lywają w dalszym ciągu z terenu aeroklubów Ligi Lotniczej m. lundki o zawiązywanu się dalszych Eskadr Szesciolatki. W numerze niniejszym rejestrujemy dwie następujące z kolei Eskadry Szesciolatki, które powstały w Krakowskim i Łódzkim Aeroklubie Ligi Lotniczej.

Podążając apel długofalowego współzawodnictwa zainicjowanego przez górnika Markiewkę piloci ALL zorganizowani w nowych Eskadrach Szesciolatki podejmują konkretne zobowiązania. Podajemy je poniżej:

PIĄTA KRAKOWSKA ESKADRA SZESCIOLATKI

Piloci Piątej Krakowskiej Eskadry Szesciolatki zobowiązali się do wykonania w bieżącym sezonie następujących zadań:

1. Przekroczyć plan lotów szybowcowych przewidzianych dla pilota wyczynowego.
 2. Podnosić stale poziom swich wiadomości politycznych i teoretycznych.
 3. Pomagać młodszym kolegom w podnoszeniu wykształcenia teoretycznego i praktycznego.
 4. Wykonać:
 - a) przynajmniej dwa przeloty ponad 200 km.
 - b) przynajmniej sześć przelotów ponad 100 km.
 - c) dwie wysokości powyżej 3000 m.
 - d) sześć wysokości ponad 2000 m.
 - e) 25 wysokości powyżej 1000 m.
 5. Zdobyć 2 srebrne odznaki pilota szybowcowego.
 6. Opanować jak na lepiej technikę ślepego pilotażu.
 7. Wylatać w sumie 300 godzin na szybowcach.
 8. Uzyskać 6 uprawnień do zabierania pasażerów na szybowcach dwumiejscowych.
 9. Dążyć wszelkimi siłami do poprawienia rekordów szybowcowych i uchwycenia krakujących w tabeli.
- Podpisali: (—) Łut Adam, (—) Gruski Lesław, (—) Michałski Maciej, (—) Sliwiński Stanisław, (—) Sześciński Leszek, (—) Wielgus Stanisław, (—) Wojnar Jerzy.

SZÓSTA ŁÓDZKA ESKADRA SZESCIOLATKI

Piloci Szóstej Łódzkiej Eskadry Szesciolatki zobowiązali się do wykonania następujących zadań:

1. 7 pilotów uzyska III stopień wykształcenia szybowcowego.
 2. Uzyskać 4 warunki do srebrnej odznaki pilota szybowcowego.
 3. Uzyskać 6 uprawnień do lotów na holu za samolotem.
 4. Wylatanie przez wszystkich członków eskadry 10% rocznej normy godzin przeznaczonych dla pilota szybowcowego.
- Do 30 listopada br.
5. Wykonać 8 przelotów ponad 10 km.
 6. Uzyskać 3 srebrne odznaki pilota szybowcowego.
 7. Uzyskać przejście 4 członków eskadry na wyższy typ szybowca.
- Do 31 grudnia br.
8. Zakończyć 4 nowe Kółka LL.
 9. Wygłosić 80 prelekcji wg skierowania Dyr. Okr. LL lub Zarządu ALL.
 10. Zorganizować 2 kursy ogólnolotnicze.
 11. Zredagować co miesiąc 1 numer gazetki ścienniej.

AEROKLUBY

13)

(kon)

12. Przeprowadzić co miesiąc 8 prasówek.

13. Zgłosić 8 pomysłów racjonalizatorskich.

Poza tym piloci eskadry dołączają:

I. Stałą gotowość do pomocy organizacyjnej kierownictwu Sekcji Szybowcowej i Zarządowi ALL.

II. Indywidualne i zbiorowe podwyższenie własnych wiadomości teoretycznych i uświadczenia politycznego oraz gotowość dalszego posiadanej wiedzy teoretycznej i praktyczną z innymi zaawansowanymi kolegami.

III. Stałą pomoc w pracach technicznych i gospodarczych ALL.

IV. Dążenie do zakwalifikowania się na czelowych miejscach we współzawodnictwie indywidualnym sekcji.

V. Stałe popieranie państwowości, współzawodnictwa oszczędności.

VI. Stałe uaktywnienie i wzorowe prowadzenie podopiecznych Kół LL.

VII. Gotowość do bezpłatnego prowadzenia wykładow na TKS LL.

VIII. Stałe wykazywanie wyższości pracy zbiorowej nad poczynaniami indywidualnymi.

Do tworzenia analogicznych kolektiwów. Szósta Łódzka Eskadra Szesciolatki, wzywa wszystkich kolegów klubowych oraz członków Wrocławskiego ALL.

Podpisali: (—) Baranowski Bronisław, (—) Cunow Zygmunt, (—) Dwornicki Mir sław, (—) Kraczniewicz Bolesław, (—) Kędzierski Jan, (—) Mazurkiewicz Stanisław, (—) Natkański Karol, (—) Petsch Jan.

Łódź, dnia 8 marca 1950 r.

