

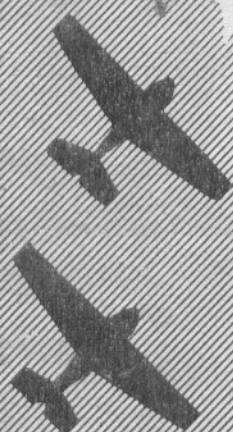
WKRZYDŁA SiMOTOR

*tygodnik
młodzieży
lotniczej*

ROK V

NR 19 (203)

2 - 9 M A J A 1 9 5 0



Niechaj twórcza praca pod hasłem „LOTNICTWO STRAŻNIKIEM POKOJU”

stanie się silnym elementem w walce
mas pracujących całego świata
o pokój, postęp i socjalizm.

KONSTANTY ROKOSSOWSKI

Marszałek Polski

Pierwszy maja przeszedł na terenie Ligi Lotniczej i lotnictwa pod znakiem wzmożonej, ofiarnej pracy, pod znakiem masowych zobowiązań wielkiej armii ludzi lotnictwa, manifestujących gotowość obrony pokoju.

Pierwszy raz święto międzynarodowego proletariatu obchodzono w lotniczych szeregach tak masowo, z takim entuzjazmem i żywiołowością. Świadczy to o wielkim przełomie, jaki dokonał się w społecznym i politycznym uświadomieniu ludzi naszego lotnictwa, jest dowodem, że socjalistyczne metody pracy stały się już na zawsze ich własnością.

Po raz trzeci publikujemy lotnicze zobowiązania na cześć Święta Pracy. Jest to zaledwie skromna część setek indywidualnych i zespołowych meldunków, jakie wpłynęły z całej Polski do Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Oto, co donoszą **pracownicy Dyrekcji Okręgowej LL w Katowicach:**

Hieronim Służyński zobowiązał się założyć dwa Koła LL na terenie Katowic oraz napisać dwa artykuły poświęcone Świętu Pracy i IV Tygodniowi Ligi Lotniczej.

Mieczysław Rybak zobowiązał się zorganizować udział eskadry Aeroklubu Śląskiego LL w obchodzie 1-majowym oraz przeprowadzić 5 godzin wykładów polityczno-społecznych w Aeroklubie Śląskim, do dnia 6 maja.

Marian Bednarski zobowiązał się założyć jedno koło LL w Hucie „Pokój” w Nowym Bytomiu.

Zobowiązania indywidualne złożyli wszyscy pozostali pracownicy Dyrekcji, deklarując jednocześnie ześpolowanie i przepracowanie

10-ciu godzin na rzecz LL poza zajęciami służbowymi, do dnia 5 maja.

A teraz — zespołowe **zobowiązania instruktorów, mechaników, pilotów silnikowych i szybowcowych Poznańskiego Aeroklubu LL:**

„W ramach Czynu Pierwszomajowego wybudujemy własnymi siłami do dnia 1 maja br. przystanek kolejowy przy lotnisku naszego Aeroklubu, wykorzystując materiał budowlany

odcinku modelarstwa lotniczego.

Zobowiązania dodatkowej pracy złożyli wszyscy pozostali pracownicy okręgu.

Długofalowe zobowiązanie złożyli **członkowie Modelarni Okręgowej LL w Krakowie**, postanawiając do końca br. wykonać 200 proc. modeli w stosunku do ilości modeli wykonanych w roku ubiegłym.

Modelarze krakowscy

modelarzy płockich. Ostatnie słowa ich meldunku — niech będą wyrazem prawdziwego entuzjazmu, jaki wśród lotniczej braci wzbudziło Robotnicze Święto i światłem więzi, jaka łączy członków Ligi Lotniczej z klasą robotniczą, przewodzącą masom pracującym w budownictwie lepszego jutra.

„My, niżej podpisani modelarze — członkowie Koła LL Nr 369 przy Szkole Przemysłowej w Płocku, pragnąc uczcić 1 Maja, międzynarodowe Święto klasy robotniczej, zobowiązujemy się przygotować:

1. Szygendowski Janusz — 18 modeli szybowców
2. Wysibirski Waldemar — 14 modeli szybowców
3. Cieszkowski Sławomir — 4 modele szybowców
4. Danowski Józef — 4 modele szybowców
5. Marciniak Jan — 2 modele szybowców i naprawę uszkodzonych modeli
6. Drożdż Kazimierz — 1 model szybowca i 1 redukcijny
7. Dankowski Andrzej — 1 model szybowca i naprawę modelu
8. Popiołek Jan — 1 model szybowca.

Poza tym wspólnie wykonamy balon papierowy, napełniony ogrzanym powietrzem.

Wzywamy wszystkie pozostałe modelarnie do podjęcia podobnych zobowiązań.

Niech żyje 1 Maja — Święto Międzynarodowego Proletariatu!

Niech żyje Odrodzone Lotnictwo Polski Ludowej!”

Jerzy Zarębski

TWÓRCZA PRACA

lany dostarczony przez Dyrekcję Okręgową Kolei Państwowych“.

Okręg Warszawski LL — doniósł o zaciągnięciu Warty Pokoju w dniu 24 kwietnia br. oraz o stu-procentowym udziale pracowników Okręgu w Obchodzie Pierwszomajowym.

Indywidualnie pracownicy Okręgu zobowiązali się:

Joanna Paszkowska — do wygłoszenia referatu o Lidze Lotniczej, napisania reportażu z życia modelarni oraz założenia Koła LL w Państwowym Gospodarstwie Rolnym — Bielice, pow. Sochaczew.

Por. Jankowski — do przepracowania dodatkowo 50-ciu godzin w Dyrekcji Okręgowej LL oraz do opracowania wzoru ewidencji członków klubu i wciągnięcia do niej wszystkich członków klubu.

Zygmunt Dworakowski — do przepracowania dodatkowo 15 godzin, w celu usunięcia zaległości na

wezwań Okręgową Modelarnię LL w Poznaniu do współzawodnictwa w ilości wykonywanych modeli oraz w dokładnym prowadzeniu ewidencji modelarskiej, której wyrazem byłoby wykresy ilustrujące przebieg pracy.

I znów — Poznań. **Koło Medycyny Lotniczej LL przy Akademii Medycyny w Poznaniu** nadesłało następujące zobowiązanie:

„W celu uczczenia Święta Pracy i przyczynienia się do rozwoju lotnictwa Ludowej Polski, postanawiamy: 1. uruchomić w Poznaniu Naukowy Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich, 2. przeszkolić personel Ośrodka spośród lekarzy, absolwentów i studentów medycyny, 3. wyszkolić spadochronową drużynę ratowniczą w składzie 1-go lekarza, 2-ch studentów medycyny oraz 3-ch pielegniarek“.

Kończymy ten artykuł — 1-majowym zobowiązaniem

DZIEŃ ZWYCIĘSTWA

JERZY KONIECZNY, ppor.

KAPITULACJA ostatniej twierdzy hitlerowskiego faszyzmu — Berlina, nie zakończyła całkowicie działań wojennych. Okrążone przez wojska radzieckie poszczególne grupy hitlerowców broniły się jeszcze rozpaczliwie. Nie mało to już jednak wpływu na dalszy bieg wypadków historycznych. Zagłada hitlerowskiego faszyzmu była już ostatecznie przypięczętowana zdobyciem Berlina. Rozbite zostało tym samym centralne zgrupowanie wojsk hitlerowskich, broniących frontu radziecko-niemieckiego oraz główny ośrodek wojskowy, polityczny i administracyjny Niemiec faszystowskich. Armia hitlerowska pozabawiona została zdolności do stawiania dalszego zorganizowanego oporu.

Na północny-zachód od Berlina walka jednak trwała, ale piloci „Warszawy”, mimo, że latali jeszcze na zadania bojowe, nie mówili już o niczym innym, jak o zwycięstwie. Dla młodych Polaków, którzy w Związku Radzieckim w małym miasteczku Grigoriewskoe stawiali swe pierwsze kroki w lotnictwie, nastały dni pełne niecodziennych przeżyć.

Walka, która zaczęła się na przedpolach Warszawy, zaprowadziła ich zwycięsko do wrót Berlina — ostatniego bastionu hitlerizmu. W tej walce, prowadzonej u boku najlepszego lotnictwa świata — lotnictwa radzieckiego, przyczynili się swą ofiarną i trudną pracą bojową do zwycięstwa nad faszyzmem hitlerowskim.

W Pułku, przeżywali te dni wszyscy głęboko — mechanicy, piloci i dowódcy.

I Armia W.P. posunęła się tymczasem daleko naprzód, zajmując Neu-Ruppin, Kyritz, Wüsterhausen,

Sierż. Niemezenko, radiotelegrafista Pułku „Warszawa”.



Fahrbell'n, Friesack i wyszła na Łabę. Myśliwce i szturmowce likwidowały z powietrza resztki punktów oporu wroga.

Ostatnim dniem, w którym „Warszawiacy” prowadzili działania przeciwko resztkom hitlerowców, był 3-ci maja 1945 r.

Tego dnia w godzinach od 10.40 do 20.05 trzy pary „Jaków” przeprowadzały z wysokości 600 — 1000 m rozpoznawanie ruchów wojsk faszystowskich na szosach, liniach kolejowych i drogach wodnych w międzyczeczu Haveli i Łaby, w rejonie trójkąta miast Havelberg — Schönhausen — Rathenow, fotografując ważniejsze obiekty. Oprócz tego myśliwce osłaniały naloty szturmowe 3-go Pułku, który bombardował punkty oporu i rezerwy wroga na odcinku Ederitz — Kùhehausen.

Polscy piloci panowali teraz niepodzielnie w powietrzu, nie znajdując już wobec rozgromienia hitlerowskiego lotnictwa, dla siebie przeciwnika. Kilka razy spotkali tylko amerykańskie „Mustangi”, które patrolowały w grupach od 4 do 8 maszyn — wymieniono z nimi umówione sygnały. Faszystowska artyleria przeciwlotnicza nie odzywała się już wcale.

Następne dni przyniosły już tylko loty o charakterze wywiadowczym.

W sztabie Dywizji Lotniczej podsumowano tymczasem pracę bojową polskich pilotów w okresie Kampanii Berlińskiej.

