

KRZYDŁA SiMOTOR

*tygodnik
młodzieży
lotniczej*

ROK V

NR 42 (226)

10 - 17 PAŹDZIERNIKA 1950





12 października 1943 roku o świcie, po silnym przygotowaniu artyleryjskim na wąskim skrawku gigantycznego frontu zajęła krótkotrwała, złowrożeńna cisza. Tym skrawkiem była niewielka i nieznaną dotąd wioska białoruska Lenino, która wkrótce miała się stać jednym z najsłynniejszych pobojowisk drugiej wojny światowej.

Punktualnie o godzinie szóstej ze stanowisk hitlerowskich rozległ się wściekły jazgot cekaemów. Z tumanów porannej mgły, leżącej na zoranych polach, wylaniały się i padały, znowu wstawały i niknęły w redlinach postacie żołnierzy. Hitlerowcy zrozumieli, że rozpoczął się potężny manewr oskrzydłujący, grożący im zagładą; bronili się rozpaczliwie. Burza ognia rosła wciąż i potężniała, ogień zlewał się chwilami w jeden potworny huk.

Ale żołnierze w szarych szynelach biegli wciąż naprzód i naprzód...

Kim byli ci żołnierze, z którymi po raz pierwszy zetknęli się pod Lenino faszystowscy najeźdźcy? Byli to żołnierze Pierwszej

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO

Polskiej Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki, utworzonej za zgodą rządu radzieckiego na skutek prośby Związku Patriotów Polskich w Związku Radzieckim. Ileż najlepszych i najpiękniejszych uczuć złożyło się na powstanie tego załóżka Odrodzonego Wojska Polskiego, pierwszego bojowego oddziału walczącego u boku Armii Radzieckiej z hitlerowskim najeźdźcą! A więc przede wszystkim braterska, prawdziwa, internacjonalistyczna pomoc i przyjaźń ZSRR, dzięki której oddziały ochotników polskich zostały całkowicie uzbrojone i wyposażone. Najpłomienniejszy patriotyzm żołnierzy I Dywizji, ożywiające wszystkich pragnienie walki z hitlerowskim najazdem i tęsknota do wolnej, niepodległej i prawdziwie demokratycznej Ojczyzny. Byli wśród nich wypróbowani w walce z sanacją komuniści, byli potomko-

wie wygnańców syberyjskich, byli na koniec ci wszyscy, którzy znaleźli się podczas wojny w ZSRR. Cel był jeden i wspólny: walka z faszystami.

W bitwie pod Lenino po raz pierwszy scementowane zostało wspólnie przelaną krwią polsko-radzieckie braterstwo broni. To oni właśnie, radzieccy oficerowie i instruktorzy uczyli naszych żołnierzy, jak wia-
dać doskonałym sprzętem bojowym, wdrażali ich w tajniki wojennego kunsztu, uczyli nienawidzić i bić faszystów. Ginęli razem i zwyciężali razem: ci z czerwoną gwiazdą i ci z orłem na czapkach, ale ginęli za jedno.

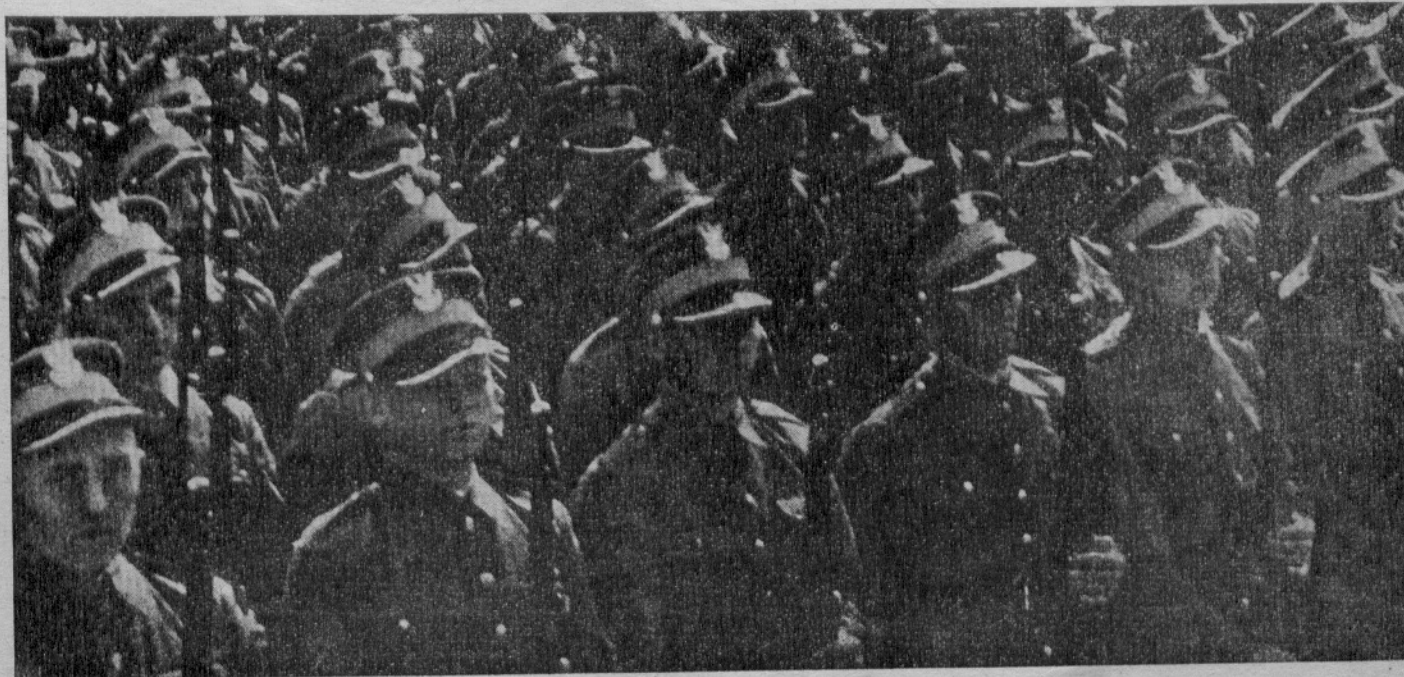
*

Rocznica bitwy pod Lenino jest dziś dniem święta Odrodzonego Wojska Polskiego. Bo walka trwa nadal; wczoraj była to zbrojna walka z hitleryz-

mem; dziś jest to walka o pokój. Wróg człowieka pracy, wróg pokoju i szczęścia ludzkości — faszyzm jest zawsze taki sam, niezależnie od tego, jakim językiem mówią jego żołdacy i jakie znaki widnieją na skrzydłach jego samolotu.