Do chwili obecnej 9 dalszych Aeroklubów LL zgłosiło w Dyrekcji Naczelnej Ligi Lotniczej gotowość rozpoczęcia lotów. W wyniku przeprowadzonych inspekcji, które stwierdziły dobre przygotowanie klubów do startu, zezwolenie na otwarcie lotów

(wg kolejności zgłoszeń) otrzymały następujące kluby: Gdański, Wrocławski, Kielecki, Łódzki, Częstochowski, Krakowski, Kujawski, Śląski i Ostrowski.

Według otrzymanych ostatnich meldunków z terenu kluby te rozpoczęły w marcu normalne treningi silnikowe i szybowcowe. Tak więc już 13 klubów rozpoczęło start do wielkiego wyścigu o miano najlepszego Aeroklubu w Polsce. Czekamy na następne starty.

Przypominamy równocześnie klubom, że zgodnie z planem na rok bieżący w marszu należy wykonać 3% rocznego planu godzin lotów, a w marcu i kwietniu 10% rocznego planu przelotów. Niekiedy już zabrali się od razu i idnie do roboty i wyniki nie kazaly na ciebie długo czekać (np. w Warszawskim ALL). A reszta...

×

Oddajemy teraz głos naszym korespondentom klubowym:

Pil. E. K. pisze:
Dnia 3 marca br. pilot Olsztyńskiego ALL przewodził na samolocie sanitarnym „Dr. Anka” ciężko chorą mieszkankę Olsztyna ob. Kapecę na operację do klinik w Gdańsku. Był to pierwszy lot samolotu sanitarnego uindowanego z inicjatyw Ligi Lotniczej przez społeczeństwo woj. Olsztyńskiego. Przebieg lotu był niezwykle emocjonujący i zawierał szereg groźnych momentów. Podstawą chur wynosiła miejscami 50 metrów, a szybkość wiatru dochodziła do 12 m/sec. Widoczność do 300 m. W takiej sytuacji pilot musiał prowadzić sam lot na m. lej wysokości. Z uwagi na minimalną widoczność było to szalenie trudne i ryzykowne.

Na lotnisku w Gdańsku, gdzie oczekiwano z niecierpliwością na awizowany samolot, wyład wano o zmro. Mimo fatalnych warunków atmosferycznych lądowanie odbyło się szczęśliwie, a samolot

Foto: Red. Czas. Lotn.



n'e odn'osił w czasie podróży najmniejszych na wet uszkodzeń.

Pil. JERZY KULEZA donosi:

Kielecki ALL wzorując się na Bielsko-Bialskim ALL zobowiązał się do wykonywania lotów żaglowych na zboczach Pasma Małowskiego Gór Świętokrzyskich (469 m n.p.m.) startując z wyciągarką oraz zaprojektował urządzenie wyprawy w Góry Świętokrzyskie celem dalszego zbadania panujących tam warunków szybowcowych.

Pil. MOKWA PAWEŁ donosi:

W świetlicy Słupskiego ALL odbyło się 5 marca br. uroczyste zakończenie teoretycznego kursu szybowcowego. W uroczystości wzięli udział przedstawiciele Zarządu Okręgowego LL, Słupskiego ALL, miejscowych organizacji politycznych i społecznych.

Kursistom wręczono świadectwa ukończenia TKS-u życząc im jak najlepszych wyników i osiągnięć, aby wyśkolili się na dobrych, wzorowych i prawdziwych lotników naszej Ludowej Ojczyzny.

Poziom kurs był dość dobry. Tym, którzy zdali egzamin z wynikiem dostatecznym uroziwno korzystane z seminarium przeprowadzanych przez Słupski ALL dla pilotów klubowych.

Pil. R. BITNER pisze:

W uzupełnieniu wiadomości o przelocie kol. Gołębskiego z Warszawskiego ALL podanej w SIM-le Nr 13 z br. spieszę donieść, (jest to chylą najwspanialszy w sezonie przelot w historii polskiego szybownictwa — tym cenniejszy, że dokonany na szybowcu treningowym przez młodą pilotkę), że kol. Gołębski uzyskał tym samym ostatni warunek do swego srebrnego „D”.

Przy okazji chciałem nadmienić, że sekcja szybowcowa na terenie naszego klubu lata pełną parą. Młodzi również dnieść, że w naszym klubie są w stadium organizacji dalsze eskadry sześciolatk. Ciekawe byłoby, że o zawiązaniu dlogofalowe, podejmowane dotychczas dotyczą głównie szybownictwa, a zobowiązane s ilnikowych narazie jest nie wiele.

Apeluję więc do kolegów silnikowców, aby nie pozostali w tyle.

×

Koleczy Korespondenci! Dziękujemy za nadesłane informacje z życia Waszych klubów — piszcie jak najczęściej — czekamy, ale, pisząc korespondencje do SIM-u z pominięciem o jednej rzeczy — o czujności. W listach p dajcie dość często cyfry, które są ważne. Nie można przecież lekkomyślnie operować cyframi np. ilość absolwentów TKS-u lub ilość kilometrów zadelarowanych przelotów. Wszystko to są rzeczy na pozór drobne i jakgdyby nieistotne, ale pamiętajcie, mając na uwadze niedawny jeszcze proces Robineau w Szczecinie, że i te cyfry wróg potrafi wykorzystać we właściwy sposób skoro tylko dotrą do jego rąk.