Bilans walk był imponujący — wykonano 1026 lotów bojowych, zrzucono 112 769 kg bomb, wystrzelono 116 122 sztuk pocisków artyleryjskich i z karabinów maszynowych, zadając hitlerowcom dotkliwe straty. Ofiarny trud młodych polskich pilotów nie poszedł na marne. Utrwalił on dzieło wyzwolenia ziem polskich i zwycięstwa nad faszyzmem.

Ranek 9 maja 1945 roku podobny był do tych, jakie piloci „Warszawy” pamiętali z poprzednich dni Operacji Berlińskiej.

Tak samo jak zawsze mechanicy kręcili się już od świtu po lotnisku, przygotowując maszyny do lotów. Tak samo, jak codziennie piloci czekali na odprawę u dowódcy — na rozkaz startu.

Lotnisko w Metlau, na którym stał Pułk nie różniło się swym wyglądem wcale od tych poprzednich, które „Warszawa” zmieniała w walce o Berlin dziesięciokrotnie.

Ranek wstał co prawda trochę inny niż poprzednie. Ciemna chmura dymu, która od strony Berlina przesuwała się nad Metlau, przerzedziła się znacznie, przepuszczając na ziemię jasne promienie słońca. Mimo, że



godziny, a nawet minuty całkowitego zwycięstwa były już policzone, to jednak „Warszawiacy” nie przerywali wcale działań, prowadząc codziennie intensywne loty wywiadowcze.

Komenda — do maszyn!

Piloci spokojnie zajęli miejsca za sterami „Jaków”. Silniki grały całą mocą — chodziły na pełnych obrotach.

Ostatnia próba.

Wszystko gotowe.

Za chwilę — start...

Nagle... czerwona chorągiewka — silniki wyłączyć.

Do maszyn zbliża się kpt. Gaszyn — daje znak wyjścia z samolotów.

Chwila niepewności.

— Co u diabła, znowu loty odwrotne — zakleli pod nosem piloci.

Nie — to...

Myśl jak błyskawica przebiega umysł wszystkich — to nie tak, jak zawsze — co?

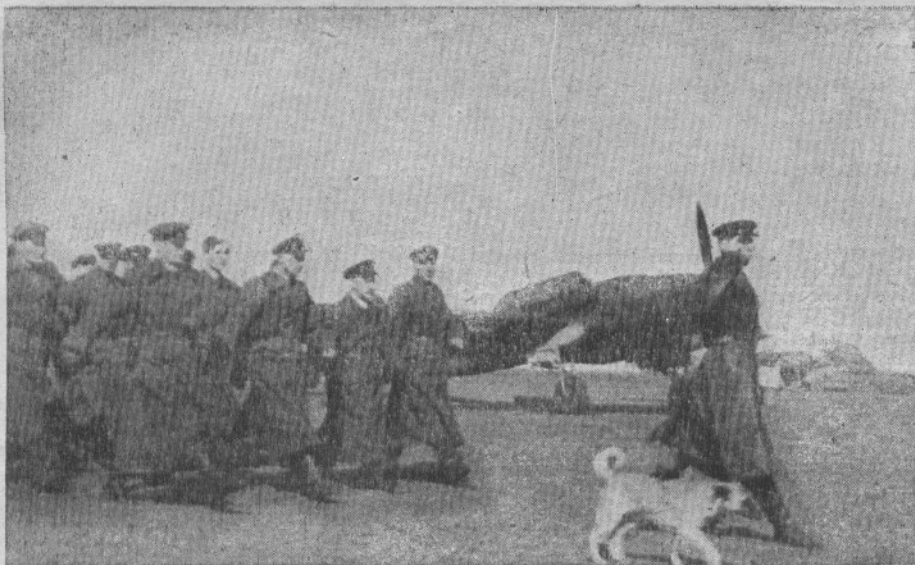
Wyraz twarzy kpt. Gaszyna powiedział im wszystko.

Zwycięstwo!

Hurrrrrrr! Potężny zryw radosnego

Chor. Wierszeński — pilot „Warszawy”, który swe młode życie oddał w walce z hitlerowskim faszyzmem.





Radośnie maszerowali piloci „Warszawy” w czasie defilady w dniu Zwycięstwa.
Zdjęcia archiwalne (3)

okrzyku wyrwał się z kilkunastu pier-
si młodych pilotów — obiegł lotnisko
i poszedł hen, gdzieś tam daleko do
tych, którzy o tym jeszcze nie wie-
dzieli.

Tańczyli, ściskali się, całowali —
śpiewali — jak małe dzieci. Ktoś, kto
mógłby ich wtenczas obserwować z
boku, nie poznałby tych samych pi-
lotów.

Pryśł gdzieś cień zmęczenia i nie-
przespanych nocy — zapomniano o
trudzie i ciężkiej walce.

Zwycięstwo, wyśnione tam w Gri-
goriewskiej i Gostomlu stało się rze-
czywistością.

Tam, w Metlau, zakończyli zwycię-
sko krwawy szlak walki z hitlerow-
skim faszyzmem. Nastął pokój — po-

kój tak bardzo upragniony przez
wszystkich ludzi pracy na całym
świecie.

Wieczorem tego dnia, z radosnym
błyskiem w oczach słuchali historycz-
nego rozkazu Nr 88 Naczelnego Do-
wództwa W.P.:

„...Oficerowie, podoficerowie i sze-
regowcy! Wojna, zapoczątkowana
1 września 1939 roku napaścią wojsk
hitlerowskich na naszą Ojczyznę, za-
kończyła się. Wróg ludzkości, butny
faszyzm niemiecki, leży zmiażdżony
u stóp zwycięskiej demokracji, u stóp
bohaterskiej Armii Czerwonej... u wa-
szych stóp oficerowie, podoficerowie
i szeregowcy Wojska Polskiego.

Odpoczywając po walce, słuchali
tych słów lotnicy polscy z poczuciem
dobrze spełnionego obowiązku.

Dzień 12 maja 1945 r. spędzony
przez „Warszawiaków” w Berlinie za-
mknął okres pracy i walki o zwycię-
stwo, wyzwolenie i wolność. Otwierał
nowy okres — pokoju.

O pokój jednak, aby go utrzymać,
trzeba walczyć. Te zadania „Warsza-
wiacy” realizują obecnie w codzien-
nej, wytężonej pracy, szkoląc siebie
i innych.

Tradycja ich walk jest drogowską-
zem dla tych, którzy budują dziś sil-
ne skrzydła lotnictwa Polski, kroczą-
cej ku Socjalizmowi.

O d dłuższego czasu przedstawiciele
Rządu Polski Ludowej i Episkopa-
tu, stanowiącego najwyższą władzę koś-
cielną w Polsce prowadzili rozmowy w
sprawie uregulowania stosunków między
Państwem i Kościołem. Rząd nasz nie-
jednokrotnie czynnie dokumentował, a
w czasie tych rozmów nieraz oświadczał,
że stoi na stanowisku poszanowania
wierzeń religijnych, nie zamierza niko-
mu przeszkadzać w wykonywaniu prak-
tyk religijnych, lecz domagał się od bi-
skupów i całego duchowieństwa, aby
podporządkowali się ustawom jakie pr-
nują w naszym Państwie Ludowym i nie
wykorzystywali Kościoła dla walki prze-
ciwko Polsce Ludowej.

Rząd Polski Ludowej nie tylko w sło-
wach, ale i w czynach udowodnił, że sz-
anuje uczucia religijne ludzi wierzących.
Rząd przeznaczył poważne sumy na od-
budowę kościołów. Specjalnym dekre-
tem zagwarantował wolność sumienia
wszystkich obywateli — wierzących i
niewierzących. W szkołach, młodzieży
katolickiej Rząd nasz zapewnił możli-

POROZUMIENIE

wość uczenia się religii. Sami zresztą
wście o tym najlepiej.

Rząd Polski Ludowej szczerze dążył
do porozumienia z Episkopatem na
gruncie pracy dla dobra ludu pracują-
cego i naszej ludowej Ojczyzny. Dążeń-
ta te popierał cały lud pracujący. Popie-
rali je zarówno ludzie wierzący jak i
niewierzący. Popierała je ogromna wię-
kszość patriotycznego duchowieństwa.

Po rocznych rozmowach między przed-
stawicielami Rządu i Episkopatu zosta-
ło podpisane porozumienie.

Porozumienie to odpowiada całkowicie
stanowisku naszego Rządu. Odpowiada
interesom Polski Ludowej, odpowiada
żądaniom ludzi wierzących i tych wszyst-
kich księży patriotów, którzy domagali
się od biskupów zaprzestania walki z
Polską Ludową i nie dawania posłuchu
politycznym, antypolskim zaleceniom
Watykanu.

Lud pracujący Polski z uznaniem po-
witał porozumienie między Rządem i E-
piskopatem. Dzięki temu porozumieniu
jeszcze bardziej wzmocni się jedność
polskiego społeczeństwa w walce o wy-
konanie Planu Sześcioletniego i w wal-
ce o trwały pokój. Porozumienie to jest
ciosem, zadany wrogom Polski Ludo-
wej w kraju i zagranicą, którzy usiło-
wali wykorzystywać stosunki między Pań-
stwem, a Kościołem dla swoich brud-
nych celów.

Sprawa naszych ziem zachodnich,
których przynależność do Polski nie u-
znaje do dziś dnia wrogi nam Watykan,
znalazła również swoje naświetlenie w
zawartym porozumieniu. Czytamy w
nim: „...Episkopat polski stwierdza, że
sprawiedliwość dziejowa wymaga, aby
Ziemie Odzyskane na zawsze należały
do Polski...”

Naród wdzięczny jest Rządowi za je-
go nieustraszone wysiłki, które doprowa-
dziły do porozumienia z Episkopatem
i tym samym do dalszej konsolidacji
społeczeństwa w walce z podżegaczami
wojennymi, w walce o pokój. J. J.

PRZODUJĄCA MŁODZIEŻ ZMP-OWSKA FUNDAMENTEM KADR LOTNICZYCH

Na starcie ruch. Podzieleni na dwie grupy młodzi adepci sztuki latania, krzątają się sprawnie i ochoczo przy transportowanych pod górę szybowcach. Z ich zapału i zadowolonych, ogorzałych wiosennym słońcem twarzy nie trudno wyczytać, że poznali już smak latania i że zależy im na skróceniu każdej minuty, która nie jest minutą spędzoną w powietrzu.