Odrodzone Wojsko Polskie, służące interesom ludzi pracy i powiązane z nim nierozdzielnie, stoi dziś czujnie na straży pokoju i twórczej pracy narodu. Wraz z najpotężniejszą w świecie, niezwyciężoną Armią Radziecką i armiami krajów demokracji ludowej, Wojsko Polskie wiernie strzeże naszego wspaniałego obozu wolnych i szczęśliwych ludzi od Łaby do Żółtej Rzeki, od Berlina do Phenianu. I biada imperialistom, gdyby ośmielili się targnąć na najcenniejszy skarb ludzkości — pokój! Potrafimy unicestwić ich zbrodnicze plany. Gwarantuje nam to słuszność naszej sprawy.

Z nami jest najpotężniejsza armia świata — wyzwolenicza Armia Radziecka, z nami jest chorążym pokoju — Generalissimus Stalin. (wig)





W SŁUŻBIE LUDU – NA STRAŻY POKOJU

Zaszczytna jest służba żołnierza w Wojsku Polskim, którego częścią składową jest między innymi lotnictwo. Lotnicy nasi, synowie robotników i chłopów, wychowują się na bojowych tradycjach pułku „Warszawa”, tradycjach braterstwa broni z Armią Radziecką, przepojeni ideą walki o budownictwo socjalizmu w naszym kraju i walki o pokój.

Lotnicy nasi sumiennie wykonują swoje obowiązki i przygotowują się starannie do każdego dnia zajęć.

Spójrzcie na zdjęcia! Nasz fotoreporter uchwycił kilka fragmentów z codziennego życia jednostki myśliwskiej.

Przed lotami mechanicy muszą przejrzeć uważnie maszyny. Zbiórka, wyznaczenie zadań (zdjęcie u góry z lewej) i za chwilę wszyscy pobiegą do swoich maszyn. Przed lotami sierżant Adamus starannie przegląda silnik swego myśliwca (zdjęcie u góry z prawej). Żaden szcze-



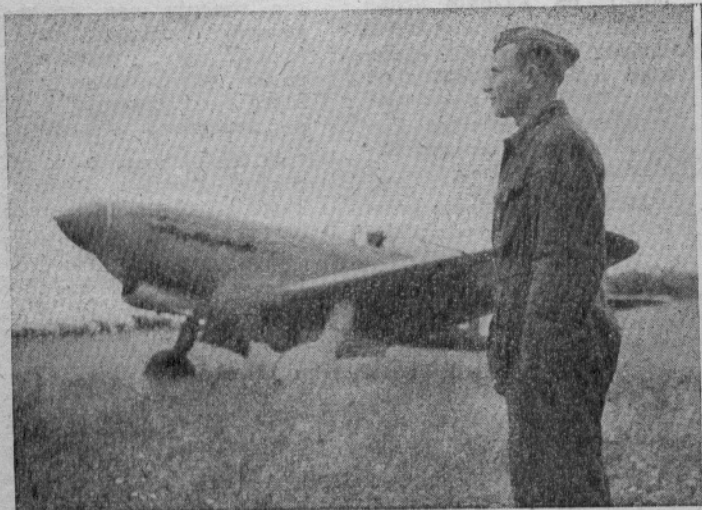
gół nie ujdzie jego uwadze. Zanim piloci przedyskutują trasę lotu i omówią zadanie (zdjęcie w środku) maszyny gotowe są do startu. Z radosnym uśmiechem odprowadza mechanik swój samolot na linię startu (zdjęcie u dołu z lewej). Pilot może być spokojny. Maszyna nie zawiedzie. Wszystko w najlepszym porządku. Start... A potem... po skończonym locie i wzorowym wykonaniu zadania chor. Goździcki dzieli się swymi wrażeniami z mechanikami. (Zdjęcie u dołu z prawej).

Lotnictwo nasze w ciągu sześciu lat dokonało ogromnej pracy. Dzięki pomocy Związku Radzieckiego i pracy naszych lotników stało się potężną siłą, która strzeże powietrznych przestworzy naszej Ludowej Ojczyzny.

Chcesz zostać skrzydlatym obrońcą pokoju — wstąp w szeregi Ligi Lotniczej. Liga wyszkoli cię na pilota!

ZENIT

(Wszystkie zdjęcia WAF)



NA CZĘŚĆ REWOLUCJI — W OBRONIE POKOJU

Wspaniały entuzjazm, z jakim masy pracujące Ludowej Polski podejmują i realizują zobowiązania na cześć 33 rocznicy Rewolucji Październikowej i II Światowego Kongresu Pokoju, przyniósł już krajowi tysiące dodatkowych ton stali i węgla. Ogromnej wartości zobowiązania robotników, chłopów i inteligencji pracującej podejmowane pod hasłem umacniania sił obozu pokoju i postępu, cechuje wielka różnorodność — obejmują one podwyższenie produkcji, walkę o jakość, usprawnienia i wynalazki, oraz oszczędność.

„Zdajemy sobie sprawę z wielkiego przełomu, jaki dokonała Wielka Rewolucja Październikowa w naszym życiu politycznym, społecznym i gospodarczym i dlatego 33 rocznicę Rewolucji uczymy zwiększonym wysiłkiem i dodatkowymi zobowiązaniami” — głosi rezolucja załogi portu szczecińskiego.

„Podnoszę wydajność mej pracy, gdyż wiem, że większe wydobycie węgla — to skrócenie naszej drogi do socjalizmu, to umacnianie sił pokoju” — powiedział rębacz kopalni „Radzionków” Jan Parkietny, wykonując na cześć Wielkiej Rewolucji i II Kongresu Pokoju 137 procent nowej normy.

W ogromnej, rosnącej z każdym dniem fali różnorodnych zobowiązań nie brak głosów ludzi naszego ludowego lotnictwa. W głębokiej solidarności z polską klasą robotniczą podejmują lotnicze zobowiązania modelarze, spadochroniarze, piloci silnikowi, szybowcowi i pracownicy lotnictwa.