O zagadnieniu czujności na terenie lotnictwa sportowego pisał już niejednokrotnie. Dziś zwracam jeszcze raz uwagę wszystkim pilotom Aeroklubów na to zagadnienie. Sprawa ta jest bardzo ważna w walce o wykonanie planu na terenie lotnictwa sportowego w pierwszym roku lotniczej szesciolatki.

GRAVITOR IV

OLGIERD MIS,
W. JANUSZEWSKI,

Profesor Olgierd Mis jest znanym jeszcze sprzed wojny specjalistą od zagadnień astronomii i autorem licznych prac z dziedziny grawitacji.

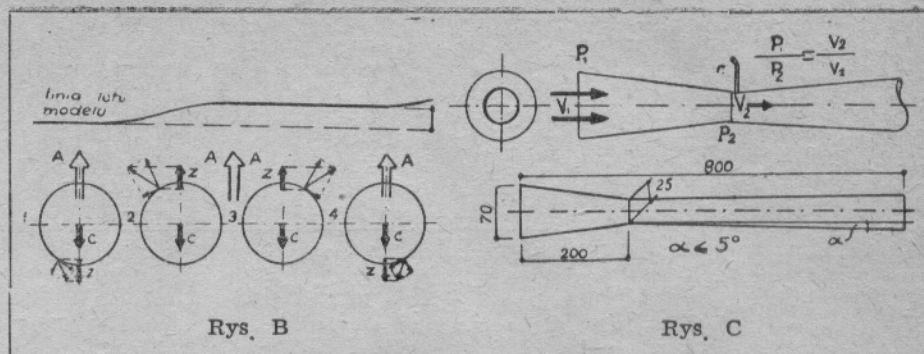
Będąc w młodości modelarzem profesor M. przesłał nam w dniu jubileuszu 50-lecia (od chwili rozpoczęcia przez niego pracy na polu małego lotnictwa) oryginalny projekt silnika grawitacyjnego, opracowany praktycznie przez inż. W. J. Należy zaznaczyć, że projektem tym zainteresowały się ostatnio; Dyrekcja Naczelna Ligi Lotniczej oraz GIL. Istnieje bowiem możliwość praktycznego wykorzystania pomysłu również i w dużym lotnictwie. Z powodu chronicznego braku miejsca musieliśmy niestety skrócić artykuł, ograniczając do minimum ilość wzorów i dowodów matematycznych, za co niniejszym przepraszamy autorów i czytelników.

Redakcja

Jak już sama nazwa wskazuje działanie silnika mojej konstrukcji — Gravitora — polega na wykorzystaniu pryncypalnych sił natury, w danym wypadku siły ciężkości, czyli jest to odmiana prostego silnika wagowego, jak np. zegara z wahadłem itp.

Nie chcąc nużyć Czytelników zawiliśmy do wodomat matematycznymi ograniczyć się do przystępnego opisu zasad działania mojego silnika. Opis ten będzie się składał z dwóch części. W pierwszej ja osobiście podam schemat Gravitora, w części drugiej mój długoletni asystent inż. Wojciech Januszeński zapozna Czytelników z możliwościami wykonania mojego silnika oraz omówi projekt specjalnego modelu.

Schemat ideowy i części składowe Gravitora są pokazane na rys. A. Dwie przeciw-
wag. o jednakowej masie (2) i przesunęte



Rys. B

Rys. C

w płaszczyźnie 180°, są połączone ruchomo i przesuwne z korbowodem (4) i dźwigniemi (1). Na wale korbowodu jest umieszczona lekka turbinka — wiatrak (3). Z chwilą gdy turbinka (3) zacznie się obracać równomiernie, poruszy przeciwwagę (2), które przesunie się wzdłuż ramion korbowodu (4). Opierając się na znanym twierdzeniu fizyki i wzorze: $Z = \frac{m \cdot v^2}{r}$, gdzie

Z — siłą odśrodkową, m — masą ciała, v — szybkością kątową i r — promieniem, możemy powiedzieć, że siła odśrodkowa jest wprost proporcjonalna do kwadratu prędkości kątowej. Ze wzoru widzimy, że Z osiągnie maksimum wówczas, gdy m (przeciwwaga) będzie się znajdowała w GMP (środku martwy punkt) i odwrotnie (rys. A).

Spójrzmy teraz na rys. B. Pokazane są tam w uproszczeniu cztery wypadki położenia przeciwwagi. Oznaczenia: C — siła ciężkości, Z — siła odśrodkowa przetrutowana na interesującą nas ponową osi ruchów i A — siła aerodynamiczna modelu.

W położeniu 1 składowa pionowa skierowana jest ku dołowi. Model stoi na ziemi. W położeniu drugim i trzecim składowa ponowa Z skierowana ku górze i jeżeli jest większa od siły ciężkości G, wówczas model oderwie się od ziemi. W położeniu 4 składowa Z jest skierowana znów ku dołowi i usiłuje zmusić model do powrotu na ziemię. Przeciwstawia się temu siła A. Jeżeli wypór powstały na skrzydle będącym w ruchu (położenie 2 i 3) zrównoważy siłę Z oraz C, model utrzyma się na uzyskanej poprzednio wysokości, aby przy powrocie do położenia 2 i 3 zsumować siłę A z siłą Z (skierowaną w górę) i tym prędzej nabrać wysokości.