Grupa pierwsza ćwiczy już lądowanie na kierunku.

Na szybowiec siada junak Wiśniewski. Zgrabne ręce kolegów pomagają w zapięciu pasów. Ostatnie wskazówki instruktora Szczepanika, powtórzenie zadaniami przez pilota i grubie liny startowe naprężają się szybko, żeby po chwili oderwać szybowiec od zbocza. Start ładnie przytrzymany, lot prosty na wyrównanej szybkości, przed lądowaniem lekkie zwiększenie szybkości i gładkie, prawidłowe przyziemienie z dziobem szybowca skierowanym wprost na białą płachtę, znaczącą kierunek lądowania.

- Trzeba przyznać, że chłopcy latają jak anioły — mówi stojąc obok instruktor Bernatowicz, kierownik wyszkolenia kursu. Z dalszej rozmowy z nim dowiadujemy się, że nabór tego pierwszego w tym roku turnusu jest bez zarzutu. Uczniowie, rekrutujący się z województw: warszawskiego, białostockiego, rzeszowskiego i olsztyńskiego, oprócz dużego zapału do latania, mają również dobre przygotowanie teoretyczne, wyniesione z TKS-ów Ligi Lotniczej, dzięki czemu szkolenie przebiega łatwo i planowo, zgodnie z programem wyszkolenia ślizgowego.

Przybyszowi do Szkoły rzuca się w oczy wzorowa dyscyplina wśród junaków. Przejawiająca się przede wszystkim w sprawnej pracy na starcie. Z chłopców — aż bije energia i młoda, pionierska teźyzna. Ba, bo przecież nowy narówek naszego ludowego lotnictwa — to prawie sami zetempowcy.

Na terenie Szkoły istnieje Koło ZMP, dysponujące piękną przestronną salą świetlicową z biblioteką, radiem, czasopismami i stołem ping-pongowym. Tu, po ukończeniu lotach, koncentruje się życie wszystkich junaków.

NA SZYBOWISKU LIGI LOTNICZEJ

TADEUSZ REJNIAK

Zetempowcy — to jedna rodzina. Z miejsca zorganizowano pomoc w nauce dla słabszych kolegów. O tym, jak bardzo pomoc ta była skuteczna, świadczyć może szybkie wyrównanie poziomu wiadomości wśród wszystkich junaków. Poziom ten — jest bez wątpienia wysokim, prawdziwie zetempowski.

Pięknie opracowana gazетка ścienna — to też dzieło i inicjatywa Koła ZMP. Kilka tabel, wywieszonych na widocznym miejscu, świadczy o toczącym się współzawodnictwie wśród poszczególnych grup szkolnych. Podjęto je z entuzjazmem na pierwszym zebraniu Koła ZMP.

Wydział Lotniczy Politechniki i chciałby w przyszłości pracować jako konstruktor lotniczy.

— No, a jak ci bracie idzie tutaj z lataniem?

— Nie tak dobrze, jakbym chciał żeby szło — odpowiada z ambitnym, prawdziwie zetempowskim samokrytycyzmem.

Że jednak znam opinie instruktora o jego dobrych postępach w szkoleniu, więc zapewniam Jurka, że na jego przyszłych konstrukcjach pozwolę latać moim synom.

Kulików Franek ma też 17 lat. Mieszka w wiosce Karczkowo w woj. rzeszowskim, gdzie skończył szkołę powszechną a później w Łańcucie 3-letnie



Foto: Red. Czas. Lotn.

Zetempowcy — to właśnie ów motor wszystkich poczyną Szkoły. Ich aktywna, wszechstronna praca widoczna jest na każdym kroku.

Siedemnastoletni Jurek Chojnacki z Milanówka jest uczniem 9 klasy Liceum Ogólnokształcącego w Pruszkowie. Jego zainteresowania lotnicze sięgają najmłodszych lat i przejawiają się dotąd w budowaniu modeli latających. Zaczął od podawanych w SiM-ie planów „Orlątka“, „Jura“ i „Startusa“, a potem zrobił kilka własnych, udanych konstrukcji. Pragnie jak najlepiej opanować pilotaż, gdyż wybiera się na

Liceum Mechaniczne. Z lotnictwem z bliska zetknął się dopiero w 1946 roku, kiedy to jeden z dowodzących wtedy do jego wioski pocztę pilotów Armii Radzieckiej, przewiózł go na samolocie „Po-2“. Od tej chwili Franek poczuł w sobie pilota i wszystkie jego dążenia zmierzają do tego, żeby zostać pilotem wojskowym.

Staszek Czech kończy 18 lat i też nie marzy o niczym innym, jak tylko o dostaniu się do lotnictwa wojskowego. Skończył jedenaście lat szkoły w Rzeszowie i na razie wspólnie z ojcem, bo matka nie żyje, uprawia niewielki kawałek ziemi we wsi Świlcza, gdzie miesz-

ka. Muszę zostać pilotem wojskowym! — mówi z przekonaniem.

Wieczorem, po kolacji, zaglądam na kwatery kolegów — pilotów. Rojno, gwarno i nade wszystko wesoło.

— Coś ty taki zachrypnięty? — pytam charczącego, jak zardzewiały pafefon Janka Siwińskiego.

— A bo przez te deszcze, to my tu latamy trochę w powietrzu, a trochę po kostki w wodzie. Ale to nie, bo człowiek za jednym zamachem może zostać pilotem i marynarzem — odpowiada niestroniony i scherzy zęby w uśmiechu.

Siwińskiego buty, chociaż przemieniają, ale są za to „akrobacyjne“ — odpowiada ktoś z boku i już wszyscy rżą, jak nie przymerzając — stado żrebców.

Na moją głupią minę tłumacza mi gremialnie, że Staszka buty, o trzy numery za duże, wystają podczas lotu z orczyka, co ponoć bardzo skutecznie wpływa na zwiększenie kąta natarcia przy lądowaniu.

Wesołość jest ogólna, koleżeństwo wśród pilotów zawiązuje się szybko, więc rozmawiamy o wszystkim jak starzy znajomi. Dowiaduję się zatem, że we współzawodnictwie kursowym I-sza grupa prowadzi przed II-gą ta ostatnia za to „leje“ poprzednią w siatkówce, że Chojnacki „rżnie“ wszystkich nie tylko w pingpongu, ale również w teorii lotu, że SiM na kursie jest rozchwytywany, bo niestety przechodzi tylko jeden egzemplarz (!), że niektórzy piloci latają zesłowo, to znaczy pilot plus „cvkor“, że wreszcie kobyla, co ciągnie szybowce nie ze wszystkimi kursantami chce zgodnie chodzić, bo nie u wszystkich czuje siano.

Gdy następnego ranka braliśmy kurs na Warszawę, szkolenie szło już na pełnych obrotach. Wesołość chłopców z poprzedniego wieczoru zamieniła się znów w skupioną uwagę przy wykonywaniu zadań i słuchaniu wskazań instruktorów. Z żalem żegnałem się z młodymi kolegami „po drażku“, którzy są nie tylko wesośli, ale którzy — co ważniejsze — są świadomi swych dążeń i którzy swoje cele potrafią osiągnąć.

SZACHOWI MISTRZOWIE WOJSK LOTNICZYCH

Z S R R

W marcu rozegrane zostały w Dowództwie Wojsk Lotniczych finałowe spotkania o mistrzostwo szachowe Wojsk Lotniczych. W spotkaniach finałowych udział wzięli mistrzowie poszczególnych grup, którzy zakwalifikowali się do grupy finałowej.

W wyniku spotkań tytuł mistrza szachowego Wojsk Lotniczych i nagrodę Do-

wódcy Wojsk Lotniczych — 15 000 zł zdobył chor. Witold Dąbrowski. Tytuł wice-mistrza i nagrodę Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — teczkę skórzaną zdobył mjr Kurkiewicz z Dowództwa Wojsk Lotniczych. Trzecie miejsce uzyskali jednocześnie dwaj oficerowie: por. Bażanow z OSL (nagroda Wojskowego Przeglądu Lotniczego — srebrna papiero-

śnica) i kpt. Kuc z TSL (nagroda Dowództwa Wojsk Lotniczych — elektryczna lampa na biurko).

Tegoroczny lotniczy turniej szachowy wywołał wśród wszystkich lotników — szeregowych, podoficerów i oficerów wielkie zainteresowanie i był sprawdzianem popularności. Jaka gra w szachy cieszy się w Ludowym Wojsku Polskim.

CZYTELNICY SIM-u DONOSZA

Droga Redakcjo!

Chciałbym się z tobą podzielić swą radością: w dniu 16 marca br. założyliśmy przy naszej szkole Koło Ligi Lotniczej. Donoszę Ci, że Koło to zorganizowaliśmy w szybkim czasie dzięki Twoim wskazówkom. Nasza praca w Kole nie osiągnęła jeszcze pełnego rozmachu, lecz jesteśmy pewni, że już w najbliższym czasie uchwycimy właściwe tempo i wzorowy poziom naszej działalności.

Jest nas w Kole 28-miu. Mamy do dyspozycji własny pokój, co prawda w nieodpowiednim stanie lecz wszyscy jak jeden

maż zobowiązaliśmy się jak najszybciej lokal ten doprowadzić do należytego stanu i urządzić w nim wzorową świetlicę LL.

Dbając o upowszechnienie lotnictwa postanowiliśmy zorganizować sekcję propagandową, której zadaniem będzie popularyzacja Ligi Lotniczej i lotnictwa we wszystkich szkołach w naszym mieście. Postanowiliśmy poza tym: zwiększyć ilość członków Koła o 100% oraz dwa razy w miesiącu wygłaszać w świetlicy szkolnej pogadanki o Odrodzonej Lotnictwie Polskim i Lidze Lotniczej.

Wszystko to — dzięki Twoim artykułom, wskazującym kierunek naszej lotniczej pracy.

Zasylam Ci dużo najserdeczniejszych, szczerych życzeń.

Jan Niewiadomski
Kłodzko/Dolny Śląsk
ul. Bohaterów Ghetta 23a

Słowa naszego korespondenta, wyrażające radość i dumę z osiągnięć na polu lotniczej pracy, są dla nas najmiłym podarunkiem. Koło LL w Kłodzku życzymy z całego serca jak najlepszych wyników dalszej pracy i realizacji zobowiązań.