Dla uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej i II Światowego Kongresu Pokoju, Poznański Aeroklub Ligi Lotniczej zobowiązał się przeprowadzić do końca sezonu 1950 r:

kurs lotów bez widoczności dla pilotów silnikowych; kurs lotów bez widoczności dla wyczynowych pilotów szybowco-

wych; kurs lotów nocnych dla pilotów silnikowych; podnieść poziom uświadczenia społeczno-politycznego członków Aeroklubu przez zorganizowanie cyklu wykładów; zorganizować kurs przygotowawczy dla pilotów silnikowych do

egzaminu na licencję pilota turystycznego; zorganizować Aeroklub Robotniczy przy Zakładach Przemysłowych im. Stalina w Poznaniu.

Poznański Aeroklub LL wezwał wszystkie aerokluby w Polsce do zadoku-

mentowania czynem swej przynależności do wielkiego obozu walki o pokój i socjalizm.

Personel instruktorski Kursów Wyszkożenia Spadochronowego LL, czcząc 33 rocznicę Rewolucji Październikowej i II Kongres Pokoju, zobowiązał się: z zaoszczędzonych w ciągu 3 miesięcy szkolenia kwot przyznanych kredytów oraz przez usprawnienie procesu wyszkolenia — przeprowadzić w czasie dwóch turnusów dodatkowy turnus, na którym zostaną wyszkoleni piloci szybowcowi z Centralnej Szkoły Instruktorów Szybowcowych.

W celu uczczenia 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji i II Światowego Kongresu Pokoju — Zarząd Kieleckiego Okręgu LL postanowił przystąpić do intensywnego szkolenia lotniczego młodzieży wiejskiej. W tym celu uruchomił już Koło LL w Pińczowie, do którego zapisało się wiele okolicznej młodzieży wiejskiej.

Ludzie polskiego lotnictwa, podejmując i realizując zobowiązania na cześć Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej i II Światowego Kongresu Pokoju, manifestują tym samym swą niezłomną wolę obrony pokoju. Podczas gdy amerykańscy imperialiści prowadzą gorączkowe zbrojenia, gdy kontynuują krwawą wojnę napastniczą przeciwko miłującemu pokój narodowi koreańskiemu, lotnicy polscy wzorem lotników radzieckich usilnie pracują nad podniesieniem poziomu swych kwalifikacji, wzbogacają zasób swych wiadomości, które służą narodowi i jego pokojowej gospodarce.

W ścisłej przyjaźni z lotnikami Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej — ludzie naszego lotnictwa swą codzienną, wyteżoną, pokojową pracą dają odpowiedź wojującemu imperializmowi amerykańskiemu. Jest to odpowiedź, godna lotników wolnego kraju, z entuzjazmem budującego lepszą przyszłość — socjalizm.

J. Z.

PRZYJAŹŃ ZSRR POMOC ZSRR PRZYKŁAD ZSRR GWARANCJĄ WYKONANIA PLANU SZĘŚCIOLETNIEGO

Zródłem osiągnięć i zwycięstw narodu polskiego, budującego swą lepszą przyszłość jest przyjaźń przykład i pomoc Związku Radzieckiego. Zródłem wielkich osiągnięć naszego ludowego lotnictwa — jest przykład, jaki czerpiemy z pracy i organizacji lotnictwa ZSRR, lotnictwa, które po bratersku udzieliło nam pomocy w budowie naszych skrzydeł.

Głęboko cenimy przyjaźń, jaką darzy nas kraj zwycięskiego socjalizmu — ZSRR. Ze czcią wspominamy ludzi radzieckiego lotnictwa, którzy w imię przyjaźni dla walczącej o wolność Polski ofiarowali swe życie: imię Taldykina, Matwiejewa i Bortkiewicza. Praca tych ludzi nad wychowaniem nowych kadr polskiego lotnictwa, ich entuzjazm i serdeczny stosunek do nas, Polaków, wreszcie ich śmierć poniesiona w walce o wspólne ideały — jest symbolem niezniszczalnego braterstwa radzieckiego i polskiego lotnictwa.

Miesiąc zawarty między dniem 7 listopada i 7 grudnia br. poświęcony jest pogłębieniu przyjaźni polsko-radzieckiej. My, ludzie polskiego lotnictwa, mamy szczególne powody ku temu, aby uczynić wszystko w celu pogłębienia tej

przyjaźni. Czerpiąc wzory w pokojowej rozbudowie naszego lotnictwa od naszych radzieckich przyjaciół, możemy poszczycić się dużymi osiągnięciami w rozwoju wszystkich jego dziedzin. Rosną szeregi naszych młodych pilotów, podnosi się poziom ich kwalifikacji, tężeje masowa organizacja — Liga Lotnicza, która wzorem radzieckiej DOSAW zbliża w skuteczny sposób społeczeństwo do lotnictwa i buduje dla lotnictwa mocne, społeczne zaplecze. Coraz szerzej czerpiemy z bogatej skarbnicy doświadczeń bratniego lotnictwa ZSRR, wzmacniając swe siły w walce o pokój, na każdym kroku znajdujemy potwierdzenie faktów, że przyjaźń, przykład i pomoc ZSRR staje się najlepszą gwarancją wykonania 6-letniego Planu Budowy Podstaw Socjalizmu w Polsce.

Miesiąc pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej uczymy godnie: wzmożeniem tempa naszej lotniczej pracy, zacieśnieniem więzów przyjaźni z lotnictwem ZSRR, jeszcze większym zgłębieniem metod pracy lotnictwa, które pod przewodnictwem Józefa Stalina stoi na straży światowego pokoju.

WSZECZWIĄZKOWE ZAWODY SZYBOWCOWE

W miejscowości Sarak-tasz w dniu 6 sierpnia br. rozpoczęły się pierwsze po wojnie Wszechzwiązkowe Zawody Szybowcowe. Zawody odbyły się na terenie Centralnej Szkoły Szybowcowej DOSAW-u, gromadząc na starcie najlepszych szybowników Związku Radzieckiego, wśród których należy wymienić sportsmenkę Centralnego Aeroklubu ZSRR Panasen-ko, która wykonała ostat-

nio szereg doskonałych wy-czynów.

Zwycięzca w zawodach otrzymał zaszczytny tytuł „Absolutnego Mistrza Spor-tu Szybowcowego na rok 1950.“

Spośród wielu konkuren-cji warto wymienić wyścig po kręgu, loty odległościowe i loty na zadanie. Głównym sędzią zawodów był Bohater ZSRR Juma-szew, słynny pilot polarny.
E.