Na rysunku B pokazano tor lotu. Przy

dostatecznie wielkiej ilości obrotów turbiny i użyciu najnowszych profili laminarnych o wysokiej Cz/Cx, obserwowany tor lotu jest ciągłym wznoszeniem się modelu, aż do jego pułapu, lub natrafienia na prądy termiczne.

Ponieważ sprawność Gravitora zależy przede wszystkim od ilości obrotów turbiny, warto temu zagadnieniu poświęcić więcej uwagi. Turbinka musi być możliwie lekka. Źródłem jej obrotów może być mały silniczek elektryczny albo, co jest najlepsze (i przez nas wypróbowane) zastosowanie dyszy przelotowej Venturi, lub efektu Pilot'a.

Przykładowo obliczamy dyszę przelotową dla modelu doświadczalnego GTI IV/50, o prędkości 8 m/sek. Opierając się na rys. C oznaczeniach i wartościach P_2 — powierchnie przekroju V_1 , — prędkości w przekrojach, p — ciśnienie statyczne, ρ — gęstość powietrza ($\rho/2 = 1/16$) obliczamy:

$$1) \frac{P_1}{P_2} = \frac{V_1^2}{V_2^2} \text{ stąd: } V_2 = \frac{V_1 \sqrt{P_1/P_2}}{1} = \frac{38 \times 1.41}{1.41} = 63 \text{ m/s}$$

$$2) \rho/2 V_1^2 + P_1 = \rho/2 V_2^2 + P_2 \quad P_2 = 0$$

$$P_2 = \rho/2 V_1^2 - \rho/2 V_2^2 = 1/16 \times 8^2 - 1/16 \times 63^2 = -244 \text{ mm (prciśnienie)}$$

Przyjmując sprawność urządzenia $\rho = 50\%$, otrzymamy siłę działającą na turbinę, której powierzchnia $A = P_2$.

$$P_2 = P_1 \times P_2 \times 0.5 = 7 \times 4 \times 0.50 = 86 \text{ g}$$

Opierając się na uzyskanych danych należy pamiętać o tym, aby ciężar silnika nie przekroczył 50 g, a to w celu uzyskania możliwie wysokich obrotów turbiny pod wpływem siły P_2 .

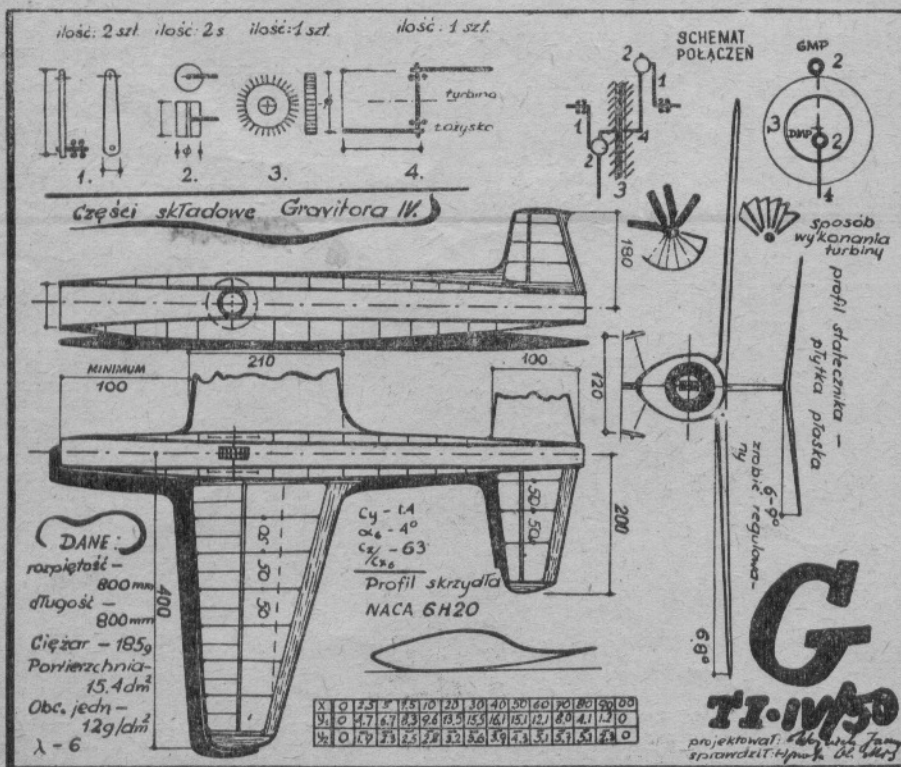
Model GTI IV/50 został zaprojektowany jako czwarty z kolei w tym roku do celów doświadczalnych. Trzy poprzednie modele zaginęły w czasie prób. Model jest wykonany z materiałów krajowych. Potrzebne wymiary podane zostały na rysunku. Należy zwrócić szczególną uwagę na konieczność bardzo starannego wykonania profilu laminarnego skrzydła. Dyszę przelotową wykonujemy wg rys. C ze szkła 0,1 mm. Należy zwrócić uwagę na to, aby kąt rozszerzenia się dyszy ku wylotowi nie przekroczył 5°, przez co zapobiega się nierównomiernemu przepływowi powietrza. Umieszczenie turbinki (może być wycięta z cienkiej blachki aluminiowej) najwygodniejsze wewnątrz dyszy, lub poza nią z doprowadzeniem powietrza za pomocą rurki r (rys. C).