LECIMY SAMOLOTAMI PLL „LOT” NA XXIII MIĘDZYNARODOWE TARGI POZNAŃSKIE

W związku z XXIII Międzynarodowymi Targami Poznańskimi, które odbędą się w czasie od 29 kwietnia do 14 maja br. Polskie Linie Lotnicze „LOT” uruchamiają od 27 kwietnia do 16 maja — wzorem lat ubiegłych — dodatkowe linie krajowe.

Na trasie Warszawa — Poznań przez Łódź będzie kursował codziennie, a więc również w niedzielę samolot, wylatujący z Warszawy o godz. 11.30 — z Łodzi o 12.25 — i przylatujący do Poznania o godz. 13.20.

W odwrotnym kierunku, samolot startuje z Poznania o godz. 14.00 — przylot do Łodzi 14.55 — i przylot do Warszawy o 15.50.

Drugą dodatkową linią jest Warszawa — Bydgoszcz — Poznań codziennie, z wyjątkiem niedziel. Odlot z Warszawy o godz. 9.30 — z Bydgoszczy —

10.35 — przylot do Poznania 11.15.

W kierunku powrotnym odlot z Poznania o godz. 12.00 — przylot do Bydgoszczy 12.40 — i przylot do Warszawy 13.45.

Trzecią dodatkową linią LOT-u obsługiwaną również codziennie, z wyjątkiem niedziel jest trasa: Katowice — Wrocław — Poznań. Odlot z Katowic 7.45 — z Wrocławia 8.55 — przylot do Poznania 9.40.

Odlot z Poznania 16.30 — przylot do Wrocławia 17.15 — i przylot do Katowic 18.25.

W czasie trwania Międzynarodowych Targów Poznańskich lądować będą w Poznaniu aparaty kursujące na trasach: Warszawa — Poznań — Kopenhaga i z powrotem, oraz Warszawa — Poznań — Berlin — Kopenhaga i z powrotem, oraz Warszawa — Poznań — Ber-

lin — Bruksela — Paryż i Warszawa — Poznań — Praga i z powrotem.

Na liniach krajowych obowiązuje 10% zniżka przy wykupie biletu tam i z powrotem, oraz 30% taryfa ulgowa dla pracowników sektora państwowego i uspołecznionego.

Szereg zagranicznych towarzystw lotniczych m. in. i Rumunia, Węgry, Francja, Belgia i Dania przyznały osobom udającym się na MTP do i z Poznania specjalne zniżki taryfowe.

Na liniach zagranicznych, jak i na trasach zagranicznych LOT-u wprowadzona została taryfa wycieczkowa z 33% zniżką w obu kierunkach, z 3-tygodniową ważnością biletów, co oznacza, że przelot samolotem jest w praktyce tańszy od przejazdu koleją.

Członkowie koła DOSAW przy szkole Nr 25 w mieście Tiumeń urządzili własnymi siłami kącik lotniczy i modelarskie laboratorium aerodynamiczne. W laboratorium znajduje się mały tunel aerodynamiczny z wagą, urządzeniami do wyważania modeli i inne przyrządy. Modelarze szkoły osiągnęli dobre wyniki na zawodach obwodowych, a obecnie pracują nad ich dalszym poprawieniem.

W klubie Politechniki im. Kirowa w Tyflisie (Gruzińska Republika Radziecka) odbyły się miejskie zawody mikromodeli. W zawodach brało udział ponad 30 modeli. Najlepsze wyniki osiągnęła ekipa pałacu pionierów w składzie: Lomsadze, Ciklauri, Saakow i Gogunow. Model kadłubowy Giwi Lomsadze osiągnął czas 2 min 40 sek, model hydro Alberta Ciklauri 1 min 25 sek, model szkolny Borysa Saakowa 2 min 35 sek.

Niedawno obchodził 80-tą rocznicę urodzin najstarszy lotnik Gruzji Wisarion Keburia. Ponad 40 lat swego życia poświęcił on rozwojowi lotnictwa. Nie bacząc na swój podeszły wiek W. Keburia prowadzi w dalszym ciągu pracę lotniczo-propagandową i szkoleniową wśród ludności pracującej Tyflisu.

W uznaniu zasług W. Keburia, który jest kawalerem orderu Lenina, jedna z ulic Tyflisu została nazwana jego imieniem. Centralny Komitet DOSAW nagrodił jubilata dyplomem honorowym i premią pieniężną.

W ostatnich wyborach do Rady Najwyższej ZSRR delegatem Bałaszowskiego okręgu wyborczego wybrany został Ferapont Golowatyj. Golowatyj w okresie wojny zainicjował masową akcję patriotów radzieckich, zakupujących sprzęt bojowy dla Armii — fundując za swoje oszczędności samolot myśliwski. Po zakończeniu wojny F. Golowatyj wybrany został przewodniczącym kolchozu „Stachanowiec”, który przedterminowo wykonał plan 5-letni. F. Golowatyj odznaczony został zaszczytnym tytułem Bohatera Socjalistycznej Pracy.

LUDZIE RADZIECKIEGO LOTNICTWA

HELENA WŁADIMIRSKA

W roku 1934 studentka drugiego kursu Moskiewskiego Instytutu Lotniczego, Helena Władimirskaja zapisała się do aeroklubu. Już w kilka miesięcy później uzyskała pierwszy stopień wykształcenia szybowcowego, a jesienią 1935 roku — licencję pilota silnikowego. Swoim kolegom na uczelni mówiła jednak zawsze, że z zazdrością patrzy na ich skoki spadochronowe.

„To jest dopiero prawdziwy sport!” — powiedziała kiedyś do znanego już wówczas spadochroniarza, Połosuchina — „Chciałabym skakać, tak jak i wy!”

„A cóż stoi wam na przeszkodzie?” — odparł Połosuchin — „Zapiszcie się do sekcji spadochronowej i — bywaj zdrowa, matko — ziemi!”

Tak Helena Władimirskaja rozpoczęła swoją karierę spadochroniarską. Ukończyła w międzyczasie Moskiewski Instytut lotniczy z tytułem inżyniera-konstruktora, objęła odpowiedzialne stanowisko w przemyśle lotniczym, ale ani na chwilę nie zapomina o swym ulubionym sporcie. Wykonuje wiele skoków spadochronowych, uczy młodszych kolegów i koleżanki. Po nocnym skoku grupowym z wysokości 6880 metrów — otrzymuje tytuł zasłużonego mistrza sportu spadochronowego Związku Radzieckiego.

„Nad szerokim, nadwołańskim stepem zawiła ciemna, bezgwiezdna noc. Wysoko, na sześciu tysiącach metrów huczy samolot. W kabinie siedzi nas siedmioro: Korolow, Połosuchin, Jerpiczew, Kriwoj, Dorosiew, Iwanow i ja. Za kilka minut dokonamy skoku.

Wysokościomierz wskazuje sześć tysięcy osiemset osiemdziesiąt metrów.

— Czas skakać — powiada trener Gleb Oswald. Podchodzi do drzwi i otwiera je. Do kabiny wpada pęd zimnego powietrza. Pierwsi podchodzą Jerpiczew i Iwanow. Skaczą. Za chwilę i ja staję w drzwiach — podemną rozpościera się ogromna, niezmięrzona, czarna przepaść. Wychylam się i skaczę ku niewidocznej ziemi. Przejmujący gwizd rozcinanego powietrza wibruje w uszach, szum wzmaga się z każdą sekundą. Wyzwalam spadochron, ale pęd ciągle wzrasta. Ogarnia mnie na moment ogromne zdziwienie: dlaczego spadochron



Z PRACY „DOSAW”

Doskonale wyniki w swojej pracy osiąga miejski komitet DOSAW w Miczurińsku. Wzrosła ostatnio licznie liczebność kół: np. koło DOSAW przy szkole medycznej wzrosło trzykrotnie. W kołach odbywają się wykłady i pogadanki na tematy lotnicze. Przy klubie im. W. Lenina powstała doskonale wyposażona w pomoce naukowe sala wykładowa. Grupa prelegentów, w skład której wchodzi m. in. Buszin, Ada-

mantow i Barakin, wygłasza w zakładach pracy miasta referaty na tematy: „Historia rozwoju lotnictwa rosyjskiego”, „Wkład J. Stalina w budownictwo potężnego lotnictwa radzieckiego”, „Rola lotnictwa radzieckiego w Wielkiej Wojnie Narodowej”, „Lotnictwo odrzutowe”. Obwodowy Komitet DOSAW ocenił wysoką pracę miczurińskiej organizacji wręczając 20 jej członkom dyplomy uznania.

się nie otworzył? Powietrze wyje coraz silniej, ciemna otchłań zdaje się tracić wymiary i kształt. Szarpnię gwałtownie spust. Teraz dopiero czuję, jak moja szybkość maleje z każdym ułamkiem sekundy.

Ładujemy na stepie. Wszeczwiązkowy rekord — poza nam!”

Centralny Aeroklub im. Czkałowa nie zatwierdził jeszcze jednego rekordu Władimirskiej, gdy w nocy z 21 na 22 lipca 1949 r. pobiła ona z grupą skoczków własny rekord, dokonując skoku z wysokości 10370 metrów. Podczas uroczystości związanych z 800-leciem Moskwy, Władimirskaja skacze z 5840 metrów, otwierając spadochron po 86 sekundach spadania na wysokości 960 metrów. W końcu sierpnia 1949 r. ustanawia nowy rekord ZSRR: wraz z Nadzieżdą Jesionową i Haliną Piasecką dokonuje skoku z 6200 m, otwierając spadochron dopiero po upływie 5119 metrów.

Inżynier - konstruktor Helena Władimirskaja ma już poza sobą 330 skoków spadochronowych, trzy rekordy wszechwiązkowe i dużo, dużo doświadczenia.

Kiedy zapytano ją o plany na przyszłość, odpowiedziała: „Będę skakać tak, jak radziecki sportowiec: lepiej, wyżej, sprawniej od innych!”

W chwili obecnej Władimirskaja prowadzi intensywny trening w skokach ze stratosfery. Jest to niezwykle ważna gałąź sportu, gdyż umożliwia badanie zjawisk atmosferycznych i aerologicznych, zachodzących w górnych warstwach atmosfery ziemskiej. Spadochroniarze radzieccy mają już za sobą piękną tradycję skoków stratosferycznych. Helena Władimirskaja podtrzymuje ją i wzbogaca nowymi rekordami.