NAGRODA IM. DUBININA

Około dziesięciu lat temu mieszkańcy Kerczu wi-dywali często na szczycie góry Mitridat, wznoszącej się nad miastem, opalonego chłopaka o wielkich oczach, z czerwonym kra-watem na szyi, trzymają-cego w ręku białoskrzydły model samolotu. Ujrawszy go chłopcy spieszyli na szczyt góry:

— Włodek Dubinin pró-buje nowy model!

Uczeń Włodek Dubinin uważany był za najlepsze-go modelarza Kerczu. Spo-tykało się go na każdych pionierskich zawodach spor-towych. Młody sportowiec był dobrym piłkarzem i pływakiem.

Jesienią 1941 roku, gdy faszysty zajęli jego rodzin-ne miasto, czternastoletni Włodek Dubinin stał się nieustraszoną wywiadow-cą oddziału partyzanckie-go, operującego w slyn-

nych kamieniołomach Sta-rego Karantina w pobliżu Kerczu. Młody bohater zo-stał pośmiertnie nagrodzo-ny orderem Czerwonego Sztandaru. Jego imieniem nazwana została jedna z ważniejszych ulic miasta, a także średnia szkoła Nr 13. Imię Włodka Dubinina jest dobrze znaną wszystkim uczniom Kraju Rad, Opowiadała o nim „Pionierska prawda“ i książka Ł. Kassilia i M. Polakowskiego „Ulica młodszego syna“.

Niedawno w Kerczu od-były się rozgrywki drużyn szkolnych w koszykówce o nagrodę imienia Włodka Dubinina, ustanowioną przez miejski komitet kul-tury fizycznej i sportu. Poczynając od roku obec-nego — rok rocznie roz-grywane będą zawody lekkoatletyczne, siatkówki

i koszykówki pomiędzy szkolnymi sportowymi dru-żynami miasta o nagrodę imienia Włodka Dubinina. Nagrodę imienia W. Dubinina w koszykówce w tym roku zdobyła drużyna „Czerwony krawat“ szko-ły, która nosi imię sław-nego pioniera.

PRZODUJĄCY KOLEKTYW

W każdy wtorek na ta-blicy ogłoszeń fabryki wó-dek i likierów wywieszane jest takie zawiadomienie: „dzisiaj — dzień zajęć“ kółka lotniczego.

Członkowie koła zbiera-ją się w przytulnym, do-brze urządzonym pomie-szczeniu, gdzie mają do swojej dyspozycji pomoce do nauki pęglądowej, oraz dużo literatury fachowej, wykresy, schematy i pro-pagandowe gazetki.

Organizacja DOSAW w tej fabryce jest jedną z najlepszych w mieście. Prowadzi ona pracę na szeroko zakrojoną skalę. Aktywiści wygłaszają od-czyty, organizują dyskusje na tematy związane z za-gadnieniami lotnictwa. Przewodniczący komitetu fabrycznego DOSAW, ko-munista, zdemobilizowany oficer tow. Karpow zor-ganizowawszy pracę koła na fabryce pomaga dokład-nie wypełniać instrukcje rejonowego komitetu. Za doskonałe zorganizowanie pracy, Karpow został wy-różniony dyplomem komi-tetu DOSAW Ukraińskiej Republiki.

REKORD MŁODEGO MODELARZA

Pewnego słonecznego po-południa 21 czerwca br. jeden z parków Moskwy zaroił się tłumem miłośni-ków małego lotnictwa. Bo-haterem dnia był młody uczeń Igor Nowodworski. Otoczony gronem koleża-nek i kolegów przygoto-wywał swój model do lo-tu.

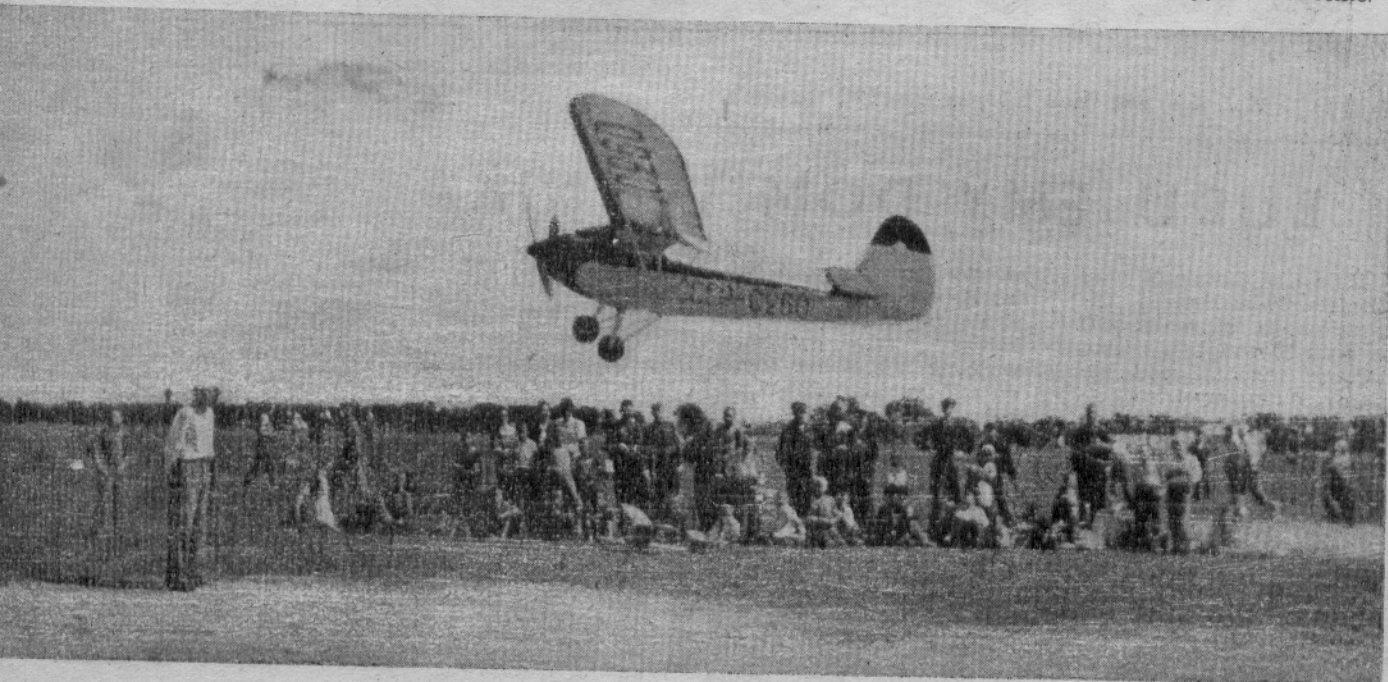
Niektórzy bardziej pesy-mistycznie usposobieni ko-ledzy twierdzili, że po „la-tającym skrzydle“ na u-więzi z powodu jego ma-łej stateczności podłużnej nie można się spodziewać niczego nadzwyczajnego. Jakież było zdziwienie, kiedy model wystartował i wykonał bardzo ładny i stateczny lot. Jednak naj-większą niespodzianką dla pesymistów było to, że model zaopatrzony w sil-niczek o pojemności 1,92 cm³ rozwinął szybkość 47,112 km/godz.