Dokładność wykonania silnika, tzw. dopuszczalna tolerancja w nim leżąc w granicach $\pm 0,1$ mm (dla wymiarów liniowych) i $\pm 0,1$ g (dla wielkości wagowych). Do sprawdzenia wystarczy zwykły suwak z nożem i czuła waga.

Start modelu z ziemi (w myśl przepisów FAI) odbywa się następująco:

Do dyszy wlotowej dołączamy zbiornik ze sprężonym powietrzem (może być nawet pęcherz gumowy cd piłki futbolowej, albo po prostu pompka) i wprawiamy turbinę w ruch. Poprawnie wykonany silnik szybko rozwija potrzebną do wlotu ilość obrotów i model startuje z miejsca na dużym kącie natarcia (70 — 90°). Szybkość wznoszenia i kąt lotu można regulować zmianą nastawienia płata (w granicach od 2,7 — 4,5°, oraz dodaniem do przodu lub tyłu modelu niewielkiego obciążenia. Jak wykazały pomiary teodolitem pułap modelu typu GTI IV/50 wynosi 800 — 1 200 m nad poziom startu. Dalsze próby z Gravitemem winny być skierowane w kierunku podwyższenia pułapu i zbliżenia się do bezwzględnej rekordu wysokości osiągalnego dla modeli latających.

Rys. A





13. KONSTRUKCJA SKRZYDEŁ

Na rys. V (w poprzednim numerze) widzimy skrzydła prostokątne o najprostszej szkolnej konstrukcji. Zamiast luków zastosowano jedynie zaokrąglenie krawędzi. Skrzydło to posiada te same zalety, co skrzydło przedstawione na rysunku II i III.

Załączone przykłady wybrano spośród modeli krajowych i zagranicznych jedynie w celu zapoznania Czytelnika z istniejącymi możliwościami.

Reasumując przegląd podanych obrysów należy zaznaczyć, że w modelach latających małych i średnich najlepsze są obrysy prostokątne o stałej głębokości, zaokrąglone na końcach. Przy modelach natomiast dużych i bardzo dużych (jak na przykładach) można stosować obrysy eliptyczne, które w dużym stopniu zmniejszają opory powstałe od skrzydeł. Zbieżność skrzydeł na końcach nie powinna przekraczać jednak 1/3 głębokości przekrójowej.

Idealne pod względem aerodynamicznym skrzydła dużych szubowców o wielkich wydłużeniach nie znajdują miejsca w małym lotnictwie.

Wydłużenie dla modeli szubowców wyczynowych może się wahać w granicach od 12 do 20, dla modeli szubowców szkolnych od 10 do 12, dla gumówek od 10 do 12, a dla modeli silnikowych od 8 do 12.

Na zakończenie rozdziału o skrzydłach należy wyjaśnić pojęcie obciążenia jednostkowego.

Płat nośny utrzymuje cały ciężar modelu, ciężar modelu więc rozkłada się na całą powierzchnię skrzydeł. Łatwo będzie uzmysłwić sobie powyższe, biorąc podobny przykład z życia. Jeżeli np. człowiek waży 72 kg, a powierzchnia podeszwy jego trzewików wynosi 10 dm² to ciśnienie (fizyczne) na ziemi wyniesie; (obliczamy w gramach) 72 000 gramów : 10 dm² = 7 200 g/dm². Powiedzmy więc, że na dm² powierzchni ziemi działa ciężar 7 200 gramów, lub że obciążenie danej płaszczyzny wynosi 7 200 g/dm².

Podobnie przedstawia się sprawa z obciążeniem jednostkowym płata. Jeżeli model nasz posiada ciężar całkowity (to jest sumaryczny ciężar wszystkich elementów konstrukcyjnych) wynoszący np. 400 gramów, a powierzchnia skrzydeł wynosi 20 dm² to obciążenie jednego dm² obliczymy łatwo, dzieląc ciężar przez powierzchnię: $400 : 20 = 20 \text{ g/dm}^2$.

A więc obciążenie jednostkowe jest to ilość gramów, które dźwiga płat nośny, na powierzchnię jednego decymetra kwadratowego.

Jeżeli pomnożymy obciążenie jedno-

stkowe przez powierzchnię, to otrzymamy ciężar całkowity modelu.

Regulamin FAI określa, że najmniejsze dopuszczalne obciążenie jednostkowe może wynosić 12 g/dm², a największe dopuszczalne 50 g/dm², przy czym za powierzchnię nośną liczy się powierzchnia płata plus powierzchnia statecznika poziomego (wysokości). Podczas obliczania więc obciążenia jednostkowego doliczamy do powierzchni skrzydeł powierzchnię statecznika i wówczas dopiero wykonujemy działanie Q/S (gdzie Q — ciężar modelu, a S — powierzchnia całkowita).

KONSTRUKCJA KADŁUBA

Model latający o układzie normalnym składa się z płata nośnego, kadłuba i stateczników; w wypadku modelu z napędem dochodzą jeszcze: śmigło, guma, podwozie; (plywaki) silnik itd.