Trzeba dodać, że Władimirskaja w okresie studiów i pierwszych kroków w aeroklubie była czynnym członkiem Wszeczwiązkowego Leninowskiego Komunistycznego Związku Młodzieży (Komsomolu).

— To w Komsomole nauczono mnie — mówi Władimirskaja — aby wszystko, co robię, było wykonywane jak najlepiej.

Zasłużony mistrz sportu spadochronowego Helena Władimirskaja jest dobrym obywatelem radzieckim

Według „Ogon oka”
opracował w

WIOSENNE ZAWODY LOTNICZE

Niecały miesiąc dzieli nas już od IV Tygodnia Ligi Lotniczej, w czasie którego w całym kraju odbędą się liczne pokazy szybowcowe i silnikowe. Jedną z imprez IV Tygodnia LL będą I Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze, które odbędą się w dniach 27–28 maja br. Zawody oprócz charakteru propagandowego będą zarazem pierwszym sprawdzianem zdolności organizacyjnej nowej Ligi Lotniczej przed imprezami, które czekają nasze lotnictwo sportowe w bieżącym sezonie.

Organizację zawodów powierzono regionalnemu Aeroklubowi LL, kierując się słuszną zasadą — organizowania jak najlepiej krajowych imprez lotniczych na prowincji.

I Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze organizowane na zasadzie Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FAI, będą otwartą imprezą krajową. Udział w nich brać mogą piloci, posiadający licencje pilota turystycznego i wyszkoleni już po wojnie. Zawodnicy będą mogli startować tylko na samolotach PO-2.

Ogółem Zawody obejmą cztery próby punktowane:

1. przylot na punktualność (z lądowaniem na trzy punkty),

2. próba techniczna,

3. trójkąt nawigacyjny (z zrzućciem meldunku w terenie i lądowaniem na punkt),

4. lot do strefy (z wykonaniem figur i lądowaniem polowym).

Kierownictwo Zawodów zagwarantuje pilotom zaplecze maszyn w paliwo, potrzebne do wykonania wszystkich prób oraz drogi powrotnej do macierzystego klubu. Przylot nastąpi na własnej benzynie. Oprócz tego zawodnicy otrzymają pełne wyżywienie i zakwaterowanie oraz otoczeni zostaną należytą opieką lekarską.

Po oficjalnym zakończeniu Zawodów i rozdaniu nagród odbędą się pokazy lotnicze dla ludności. Odlot poszczególnych załóg nastąpi 28 maja w godzinach popołudniowych.

Wiosenne Regionalne Zawody Lotnicze są pierwszą tego rodzaju imprezą, organizowaną przez nową Ligę Lotniczą. Dlatego trzeba, aby piloci wysunęli na nie przez

AEROKLUBY

17)

(kon)

poszczególne kluby, dołożyli jak najwięcej starań, by wypadły one jak najokazalej, by były nie tylko sprawdzianem poziomu kwalifikacji lotniczych, ale wykazały również wszystkim wysoki stopień wyrobienia społeczno-politycznego zawodników. Kluby, wyznaczając kandydatów na Zawody, powinny wziąć pod uwagę nie tylko kwalifikacje lotnicze pilotów, ale również ich aktywność w pracy społecznej. Przypuszczamy, że wielką pomoc okażą w tym wypadku Kierownictwu Aeroklubów członkowie Eskadr Sześciolatki.

Pierwsze w tym sezonie Zawody Lotnicze powinny być odzwierciedleniem pracy, jaką piloci sportowi włożyli w start do lotu w Plan Sześciolatki. Cechować je więc powinna prawdziwie sportowa postawa pilota, który zasługuje na miano pilota Lotnictwa Polski Ludowej.

REZOLUCJA MECHANIKÓW WYCIĄGARKOWYCH LL

Mechanicy wyciągarkowi Aeroklubów i Szkół Ligi Lotniczej zebrani na kursie doskonalącym, jaki odbył się ostatnio, uchwaliли rezolucję, której treść podajemy poniżej:

„My, mechanicy wyciągarkowi zebrani na kursie doskonalącym, chcąc przyczynić się do rozwoju naszego ludowego lotnictwa, postanawiamy podnieść na naszym odcinku wydajność pracy oraz zlikwidować do minimum ewentualność wypadków przez:

1. podniesienie poziomu wykształcenia politycznego i fachowego,

2. racjonalną eksploatację wyciągarek celem uniknięcia wypadków oraz przedłużenie ich żywotności,

3. oszczędność paliwa — poprzez wykluczenie zbędnych prac silnika,

KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

W dniu 18 kwietnia br. pilot Pierwszej Warszawskiej Eskadry Sześciolatki Jerzy Kulesza wykonał na szybowcu „Mucha” przelot z Gocławia do Pisk, lecąc przez tereny mające dotychczas opinię „atermicznych”. Pomimo słabych warunków i bocznego wiatru uzyskał on prze-

Foto: Red Czas. Lotn.

ciętą szybkość przelotu — 41 km/godz. Przelot odbywał się na wysokości od 100 — 1300 m.

Ka-jot — Warszawski ALL

7 kwietnia br. Słupski ALL rozpoczął normalny trening szybowcowy i sil-

nikowy. W pierwszym dniu szybownicy słupscy wykonali 35 startów w czasie 47 minut i 40 sekund.

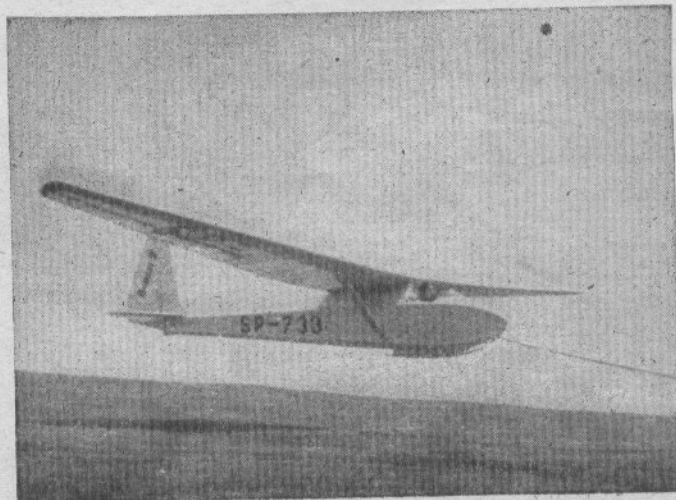
A. S. — Słupski ALL

Ostrowski ALL rozpoczął loty silnikowe 21 marca br. W pierwszym dniu wykonano 11 startów w czasie 1 godziny i 30 minut. Do dnia 23 marca br. szybownicy nasi wykonali 6 startów w czasie 4 godzin i 5 minut, uzyskując dwie wysokości ponad 1500 m, oraz 1 wysokość ponad 2000 m. Poza tym wykonano przelot ponad 50 km.

(Sam) — Ostrowski ALL

Klub nasz rozpoczął loty szybowcowe 8 kwietnia br., wykonując w pierwszym dniu 21 startów w czasie 23 godzin i 52 minut, co należy uważać za bardzo wielki sukces.

T. W. — Kujawski ALL

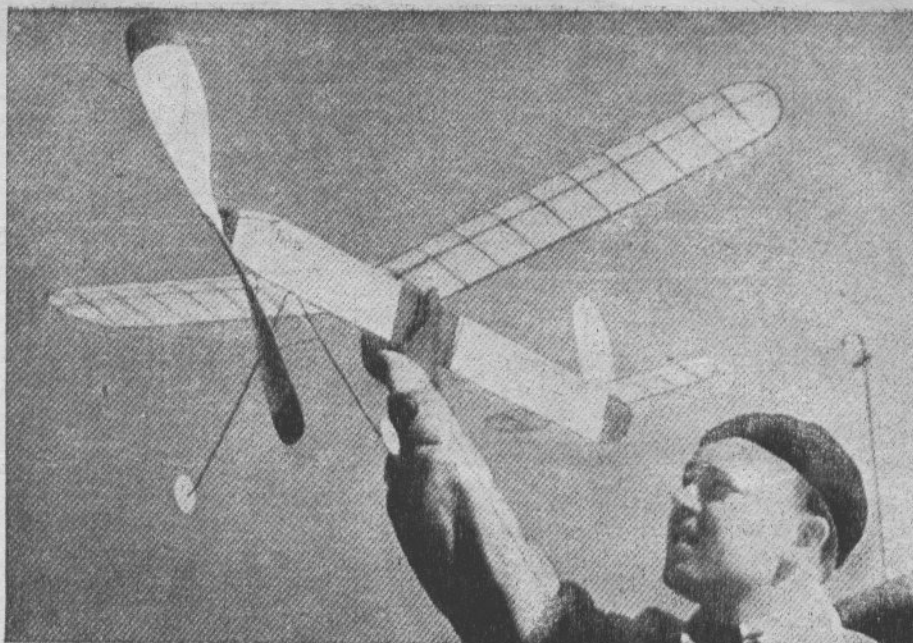


REKORDOWY MODEL WĘGERSKI

W ostatniej tabeli FAI znajdujemy w pozycji rekordów międzynarodowych nazwisko Węgry György Meszterera, którego model z napędem gumowym „TASS-130” uzyskał czas lotu, wynoszący 1 godzinę 1 minutę 22 sekundy. Celem zapoznania Czytelników z tym rekordowym modelem podajemy plan, który dla zaawansowanego modelarza może posłużyć jako materiał doświadczenia, względnie jako wzór do wykonania podobnego modelu. Na pierwszy rzut oka model „TASS-130” nie sprawia dobrego wrażenia kształtami, ale po uważnym przestudiowaniu szkicu stwierdzimy, że model ten został opracowany bardzo starannie i co najważniejsze celowo. Prosta rura kadłuba — wygodne przygotowanie gumy do pracy. Duże o szerokich łopatkach śmigło, zapewniające ekonomiczne wykorzystanie energii napędowej. Profil turbulencyjny (B-3309-b) z serii profili Benedek dostosowano do prędkości modelu i jego niewielkich rozmiarów. W rezultacie dzięki prostocie układu uzyskano model, o którego wyczynach świadczy rekord i jak podaje konstruktor, przeciętny czas lotu około 3 minut.