Należy zwrócić uwagę na to, iż konstruktorem tego rekordowego modelu jest uczeń, nie mający je-szcze 16 lat.

7 lipca br. na posiedze-niu prezydium komisji sportowej Centralnego Ae-roklubu im. Walerego Czkałowa rozpatrzono da-ne dotyczące rekordowego lotu. Szybkość, jaką osią-gnął model Igora Nowo-dworskiego uznano jako wszechzwiązkowy rekord dla modeli na uwięzi w kategorii bezogonowców.

a. f.

Już w następnym numerze SiM-u podamy pierwszy reportaż z XIX Wszechzwiązkowych Zawodów Modeli Lata-jących w Silikatnaja. Na zdjęciu: start modelu redukcyno-latającego typu „Ja-6“ podczas zeszłorocznych zawodów. Zdjęcie radzieckie.



MŁODZIEŻ POLSKA FUNDUJE SAMOŁOT SANITARNY DLA LUDOWEJ KOREI

Młodzież polska głęboko solidaryzuje się z wyzwoleniecznym ruchem narodów, walczących przeciwko krwawemu uciskowi państw imperialistycznych. Jednym z przejawów tej solidarności — jest rosnąca wciąż ofiarność młodzieży na rzecz ludności koreańskiej, po bestialsku bombardowanej i niszczonej przez żołdaków amerykańskiego imperializmu.

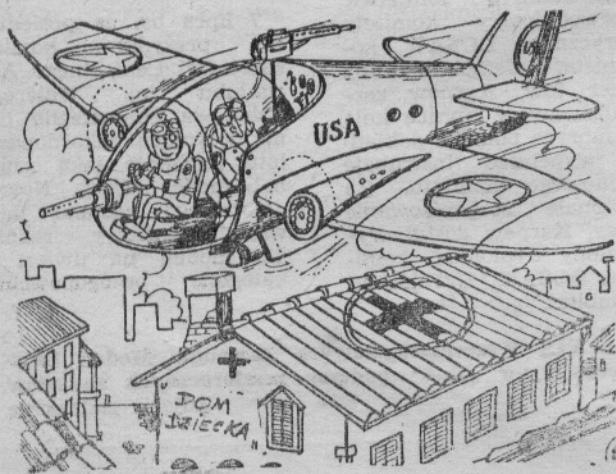
W akcji niesienia pomocy dla ofiar wojny w Korei przoduje ZMP-owska młodzież szkolna i fabryczna.

Ostatnio szerokim echem odbiło się wśród młodzie-

ży całej Polski wezwanie Bogdana Kwiecińskiego, ucznia liceum pedagogicznego w Myśliborzu (woj. szczecińskie), który zainicjował akcję zbierania składek pieniężnych na ufundowanie samolotu sanitarnego dla cywilnej ludności walczącej Korei.

Akcja podjęta została z entuzjazmem przez wszystkie szkoły i zakłady pracy, najpierw w województwie szczecińskim, a potem w całej Polsce. Otwarte zostało specjalne konto PKO pod nazwą: „Młodzieżowy Fundusz na samolot sanitarny dla walczącego ludu Korei“.

Bestialstwa lotników amerykańskich w Korei wywołują oburzenie wszystkich uczciwych ludzi na świecie. Te nastroje znajdują oddźwięk w postępowej prasie. Oto rysunek zaczerpnięty z włoskiego pisma postępowego „Vie Nuove“ (Nowe drogi) z dnia 10 września 1950 r.



Wal, Joe, pod nami fabryka wrogów!

Suma wpłacona na ten cel przez młodzież woj. szczecińskiego przekroczyła już znacznie 300 000 zł. Za przykładem młodzieży woj. szczecińskiego wzmogła swą ofiarność młodzież ze wszystkich stron całej Polski.

Na zakup samolotu sanitarnego dla ludu Korei — uczestnicy 17 ośrodka szkoleniowego w Lublinie zobowiązali się wpłacić sumę 500 000 zł, uzyskaną z przepracowanych 540 roboczo-dniówek przy ładowaniu cegły systemem akordowym.

2 400 roboczo-dniówek przepracuje w Państwowych Gospodarstwach Rolnych przy wykopie ziemniaków i buraków cukrowych młodzież Państwowej Szkoły Chemicznej w Lublinie. Zarobione pieniądze przeznacza na zakup samolotu sanitarnego.

Po dwie roboczo-dniówki przeznaczili na fundusz kupna samolotu sanitarnego członkowie młodzieżowych spółdzielni produkcyjnych w Zawisni, Mażarach i Boratyniu.

Do zbiórki przystąpiła również młodzież ZMP-owska ze szkoły zawodowej Nr 2 w Poznaniu.

Akcja trwa w całej pełni. Młodzież Ludowej Polski czynem swym daje wspaniałe świadectwo głębokiego internacjonalizmu i solidarności z narodem Korei, walczącym o swoją wolność.

Samolot sanitarny, ofiarowany przez młodzież polską jako pomoc dla ofiar zbrodniczej napaści amerykańskiej w Korei, to dowód serdecznych uczuć dla bohaterskiego narodu koreańskiego, to podkreślenie udziału młodzieży polskiej w walce o pokój.

J. Z.

LL W SKRÓCIE

Nową modelarnię uruchomił Zarząd Oddziału Powiatowego LL w Zamościu przewidując zorganizowanie w niej kursów modelarskich dla młodzieży Zamościa. We wrześniu odbyły się w Zamościu, staraniem Oddziału LL, teoretyczne kursy szybowcowe i spadochronowe, na które licznie uczęszczała młodzież Zamościa i okolic.