W bieżącym odcinku naszego cyklu zajmiemy się z kolei kadłubem. W zależności od kształtu, układu i przeznaczenia rozróżniamy kilka rodzajów kadłuba. Najprostszym będzie kadłub beleczkowy o dowolnym przekroju, składający się zazwyczaj z jednej beleczki utrzymującej skrzydła i stateczniki. Kadłub tego rodzaju znajduje zastosowanie w modelach szubowców oraz z napędem, przeznaczonych do wstępnego szkolenia. Następnym, doskonalszym rodzajem będzie kadłub kratowy, płaski, występujący w modelach trudniejszych, przejściowych. Kratownica usztywnia kadłub na całej długości, zapobiegając np. działaniu skręcającemu gumy lub wzmacniając belkę, która wskutek nadmiernej długości byłaby zbyt elastyczna. Kadłub zamknięty, o najprostszym przekroju kwadratowym, wykonany systemem rozpórkowym lub wrębowym jest następną konstrukcją w kolejności trudności wykonania. Kadłub tego rodzaju znajdujemy prawie we wszystkich kategoriach prostszych modeli.

W modelach przeznaczonych dla zaawansowanych i obliczonych na jakiś wyczyn stosuje się bardziej skomplikowane metody budowy, jak na przykład: kadłub drażony lub konstrukcja skorupowa złożona z kilku części i tworząca pożądaną obrys kadłuba w przekroju, widokach z boku i góry.

Różne rodzaje kadłubów modeli z napędem gumowym widzimy na rysunku 1. Rozpoczynając przegląd od rysunku górnego obserwujemy zmiany jakim ulega obrys kadłuba w widoku z boku, w zależności od przekroju. Na rysunku 1 przedstawiono normalną gumówkę z kadłubem prostokątnym, następnie z kadłubem kwadratowym — będzie to kadłub symetryczny o kształcie kropłowym. Model trzeci posiada trapezowy przekrój kadłuba, a model czwarty owałny z charakterystycznym brzuchem, dzięki któremu można było zastosować stosunkowo krótkie golenie podwozia. Kadłub o przekroju eliptycznym, symetryczny widzimy na rysunku piątym, a w elobocznym na ostatnim.

Każdy z wymienionych typów kadłubów może posiadać najrozmaitszą konstrukcję. Zastosowanie którejś z metod budowy podyktowane musi być wymaganiami, jakie stawiamy naszej konstrukcji oraz możliwościami wykonawczym.

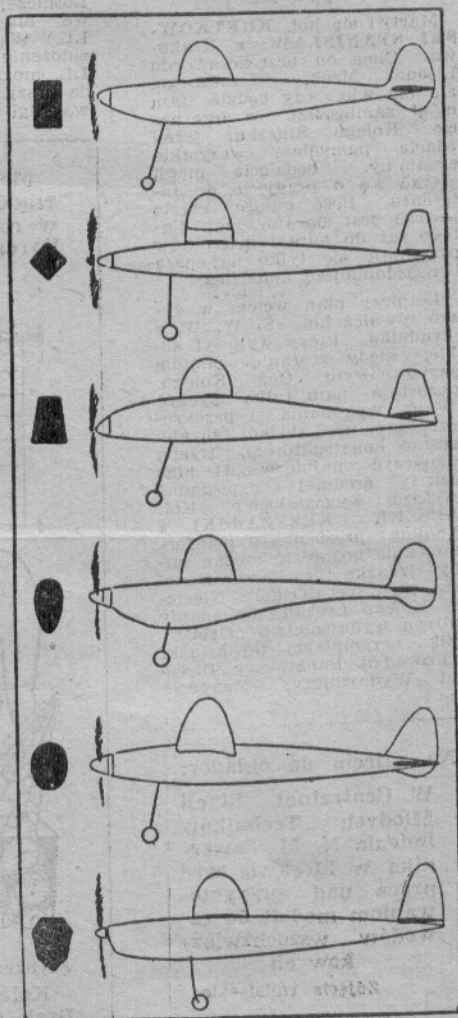
Ale uzupełniamy wstępne zaznajomienie się z dalszymi typami kadłubów. Na rysunku 2 wybrano kilka przykładów spośród kadłubów stosowanych przy modelach z napędem silnikowym.

Oglądając podane przykłady z pewnością zastanowi nas ten lub inny kształt kadłuba w widoku z boku. Pomysł my zapewne, czy celowe jest nadawanie tego lub innego spośród podanych kształtów? Na wybór odpowiedniego kształtu kadłuba wpływa bardzo wiele czynników. Przede wszystkim układ: górnopłat czy parasol, średniopłat, czy jakiś inny? Ukształtowanie na przykład przedniej części kadłuba mieszczącej silnik, odpowiedni rozkład powierzchni bocznej kadłuba dla zachowania stateczności kierunkowej względnie spiralnej — to wszystko są czynniki wpływające na wybór i opracowanie najlepszego kształtu kadłuba. Te wszystkie czynniki postaramy się kolejno rozpatrzyć w dalszym ciągu naszego cyklu.

Wróćmy jeszcze do rysunku 2. Na rysunku pierwszym z lewej od góry widzimy typowy układ parasola z kadłubem symetrycznym, na drugim górnopłat, a na trzecim konstrukcję parasola, gdzie na kadłubie w kształcie trójkąta (zarówno w widoku z boku, jak i przekroju) zamocowano wieżyczkę utrzymującą płat.