Dane techniczne: rozpiętość — 1000 mm, długość — 980 mm, powierzchnia skrzydeł — 13,5 dm², powierzchnia statecznika wysokości — 3,8 dm², średnica śmigła 500 mm, powierzchnia przekroju kadłuba 22 cm². Napęd: 12 pasem gumy długości 890 mm. Ciężar gumy — 85 g.

Konstrukcja modelu może być wykonana całkowicie z materiałów kra-



gowych mimo, że oryginał posiadał konstrukcję mieszaną z niewielkim dodatkiem balsy (śmigło).

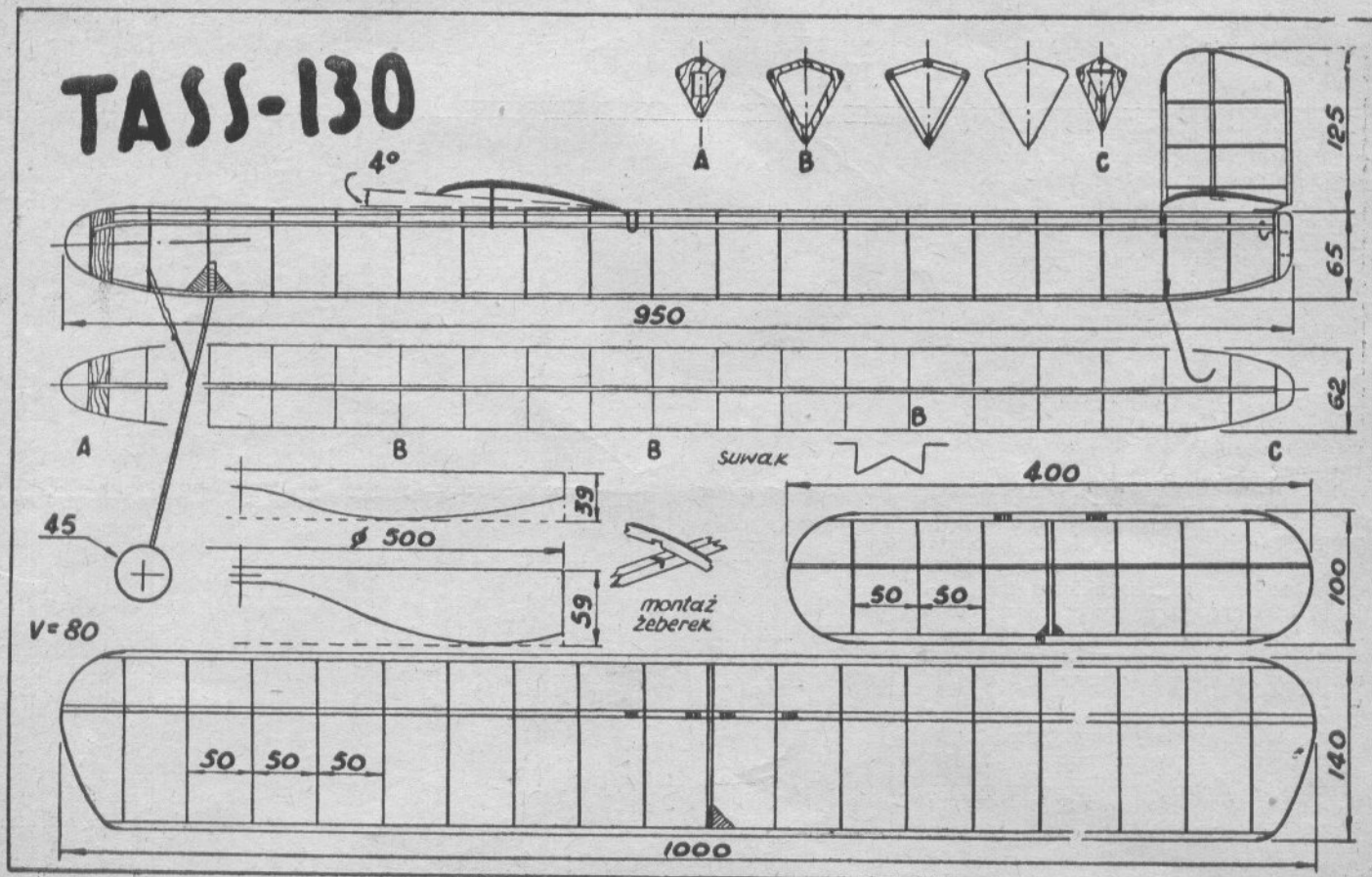
Najtrudniejszą częścią modelu są bez wątpienia skrzydła, które posiadają bardzo cienki profil muszą być dokładnie wykonane. Skrzydła są nie dzielone. Na dźwigar o przekroju kwadratowym 4x4 mm nasadzone są w wycięciu żeberka. Krawędzie przednie i tylne doklejone są do żeber i posiadają 1 mm wcięcia mocującego. Płat osadzony na suwaku wykonanym z 1,5 mm drutu stalowego spoczywa na kadłubie. Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwa jest regulacja kąta nastawienia (na rysunku 4°) oraz wyważenie.

Podobną konstrukcję posiadają sta-

teczniki, które również mogą być odedymowane. Profil statecznika wysokości identyczny jak w skrzydłach. Podwozie dwugoleniowe wykonane jest z drutu stalowego o średnicy 1,5 mm. Amortyzację gołeni podwozia tworzy gumka zamocowana do gołeni i kadłuba (widoczne na rysunku w przedniej części kadłuba). Śmigło dwułopatkowe, nieskładane, wyposażone jest jedynie w urządzenie wolnego biegu.

Korzystając z doświadczenia naszych kolegów Węgrów warto wypróbować tę konstrukcję i w naszych warunkach. Przecież aerodynamika małych prędkości ważna jest na całym świecie.

P. E.





17. OBLICZENIOWE WYZNACZANIE ŚRODKA CIĘŻKOŚCI

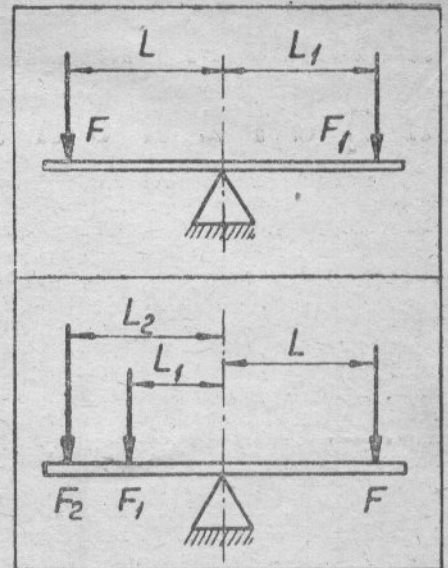
Przed przystąpieniem do obliczania środka ciężkości całego modelu, musimy znać ciężar poszczególnych części oraz ich środki ciężkości. Zadanie niełatwe i wymagające dużo cierpliwej pracy.

Można się tutaj posługiwać dwiema metodami: pierwsza opiera się na przyjęciu znanych ciężarów, już wykonanych, podobnych modeli. W tabeli I

Celem dokładnego zrozumienia, na czym polega istota obliczeniowego wyznaczania środka ciężkości, musimy sięgnąć do zawsze potrzebnej nauki, jaką jest fizyka. Właśnie przy obliczeniach posługiwaliśmy się będziemy znanymi równaniami, które znajdują zastosowanie przy obliczaniu dźwigni, na przykład: dwustronnej. Jak wiadomo, jeżeli ustawimy beleczkę obciążoną na końcu ramion jednakowymi ciężarkami, stawiając ją na ostrej podpórce (oś obrotu) to obie połówki (ramiona) beleczki znajdą się w równowadze (rys. 1), lub określając stan ten bardziej naukowo powemy, że nastąpiła równowaga sił działających na beleczkę, które objęte są prawem równości momentów: * równowaga beleczki następuje wtedy, gdy suma momentów ciężarów zawieszonych po jednej stronie osi, jest równa sumie momentów po stronie przeciwnej.

Jeżeli siłę oznaczmy literą F , a długość ramienia literą L , to otrzymamy równanie dla dźwigni dwustronnej (dwuramiennej) $F \times L = F_1 \times L_1$, które wykazuje równość momentów, a więc istnienie równowagi.

Jeżeli ciężar F rozłożymy, zastępu-



Rys. 1 i 2

jąc jedną siłę działającą na ramię sztabki — dwiema, to sytuacja będzie się przedstawiała tak, jak to pokazano na rysunku 2 i co można przedstawić następującym równaniem

$$F_1 \times L_1 + F_2 \times L_2 = F \times L$$

Ponieważ na prostopadłej do osi obrotu leży jednocześnie środek ciężkości naszej beleczki, możemy łatwo określić jego położenie. Ciężar F z prawej strony odpowiada sumie ciężarów $F_2 + F_1$ z lewej strony, a więc poszukiwana odległość L wyniesie

$$L = \frac{F_1 \cdot L_1 + F_2 \cdot L_2}{F}$$

Tyle na wstępie. Obecnie przejdziemy do modelu. Na tabeli I podano cięż. d. na str. 223

* Moment wyraża się iloczynem siły przez ramię.

rys. 3 i 4

TABELA I

Część modelu	ciężar w gramach	położenie środka ciężkości
Skrzydło	42	w 40% ciężki
Kadłub	32	w 40% długości
Stateczniki	14	w 50% ciężki
Podwozie	11	na osi koła
Śmigło i grzybek	43	około 12,7 mm od czoła
Guma	85	w 50% długości
Razem:	227	

Tabela II

Element	ilość sztuk	wymiary	objętość	jednostka miary
Krawędź natarcia	1	$0,4 \times 0,4 \times 47$	7,52	cm ³
Dźwigar	1	$0,4 \times 0,2 \times 45$	3,60	"
Krawędź spływu	1	$0,9 \times 0,2 \times 45$	8,10	"
Zeberko	7	$0,7 \times 12,5 \times 0,1$	6,12	cm ³
Razem:			25,34	"