Znacznie lepiej mogłyby pracować Koła LL przy instytucjach i zakładach pracy w Radomsku, gdyby bardziej interesował się nimi miejscowy Zarząd LL. Skutkiem braku zainteresowania pracą organizacyjną i propagandową ze strony przewodniczącego i sekretarza Zarządu — Koła LL w Radomsku śpią, nie przejawiając działalności. Okręg Wojewódzki LL w Łodzi powinien zainteresować się sytuacją na terenie LL w Radomsku.

Młodzież zamieszkująca Oleśno nie ma możliwości bliższego kontaktu z lotnictwem, ani nie ma możliwości lotniczego szkolenia. Dlaczego? Bo Oddział LL w Oleśnie nie spieszy się z organizowaniem nowych Kół LL, tkwiąc w bezczynności. Co na to Zarząd LL w Opolu?

ZMP-owcy, uczniowie ślusarscy z warsztatów parowozowni „Kraków“ uczą się w wolnych od pracy chwilach modelarstwa lotniczego. M. in. uczeń Eugeniusz Bułak za budowanie modelu szybowca, który w czasie lokalnych zawodów wykonał najdłuższy lot, otrzymał w nagrodę książkę lotniczą i odbył lot samolotem nad Krakowem.

Oddział LL w Sosnowcu wydał ostatnio plany różnego typu modeli kartonowych. Nabywcy modeli rekrutują się przeważnie spośród młodzieży szkolnej, która często urządza między sobą zawody modelarskie.

Referat modelarstwa lotniczego przy Zarządzie Krakowskiego LL przyjmuje zapisy kandydatów na kurs modelarski — pierwszy stopień lotniczego szkolenia. Zapisy przyjmuje się: Kraków ul. 1 Maja 6, od godz. 9—15.

BUDUJEMY DOM LOTNIKA

Koło Ligi Lotniczej przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego zorganizowało w dniu 30 września wielką zabawę taneczną pod hasłem: „Budujemy Dom Lotnika“. Zabawa cieszyła się dużą frekwencją. Chór Czejanda oraz ob. Bogdan Zaleski (konferansjer) wystąpili bezinteresownie, za co Koło Ligi Lotniczej przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego składa im serdeczne podziękowanie. Koło LL zaprosiło na zabawę gości z Polski przedstawicieli Bułgar-

skiego Narodowego Związku Sportu i Techniki mjr. Pawłowa i ob. Stanewę, którzy przybyli w towarzystwie Sekretarza Zarządu Główn. LL mjr. Windholza. Przybyłych gości nadzwyczaj serdecznie przywitani wszyscy zebrani. Mjr. Pawłowowi wręczono wianek pięknych biało-czerwonych kwiatów. Dziękując za owacyjne przyjęcie mjr. Pawłow podkreślił doniosłość polsko-bułgarskiej przyjaźni wznosząc na zakończenie okrzyki na cześć wodza

mas pracujących Generallissimusa Stalina i Prezydenta Bieruta. Sala podjęła gorącą owację, wznosząc okrzyki na cześć Premiera Czerwenkowa i przyjaźni polsko-bułgarskiej. Zabawa minęła w miłym nastroju, do czego w znacznej mierze przyczyniła się wspaniała orkiestra radiowa Górkiewicza i Skowrońskiego. Dochód z zabawy Koło Ligi Lotniczej przy Ministerstwie Handlu Zagranicznego przekazało na budowę „Domu Lotnika“ w Warszawie.

Na ziemi i w powietrzu — w walce o pokój!

JERZY KONIECZNY, ppor

I ecimy na Krajowe Zawody Lotnicze do Inowrocławia, jedenaste z kolei, a czwarte po wyzwoleniu. Pierwsze (a VIII z kolei) odbyły się w 1946 r. w Bielsku, dziewięte w Łodzi w 1948 r., a dziesiąte w rok później w Poznaniu.

W tym roku, pierwszym roku Lotniczej Sześciolatki zaszczyt organizowania KZL-u przypadł w udziale Kujawskiemu Aeroklubowi Ligi lotniczej.

W INOWROCŁAWIU

Lotnisko Kujawskiego ALL w Inowrocławiu przywitało nas odświeżającą szatą. Widać z góry jak pod sznurek ustawione dwa rzędy maszyn CSS-13. Na drodze wiodącej do lotniska flagi i transparenty. Widzimy ustawioną przed hangarami trybunę. Dużo flag i transparentów, portrety. Krąg nad lotniskiem i lądowanie, a w chwili potem witamy się z pilotami z całego kraju.

Godzina 12.00. Przez głośnik umieszczony na hangarze płyną na lotnisko skoczne melodie. Załogi zakotwiczą maszyny, uzupełniają paliwo i przygotowują maszyny do próby technicznej. Kierownictwo czyni ostatnie przygotowania do otwarcia zawodów.

O godzinie 14.00 wyjazd samochodami do miasta — na obiad. Gospodarze wszystko starannie przygoto-

wali, jeżeli chodzi o wyżywienie i zakwaterowanie. Nie ma powodu do narzekania. To też humor dopisuje.

Godzina 15.00. Przed hangarem staje w szeregu 28 załóg z 13 Aeroklubów LL. Z lewej komisja — z prawej piloci. Zawody otwiera Przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej Inowrocławia ob. Czupryński. Następują przemówienia.

Dumnie łopocą czerwone i białoczerwone flagi na masztach. Świadomi swych zadań piloci Ligi Lotniczej przesyłają na ręce Pierwszej Wojewódzkiej Konferencji Obrońców Pokoju rezolucję.

„Sprawa obrony pokoju tkwi głęboko w naszych sercach... Będziemy stale podnosić nasze kwalifikacje lotnicze, walczyć o wysoki poziom wyszkolenia ideologicznego. Pod przewodnictwem polskiej klasy robotniczej i jej czołowego oddziału — Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stajemy wspólnie z masami pracującymi kraju na ziemi i w powietrzu do zwycięskiej walki o realizację Wielkiego Planu Sześcioletniego — do walki o pokój. W tej walce i pracy wzorem dla nas jest i będzie radziecki Komsomol.