(Rysunek 2 podany zostanie w następnym, 14 odcinku).

(cdn.)



Rys. 1



POCZTA LOTNICZA

W elu spośród naszych Czytelników pilnie czytuje artykuły o planowaniu, a niektórzy — jak czytamy w napływających do Redakcji listach — wprowadzili już planowanie do swego życia. Oczywiście plan ten przeważnie dotyczy lotnictwa. Tak np. kol. „SOKÓŁ” z Porezowa powziął w ramach tego planu ciekawy projekt napisania książki o historii polskiego lotnictwa. Niestety Kolego, aby napisać książkę, trzeba posiadać nie tylko wiele wiadomości lotniczych, ale i ogólnych. A u Was szwankuje jeszcze ortografia. Musicie dużo pracować nad sobą, a wtedy cel osiągniecie. Poza tym — macie przed sobą bardzo wiele innych dziedzin lotnictwa, w których możecie być pożyteczni.

Kol. ZBIGNIEWA OSTROWSKIEGO z Olkusza, MAJRIANA CZOPKA z Wrocławia i EMILA KOMISARZA z Tarnowa odsyłamy do artykułu zamieszczonego w numerze 14 SIM-u z ubiegłego roku, w którym omawiana jest sprawa przyjęcia do Liceum Mechaniczno-Lotniczego. Numer ten można zamówić w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej”, Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

Martwi się kol. KRĘTKOWSKI STANISŁAW z Krakowa. Chce on uczęszczać do Liceum Mech.-Lotniczego, ale nie wie, czy będzie tam mógł zamieszkać w internacie. Kolego Staszku, jeżeli zdacie pomyślnie wszystkie egzaminy, będziecie mogli starać się o przyjęcie do internatu. Płóść miejsc ciągle jeszcze jest ograniczona, dlatego też do burs i internatów przyjmuje się tylko najlepszą i najzdolniejszą młodzież.

Lotniczy plan wciela w życie również kol. S. W. W. z Prudnika, który wyliczył sobie, kiedy zostanie pilotem szybowcowym. Coż, Kolego, pozostaje nam tylko życzyć Wam wykonania i przekroczenia planu i dodać, że aby zostać konstruktorem, trzeba ukończyć najpierw 11 klas szkoły średniej i posiadać wyższe wykształcenie. Kol. LESZEK KRZYŻAŃSKI z Lublina prosi nas o poinformowanie go, gdzie można nabyć książkę inż. Pawła Benaśa pt. „Svet Kr'del”. Niestety Kolego Leszku, nie znamy adresu wydawnictwa „Orbis”; kilka egzemplarzy tej książki sprowadził Państwowy Instytut Wydawniczy. Zwróćcie

Na zdjęciu na okładce:

W Centralnej Stacji Młodych Techników imienia N. M. Szwerownika w Moskwie w pracy nad przygotowaniem modeli do zawodów wszechzwiązkowych

Zdjęcie radzieckie

się do niego, a na pewno udzieli Wam odpowiedzi.

„Czy możemy założyć modelarnię lotniczą, gdy mamy obie po 15 lat?” — pytają kol. JANINA GRZESIK i HENRYKA JANKOWSKA z Katowic.

— Tak jest, wiek Wasz nie stoi na przeszkodzie. Najlepiej byłoby, gdyby chętnych do pracy w modelarni Koleżanek była cała gromadka, a nie tylko Wy dwie. Gdy już zbierzecie taką gromadkę, zgłście się do Oddziału Miejskiego Ligi Lotniczej. Stamtąd powinniście otrzymać dokładne wskazówki co do sposobu organizacji modelarni i trybu samej pracy modelarskiej. Sprawa ważna: modelarnia powinna znajdować się we własnym pomieszczeniu. Czy w Waszej szkole znalazłoby się takie? Jeśli tak, to nie zwlekajcie. Waszą pracę w modelarni mógłby kierować instruktor, o którego musiałbyście prosić również Ligę Lotniczą.

Kolegów: JANA PACHNIKA z Wrocławia, EUGENIUSZA KOWALSKIEGO z Bydgoszczy oraz kol. TERESĘ CZAJKOWSKĄ i GRAŻYNĘ MUZYKOWĄ z Gorzowa Wlkp. również kieruję do miejscowych placówek Ligi Lotniczej (Oddziały Powiatowe lub Okręgi Wojewódzkie LL.) Wskazówek i pomocy w założeniu i prowadzeniu Kół LL. mogą Wam udzielić przede wszystkim tereniowi ogniewa Ligi Lotniczej, które znaj-

List do redakcji

Najmilsi!

Wypraszam sobie podobne żarty. W numerze 12 SIM-u z br. napisaliście, że IS-5 to „Jastrząb”. Nieprawda, bo IS-5 to „Kaczka”; a ja noszę oprócz imienia słynnego ptaka oznaczenie IS-4, gdyż byłem opracowany przed „Kaczką” i tego pierwszeństwa nikt mi wydrzeć nie zdoła nawet Wy w SIM-ie najmilsi.