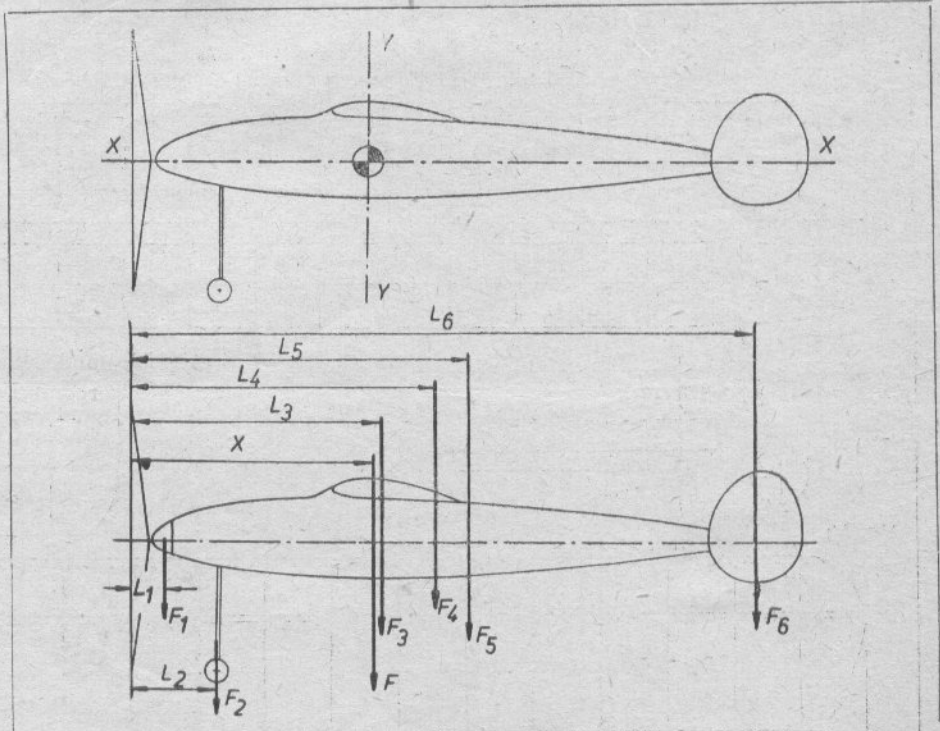
podane są ciężary poszczególnych części modelu i względne położenie środka ciężkości tych detali na osi X (oś pozioma).

Druga metoda polega na tym, że rysujemy schematycznie części i detale konstrukcyjne i obliczamy ich objętość. Na przykład ciężar statecznika poziomego (wykonanego z balsy) o powierzchni 5,62 dcm² obliczony tą metodą wyniesie:

Przyjmując ciężar 1 cm³ balsy na 0,13 g, całkowity ciężar materiału wyniesie: $25,34 \times 0,13 = 3,29$ g.

Ciężar 1 dcm² papieru na pokrycie wynosi 0,20 g, powierzchnia statecznika liczona obustronnie = $5,62 \times 2 = 11,24$ dcm², a więc ciężar papieru wyniesie $11,24 \times 0,2 = 2,24$ g. Dodając do tego ciężar lakieru (lub celonu) 3,00 g otrzymamy całkowity ciężar statecznika wynoszący 8,53 g. Uwzględniając staranne wykonanie możemy zaokrąglić otrzymany wynik w dół do 8,50 g.

Jak widzimy na powyższym przykładzie, metoda obliczeniowa to już naprawdę robota inżynierska, taka mała zaprawa do pracy w dużym lotnictwie.



II ZESPÓŁ SZEŚCIOLATKI MAŁEGO LOTNICTWA

W dniu 26 marca br., a więc równocześnie z I Śląskim Zespołem Sześciolatki, powstał drugi Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa, złożony z modelarzy — uczniów Państwowego Gimnazjum Energetycznego w Skarżysku - Kamiennej. Członkowie Zespołu powzięli zobowiązania, mające na celu podniesienie poziomu modelarskiej pracy.

Oto one:

„My, niżej podpisani członkowie Modelarni Lotniczej przy Kole LL w Państwowym Gimnazjum Energetycznym w Skarżysku - Kamiennej organizujemy się w Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa i w związku z tym, zobowiązujemy się w terminie do dnia 30 czerwca br.:

1. założyć pięć Kół Ligi Lotniczej na terenie wiejskim;
2. wygłosić 12 prelekcji na tematy lotnicze, zgodnie z zapotrzebowaniem Okręgu Wojewódzkiego LL;
3. urządzić w jednej z wsi pokazowe loty modeli;
4. wystawić dwóch zawodników na Okręgowe Zawody Modeli Latających;
5. zorganizować wystawę modelarską w ramach Wystawy Szkolnej;
6. współpracować z Redakcją Czasopism Lotniczych, dostarczając 10 str. maszynopisu i 5 zdjęć fotograficznych;
7. zaatakować okręgowy rekord szybkości lotu dla modeli z napędem gumowym (kategoria amatorów);



Od lewej stoją: Lisik, Kruszewski, Kielkiewicz. Siedzą: Malessa, Cholewiński, Przybyłko.

8. zaatakować okręgowy rekord długości lotu dla modeli szybowców szkolnych.

Kolektyw Zespołu Sześciolatki Małego Lotnictwa zobowiązuje się do wzorowego przestrzegania dyscypliny lotniczej, koleżeńskości, zarządzeń Koła LL oraz być wzorowymi uczniami w szkole.

Wzywamy modelarzy Kieleckiego, Radomskiego i Częstochowskiego Okręgu LL do tworzenia Zespołów Sześciolatki Małego Lotnictwa.

(—) Wiesław Kruszewski (—) Jacek Malessa,
(—) Wiesław Kielkiewicz, (—) Stanisław Cholewiński,
(—) Wiesław Przybyłko, (—) Jerzy Lisik.

Nareszcie! Lista, duża lista komisarzy sportowych małego lotnictwa została zatwierdzona. Wszyscy więc, którzy wiedzą naturalnie, że nazwiska ich znajdują się na owej liście, niech będą w stałym pogotowiu. Nigdy niewiadomo, kiedy tym nieznanym modelarzom przyjdzie ochota na rekordowe loty. Słyszałem nawet, że gdzieś pod Warszawą ktoś chciał puszcząć model w nocy i w tym celu zbudził komisarza, którym był poważny komendant miejscowej straży ogniowej. Dobrze, że trafiło na strażaka, który przyzwyczajony jest do wstawania o każdej porze dnia i nocy. Ale to był wypadek wyjątkowy. Dlatego radzę wybierać komisarzy spośród młodszych obywateli, którzy posiadają większą ruchliwość, niż np. nasza mamusia, czy profesor ze szkoły.

KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Dlaczego piszę „radzę wybierać”? Dlatego, że jeszcze zbyt mało jest komisarzy. Musimy listę komisarzy uzupełnić wieloma ludźmi, aby sprostać zadaniom stawianym przez LL w roku bieżącym — podniesienie poziomu wyczynów sportowych.

Rozejrzyjcie się tam koledzy u siebie i nadsyłajcie kandydatury do Wyd. Model. LL w Warszawie. Równocześnie przypominać, że komisarzem może być każdy znający odpowiednio przepisy, a więc dobrze znający swoją społeczną funkcję, kto przekroczył 14 lat życia, no i ten, któremu naprawdę możemy zaufać.

* * *

Za parę dni rozpoczyna się zawody powiatowe, ja-

ko eliminacja do okręgowych. Warto więc przy okazji podać krótką co prawda receptę, na sprawne przeprowadzenie tej ważnej eliminacji.

Oto ona:

1. Na zawodach powiatowych powinien być obecny delegat z Okręgu, który pełni funkcję opiekuna, doradcy i niejednokrotnie kierownika zawodów oraz komisarza sportowego.

2. Instruktor, względnie organizujący zawody powiatowe winien powołać komitet zawodów, który ustala punkt po punkcie przebieg zawodów (w oparciu o regulamin XV Ogólnopolskich).

3. Kierownik zawodów winien zmobilizować wszystkie środki, aby zawody te były jednocześnie akcją

popularyzacji lotnictwa i LL wśród mieszkańców danej miejscowości.

4. Kierownik zawodów winien wejść w ścisłe porozumienie z powiatowym zarządem ZMP, który pomoże organizacyjnie w przeprowadzeniu zawodów.

5. Wyznaczenie miejsca zawodów, ilość stolików i startów, ilość stoperów, deski startowe, hole, nagrody — to wszystko sprawy do wcześniejszego przygotowania przez kierownika, względnie komitet.

6. Za sprawne przeprowadzenie zawodów, jak również za dokładne pomiary czasu, względnie odległości lotu przy rekordzie odpowiedzialni są kierownicy zawodów.

To w dużym skrócie wytyczne dla przeprowadzenia zawodów powiatowych. Reszta zależy od organizatorów.

Obserwator

SKOŁA MAŁEGO LOTNICTWA

c. d. ze str. 222

żary i środki ciężkości poszczególnych elementów, z którymi obecnie zrobimy odpowiedni porządek.

Położenie środka ciężkości modelu ustalamy przy pomocy dwóch osi:

poziomej X i pionowej Y, położonych naturalnie na rzucie bocznym naszego modelu (rys. 3).

Jeżeli spróbujemy obecnie ustalić położenie środka ciężkości na osi X, rozpoczynając od pionowej p — p, to rachunek nasz przedstawi się następująco: (rys. 4), gdzie X oznacza poszukiwaną odległość środka ciężkości

od linii p — p, a F ciężar całkowity modelu.

$$X = \frac{F_1 \cdot L_1 + F_2 \cdot L_2 + F_3 \cdot L_3 + F_4 \cdot L_4 + F_5 \cdot L_5 + F_6 \cdot L_6}{F}$$

Po przykładzie literowym podstawiamy obecnie posiadane dane liczbowe i wykonujemy obliczenie, o czym w następnym numerze.

c.d.n.



POCZTA LOTNICZA

„W zamian za silniczek modelarski, ofiaruję 4 kolejne kompletne roczniki SiM-u oraz bieżące numery z roku 1950” — pisze kol. **ANDRZEJ SULICH** z Warszawy, Wspólna 35 m. 9. Zainteresowanych modelarzy i modelarnie prosimy o zajęcie się ofertą kolegi Andrzeja.