Obecnie zawody staną się sprawdzianem naszego przygotowania do obrony

pokoju“ — padają mocne słowa jednego z pilotów, który odczytuje tekst rezolucji.

Część oficjalna skończona. Teraz odbywają się pokazy. Samoloty wykonują akrobacje. Na „Sohaju“ popisuje się pilot Dankowski. Odbywają się loty pasażerskie dla przodowników pracy. Przy dźwiękach muzyki miło upływają chwile.

Niestety na lotnisku spotrzegamy zaledwie parę osób. Jak nas informują gospodarze na uroczystość otwarcia i pokazy zaproszeni zostali tylko przedstawiciele władz i organizacji. Liczne rzesze ludzi pracy z Inowrocławia nie brały w tym wcale udziału. A szkoda. Zarząd Kujawskiego ALL podobnie zresztą jak i Oddział LL nie zadali sobie trudu, by wykorzystać KZL dla masowej propagandy lotnictwa wśród społeczeństwa, by bardziej zbliżyć ludzi pracy do naszego Ludowego Lotnictwa. Wiele zastrzeżeń wzbudziła również organizacja lotów dla przodowników pracy. Nie było listy wytypowanych kandydatów. Latało znacznie więcej osób niż przewidziano, a wśród nich i tacy, którzy nie byli wcale przodownikami. Niepożądana strata benzyny.

Nauczka dla innych, jak nie należy podobnych imprez organizować.

PIERWSZA PRÓBA PILOTÓW

Bezpośrednio po zakończeniu pokazów uczestnicy KZL-u udają się do sali Komitetu Miejskiego PZPR. Tu odbywa się pierwsza próba zawodów — egzamin z wiadomości polowych i nawigacji. Po lewej stronie sali siedzą piloci — po prawej obserwatorzy. Każdy otrzymuje 3 pytania. Na odpowiedź pisemną jest 45 minut czasu. Komisja skrupulatnie przestrzega, by piloci nie kontaktowali się z sobą i by nie oprócz kartki i ołówka nie znajdowało się na stole. Wszystkie mapy, suwaki nawigacyjne i inne przybory stanowiące wyposażenie pilota i obserwatora wędrują pod stół. Zaglądamy przez ramie kol. Pakulskiemu z Łódzkiego ALL.

— Jaką rolę odgrywa ZMP w budowie szerokiego frontu młodzieży w jej walce o pokój i postęp? — brzmi jedno z pytań.

Pytania są różnorodne. Dotyczą ekonomii, sytuacji politycznej w kraju i za granicą. Skrzypią ołówki. Trzeba napisać krótką, ale wyczerpującą odpowiedź. Czasu jest dosyć. Trudności w odpowiedzi nie ma, bo przecież nasi piloci to nie tylko fachowcy od „machania drążkiem“, ale świadomi obywatele naszego Ludowego Państwa





Obok następna grupa odpowiada na trzy pytania z nawigacji. Trzeba narysować rejon, nad którym będzie się odbywał lot, podać przyczyny utraty orientacji i sposoby jej odzyskania oraz obliczyć i narysować: 1) $KDM = 315^\circ$; $M = -6^\circ$; $KDG = ?$ 2) $KM = 39^\circ$; $M = +7^\circ$; $KG = ?$ 3) $KG = 355^\circ$; $M = -10^\circ$; $KM = ?$

Patrzmy jak to robi kol. Pawlikowski z Poznańskiego ALL. Najpierw bardzo staranny rysunek — później trochę pisania i wreszcie obliczenia. Wyniki: 1) 309° , 2) 46° , 3) 5° . Oglądamy później rysunki. Odpowiedź prawidłowa.

Dobra znajomość nawigacji jest podstawą dla każdego pilota.

Egzaminy wykazały, że poważnie wzrósł poziom ideologiczny pilotów. Ligi Lotniczej, że podniósł się znacznie poziom wyszkolenia teoretycznego.

Próba ta chociaż nie punktowana — była najważniejsza. Warunkowała bowiem dopuszczenie załogi do zawodów. Radość była też nie mała, kiedy komisja ogłosiła wyniki.

Wszystkie załogi w liczbie 28-miu dopuszczono do zawodów.

PIERWSZA PRÓBA MASZYN

Równoległe z egzaminami komisja techniczna dokonywała na lotnisku prze-

glądu samolotów. Zaglądano do maszyn, badano skrupulatnie stan każdego samolotu, sprawdzając zakotwiczenie i wyposażenie i w ogóle robiono cały szereg rzeczy, które każdego z zawodników przyprawiają o żywsze bicie serca. Tu kadłub brudny (a byli i takie), tam słabe zakotwiczenie lub brak pokrowca.

Zdaje się na pozór, że wszystko w porządku, ale komisja zawsze coś znajduje. A tu już idzie o punkty, które mogą zawazyć na końcowym wyniku. Zwycięsko z tej próby wyszło jedenaście maszyn, które nie otrzymały żadnych punktów karnych. Dwie próby zakończone.

NA TRASIE

Niedziela — 1 października. Godzina 5 00 Krótka odprawa — komunikat meteo i próba C — rozruch silnika, a bezpośrednio po tym maszyny kolumną na start.

SP-AMP — z Bielsko-Bialskiego ALL z załogą Sandauer — Dobija zarobiła 100 punktów i startuje jako pierwsza. Przed startem załoga otrzymuje w zamkniętej kopercie zadanie — znaleźć na trasie „nieprzyjaciela” — trzy ukryte samoloty. Próbę rozruchu silnika przechodzą wszystkie maszyny, by potem w odstępach 8-mio minutowych startować kolejno. Z próby bez punktów karnych wychodzi 25 maszyn — dowód sprawności technicznej samolotów i so-

lidnej roboty mechaników. Najlepszy czas rozruchu silnika — 24 sekundy uzyskuje załoga Śląskiego ALL — Figwer — Kozioł i Kujawskiego ALL — Dankowski — Kudzewicz.

Kolejno maszyny odrywają się od ziemi i biorą kurs wschodni. Lecimy na punkt kontrolny. Szybko przecinamy wstęgę Wisły. Pogoda jak marzenie, lepszej nie można sobie w jesieni wymarzyć. Mijamy z lewej Lipno, potem z prawej Sierpc i nadlatujemy nad Ciechanów. Ładujemy w wyznaczonym miejscu, by obserwować pracę poszczególnych załóg.