Wasz oddany „Jastrząb” (IS-4).
Zwracamy honor „Jastrzębiowi” (IS-4) przepraszając równocześnie wszystkich Czytelników za błąd redakcyjny.

dują się w miastach powiatowych lub wojewódzkich. Przyпускаjąc, że odnajdziecie je bez większego trudu.

Kol. JERZEGO KOZAJDĘ z Ozorkowa, pow. Łęczyca zawiadamiamy, że książka pt. „Szkola małego lotnicza” jest obecnie w przygotowaniu do druku. O ukazaniu się książki — zawiadomimy oczywiście wszystkich naszych Czytelników w SIM-ie. Tymczasowo, abyście nie tracili czasu na oczekiwanie, polecamy Wam cykl artykułów pod analogicznym tytułem „Szkola małego lotnicza”, jaki zaczęliśmy drukować od 1 — 2 numeru SIM-u w bieżącym roku. Za pozdrowienia — dziękujemy.

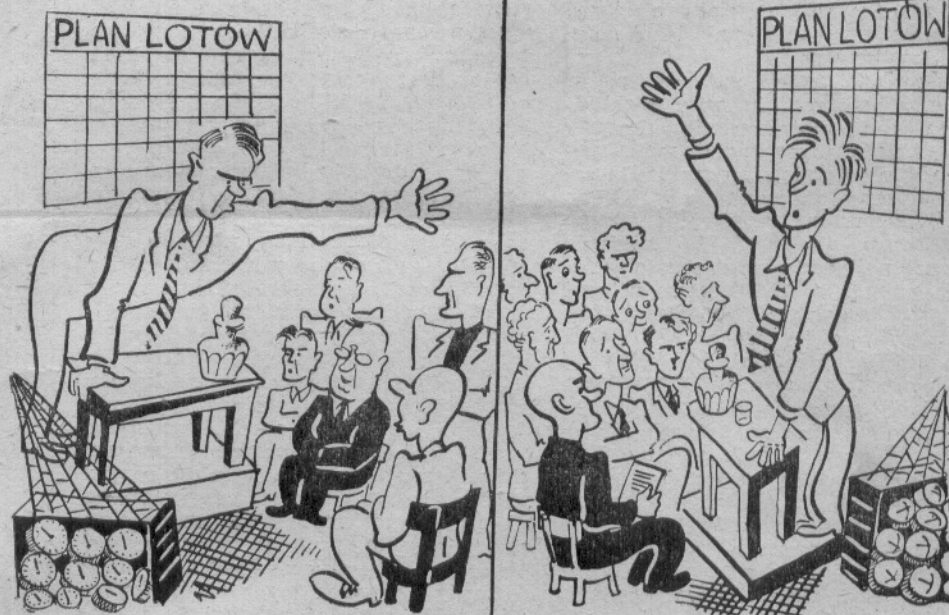
Kol. AUGUSTYNOWI GORONSKIEMU z Łowicza komunikujemy, że może się zwrócić do Centralnego Kolportażu „Prasy Wojskowej”, Warszawa, ul. Nowowiejska 31 i tam poprosić o przysłanie kompletu numerów SIM-u, w których drukowaliśmy „Teoretyczny kurs szybowcowy”. Porozumiecie się z Kolportażem drogą listowną.

„Czy w tym roku będą jeszcze następne Teoretyczne Kursy Szybowcowe, jakie w

styczniu organizowała Liga Lotnicza?” — pyta kol. KAZIMIERZ R. z Żywca. Musicie kolego poczekać do jesieni; staniecie wtedy na komisję lekarską i kwalifikacyjną i jeśli obie pomyślnie przejdziecie — dostaniecie skierowanie na TKS (będzie on odbywał się z początkiem roku przyszłego). W tym roku będą uczyć się latania tylko ci, którzy mają już teoretyczne kursy szybowcowe poza sobą.

Odpowiedź powyższa dotyczy również kol. kol. JANINY BIERŁOWY z Złocieńca, pow. Drawski oraz JERZEGO MODZELEWSKIEGO z Katowic. W czasie wakacji br. trwać będą praktyczne kursy szybowcowe (nauka pilotażu), a nie kursy teoretyczne. Zaznaczamy, że odbycie kursu teoretycznego przed praktycznym — jest konieczne. Wszystkim wyżej wymienionym pilnie, „od deski do deski” przeczytać ostatnie numery SIM-u, a szczególnie dział „Początki lotniczej”. Znajdźcie tam dużo więcej wiadomości w sprawie szkolenia szybowcowego, których wciąż nie możemy powtarzać, ze względu na brak miejsca. ZAR.

Meldunki z terenu wykazują, że niektóre Aerokluby odczuwają brak przyrządów pokładowych. Okazuje się jednak, że przyrządy są zmagazynowane w różnych klubach. Apelujemy więc — „Uplynnijcie remanenty” zawiadamiając Dyrekcję Naczelną LL o posiadanych sprzęcie w nadmiarze.



Szybkościomierze

Koledzy, z latania w klubie — nici!
Brak nam wariometrów.

Wariometry

Jakże nasz klub może zacząć latanie,
skoro nie mamy szybkościomierzy?!

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. Wzd Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 576 — ZGPW Nr 1.

B-100351.

Opłata pocztowa uliszczona ryczałtem

Cena 15 zł