Kol. **ANDRZEJOWI KAMIS** SKIEMU z Łodzi — odpowiadamy, że kto pracuje w modelarni Ligi Lotniczej i wykaże się pracą oraz ciekawymi konstrukcjami, niezależnie od wieku, może brać udział w Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających. O tym, czy pobijecie rekord zdecyduje przede wszystkim Wasza praca — oczywiście to, że macie 12 lat, wcale nie stoi Wam na przeszkodzie. Jeżeli chodzi o projekt konkursu — czekamy. Jeśli będzie się nadawał, to przy odpowiedniej okazji wykorzystamy na łamach SiM-u.

O tym, jak założyć kolo Ligi Lotniczej pisaliśmy już parę razy w naszej pocztce. Kol. **KAZIMIERZ KASPRZAK** z Warszawy — Praga spotyka się z tymi samymi trudnościami, co inni — po prostu nie wie gdzie się zwrócić w tej sprawie. Kolego, zbierzcie odpowiednią ilość kandydatów i zgłóście się do Warszawskiego Okręgu Ligi Lotniczej, Marszałkowska 62, gdzie otrzymacie instrukcje. Poza tym można założyć modelarnię na terenie szkoły która na pewno użyży Wam sali w godzinach pozalekcyjnych.

Z młodzieżą lotniczą Czecho-słowacji nawiążcie kontakt za pośrednictwem Redakcji „Lectiv”, Praha, Smeky 22.

W związku z zamieszczonym w jednym z ostatnich numerów SiM-u planem modelu „Krasnal” redakcja otrzymuje bez przerwy listy, z zapytaniami, gdzie można nabywać silniczki. Kol. kol. **ZDZISŁAW MORGIEWICZ** z Warszawy, **STANISŁAW SZTAJERWALD** z Zielonki, **BOGDAN OLEWINSKI** z Łowic i **ZDZISŁAW SIENKIEWICZ** z Siedlec — silniczków do modeli latających nie ma w sprzedaży; dysponują nimi tylko modelarnie Ligi Lotniczej.

A teraz dla kol. kol. **Zdzisława Morgiewicza** i **Stanisława Sztajerwalda** podajemy adres Okręgowej Składnicy Materiałów Modelarskich — Warszawa, ul. Marszałkowska 62/75.

Kol. **Morgiewicz** — jeżeli chcecie zapisać się do LL, a na terenie Waszej szkoły nie ma koła, zgłóście się do Okręgu Warszawskiego Ligi Lotniczej, ul. Marszałkowska 62.

Jest jeszcze inna sprawa, równie aktualna i ważna; chodzi o plany samolotów i szybowców zamieszczanych na łamach SiM-u. Kol. kol. **JANEK B.** z Warszawy i **GR** z Kra-

kowa, — pytają w jaki sposób można się zaopatrzyć w potrzebne plany. Odpowiadamy — zamówcie odpowiednie numery SiM-u w Centralnym Kolportażu „Prasy Wojskowej”, Warszawa, ul. Nowowiejska 31.

W związku z tym podajemy wykaz planów modeli redukcyjnych zamieszczonych w SiM-ie od roku 1946 do chwili obecnej (nazwa modelu, numer SiM-u, rok):

Pe-2 — 15/46; Po-2 — 17/46; Jak-9 — 19/46; Szpak-2 — 27/28/46; PZL — Łoś — 28-29/47; Zak-1 — 12/48; Junak — 31/48; Hodek — 35/48; PZL — Wilk — 37/48; IS — Sep — 39/48; Il-12 — 45/48; Zuch — 51-52/48; R-22 — Futar — 30-31/49; Pegaz — 33/49; Jastrząb — 1 — 2/50; Ut-2 — 3/50; Sohaj — 6/50.

Kol. **KAZIMIERZ ROZUM** z Bonina — na terenie Polski istnieją dwa Licea Techniczno-Lotnicze, jedno w Warszawie, a drugie w Bielsku. Jeżeli chodzi o Liceum w Warszawie, to pisaliśmy już o nim parę razy na łamach SiM-u. Dlatego też teraz postaramy się scharakteryzować procedurę i warunki przyjęcia do Liceum w Bielsku.

Po pierwsze — sprawa bardzo ważna i interesująca z pewnością wszystkich; do Liceum może być przyjmowana zarówno młodzież męska jak i żeńska. Kandydatka czy kandydat musi mieć ukończone 17 lat. Nauka jest bezpłatna i trwa 3 lata. Do egzaminu mogą być dopuszczeni tylko ci, którzy mają poza sobą 9 klas szkoły 11-letniej. Każdy, kto pragnie uzyskać bardziej szczegółowe dane, powinien zwrócić się do Koła Lotników przy Wydziale

UWAGA PRENUMERATORZY SiM-u I SKRZYDLATEJ!

Z dniem 1 maja 1950 r. wpłaty na prenumeratę bieżącą, reklamacje, nowe zamówienia itp. należy kierować na adres: **Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH”, Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16-a, na nowe konto PKO:**

tygodnik „SKRZYDŁA I MOTOR” PKO I — 15678
miesięcznik „SKRZYDLATA POLSKA” PKO I — 15679

Natomiast wszelkie zaległe wpłaty za prenumeratę należy kierować na stary adres, tj. „Centralny Kolportaż Wydawnictwa MON „Prasa Wojskowa”, Warszawa, ul. Nowowiejska 31. PKO I — 8000.

Lotniczym Państwowej Szkoły Przemysłowej w Bielsku, ul. Żymierskiego 14.

Kolega **Kazimierz Rozum** ma jeszcze jedno pytanie; obawia się, że z chwilą dostania się do liceum, nie będzie mógł kontynuować szkolenia szybowcowego. Proszę się nie martwić — w okresie wakacji zawsze będziecie mieli możliwość wyjechać na szkolenie praktyczne, natychmiast po przejściu szkolenia teoretycznego w zimie.

Kol. **ZDZISŁAW PODWIĄZKA** z Łańcuta — prosimy o podanie bardziej dokładnego adresu, ponieważ chcemy porozumieć się z Wami, w celu omówienia przesłanego do nas wiersza lotniczego.

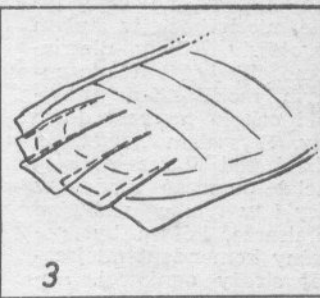
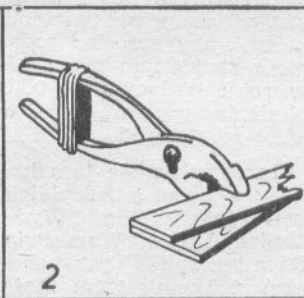
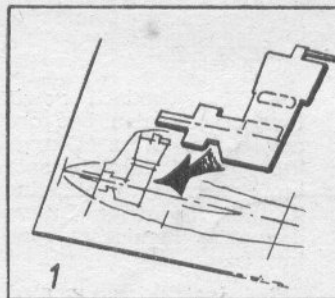
Kol. **STANISŁAW KONARSKI** z Łodzi prosi nas o „zamieszczenie więcej wiadomości technicznych”. Postaramy się dostarczać do prośby Kolegi, drukując na łamach naszych pism więcej artykułów popularyzujących zagadnienia naukowe — techniczne.

Jeżeli chodzi o sprawę benzyny lotniczej i różnicy jaka zachodzi między nią, a benzyną zwykłą — to w najbliższym

czasie ukaże się artykuł omawiający to zagadnienie.

Kol. **TADEUSZ KRAWIEC** z Koźmina ma dopiero 14 lat i jest uczniem klasy VII szkoły podstawowej. Z listu Waszego wynika, że chcecie obrać sobie zawód lotnika — dlatego też nie wolno Wam przerywać nauki na siódmej klasie; po ukończeniu dziewięciu klas, możecie starać się (o ile naturalnie chcecie zostać konstruktorem lotniczym) o przyjęcie do Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie lub Bielsku, po ukończeniu którego stoi przed Wami otworem Wydział Lotniczy w Szkole Inżynierskiej Wawelberga i Rotwanda.

Musicie pamiętać o jednej zasadniczej rzeczy, że droga do lotnictwa prowadzi przede wszystkim poprzez Ligę Lotniczą, gdzie możecie przejść wszystkie stopnie wykształcenia lotniczego, począwszy od modelarstwa przez szybownictwo i spadochroniarstwo do lotnictwa silnikowego. Później można się starać o przyjęcie do jednej ze szkół w lotnictwie wojskowym. (C)



KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ

Podczas projektowania modelu na napęd silnikowy, częstokroć dużo kłopotu sprawia odpowiednie zabudowanie silnika. Przy projekcie wstępnym wygodnie jest posługiwać się szablonem — sylwetką danego typu silnika, który wycinamy bardzo dokładnie ze sztywnego kartonu, na przykład ze starej karty pocztowej. Szablon tego rodzaju ułatwia ustawienie silnika w najkorzystniejszym dla konstruktora miejscu, oszczędzając pracę przy wielo-

krotnym rysowaniu obrysu silnika. Na szablonie poleca się zaznaczyć oś wału śmigła, ustawienie konsolek oraz rozmieszczenie otworów wylotowych dla spalin.

W podręcznym warsztacie modelarza, przy wykonywaniu klejenia różnych części może nie braknąć zapasowych ściśków (klamerek itp.) utrzymujących przedmioty klejone do wyschnięcia. Dorazną pomoc w tym wypadku oddają szczypce (ze szczękami równoległy-

mi), których rękojeść owiązana kilkakrotnie pasmami gumy modelarskiej. Ściśki tego rodzaju działają bez zarzutu.

Pokrywanie łuków skrzydeł w obrysie eliptycznym lub kołowym można sobie ułatwić, nacinając papier wzdłuż, jak na rysunku i zakładając „schodkowo” paski jeden na drugi. Po cellonowaniu otrzymujemy gładkie pokrycie, tak niewdzięcznych dla wielu modelarzy łuków.

J. R.

NA ZDJĘCIU NA OKŁADCE:

Ofensywa przelotów szybowcowych trwa w pełni: piloci Ligi Lotniczej przystąpili do ataku na rekordy krajowe. Foto: WAF

Redaktor Naczelny: **ALFRED WINDHOLZ**, mjr.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa” przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. tel. 75-980, 83, 84, 85, 88. wewn. 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