O 8.04 nadlatuje pierwsza maszyna. Rozpoznajemy znaki — SP-AOK — to Dembowskiego ALL — leci sam bez obserwatora. CSS-13 robi rundę i odchodzi na wschód. Tuż za nim w minutę potem nadchodzi SP-AMP. Po pięciu minutach zjawia się SP-ANR — smaruje na pełnym gazie.

Kolejno przechodzą dalsze maszyny — szukają, ale na to nie ma zbyt wiele czasu. Trzeba się spieszyć, aby być na czas. Niektóre załogi spóźniają się — próbują nadrobić na trasie. Ostatnia maszyna startuje z Inowrocławia o godzinie 9.46, nad Ciechanowem zjawia się o 11.29. Szukanie ukrytych samolotów nie należy do rzeczy łatwych, zwłaszcza gdy te są starannie zamaskowane. A tu trzeba nie tylko znaleźć, ale jeszcze wszystko w czasie lotu wyrysować. Za-

łoga musi solidnie pracować, aby wywiązać się z zadania wykonania na pierwszym etapie próby F1 — lot na orientację.

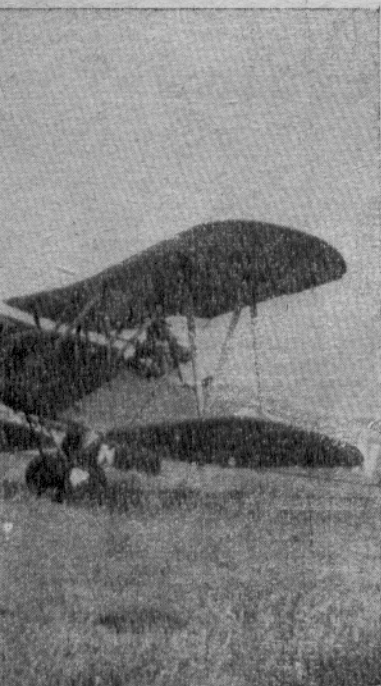
Próba E — lądowanie w otwartym prostokącie, uzupełnienie paliwa i start do drugiego etapu, długości 195 km. Najwięcej punktów w polowym lądowaniu zbiera Pawlikowski z Poznańskiego ALL. Wszystko idzie szybko i sprawnie. Tankowanie odbywa się bez zarzutu. Maszyny startują w kolejności zameldowania się na starcie, otrzymują kopertę z zadaniem do wykonania na drugim etapie próby F2.

Następuje teraz najcięższy odcinek całej trasy. Pogoda się psuje — wzrasta zachmurzenie. Silny wiatr rzuca samolotem na wszystkie strony. Widoczność maleje. Przesuwamy się szybko nad terenem urozmaiconym lasami i licznymi jeziorami. Piękna jest Ziemia Mazurska. Oko zachwyca się coraz to nowymi widokami.

Poszczególne załogi mają niełatwe zadanie — znaleźć punkt kontrolny, który poda zmianę kursu — wykreślić nowy kurs na mapie i dolecieć na czas.

SP-ANP z załogą Bernardowicz — Dunajewski z ALL jest u siebie. Oni znają swój teren — znajdują punkt na trasie i smarują po wyznaczonym kursie prosto do domu.

Pułap się wyraźnie obniża. Zaczyna nas niepokoić widoczność przed nami



ulewa. Obniżamy lot i wchodzimy w deszcz. Tonąc w strugach wody maszyna posuwa się powoli naprzód. Pod nami nieprzyjaźnie najeżony las i ciemne tafle jezior. Jeszcze 10 minut.

Przecinamy wreszcie ciemną chmurę, która przyniosła ulwę i wychodzimy prosto nad las.

Kiedy lądujemy, staje się szaro. Wszystkie załogi na miejscu. Piloci są wyraźnie zmęczeni. Mimo to z ożywieniem mówią o trudnym locie na przeszło 500 km trasie. Obiad połączony z kolacją w restauracji teatralnej poprawia wszystkim humory.

W czasie wieczornej pogawędki piloci komentują wrażenia minionego dnia — omawiają sukcesy i niepowodzenia, dzieli się nawzajem doświadczeniami. Trudno na razie ocenić kto właściwie prowadzi w dotychczasowej punktacji. Lot należał do trudnych, był on sprawdzianem nie tylko poziomu wyszkolenia lotniczego, ale i odporności fizycznej pilotów i obserwatorów. Próba ta wykazała, że piloci Ligi Lotniczej zdolni są wykonać poważne zadania.

LĄDUJEMY NA PUNKT

Poniedziałek — 2 października. Z rana przywitał nas deszcz, później zaczęło się przejaśniać.

Po filiżance gorącego mleka start do ostatniego etapu. Zadanie na trasie brzmiało — znaleźć dwa

samoloty i jeden szybowiec rzucić nad tymi punktami meldunki.

Pogoda wyraźnie się poprawiła. Startujemy za 14 z kolei maszyną. Wkrótce mijamy ją i dwie następne, które lecą razem. Schodzimy nieco z kursu — w prawo. Mijamy z prawej Nowe Miasto — z daleka srebrzy się już wstęga Drwęcy. Oto z lewej ruiny zamku w Golubiu i wychodzimy na Toruń.

Wkrótce lądujemy w Inowrocławiu, by obserwować jedną z najciekawszych prób — lądowanie na punkt.

Nad taśmą na lotnisku melduje się SP-ANS — Figwer — Kozioł. Przepisowa runda i schodzenie do lądowania. Maszyna powoli opada — dotyka ziemi i... jest tuż, tuż przy chorągiewce. Komisja mierz — 7 m. Najlepszy dotychczas wynik. Załoga śląska zarabia w tej próbie 43 punkty. Niedługo jednak trwa radość załogi SP-ANS. Wkrótce potem ich koledzy klubowi Makula — Rawicz na SP-AOR uzyskują najlepszy wynik 4 m.

Lądują ostatnie maszyny. Próby zakończone. Teraz komisja pracuje w pocie czoła — trzeba obliczyć wyniki.

Na zdjęciach: przed startem do pierwszego etapu krótka odprawa z załogami (zdjęcie u góry z lewej). Maszyny są już gotowe do próby rozruchu silnika (zdjęcie w środku). Na zdjęciu u góry z prawej — ekipa Krakowskiego ALL, która najbardziej starannie przygotowała się do zawodów. Stoją od lewej: Urbanik, Staszczuk, Wiejak, Szczesny, Pabian i Bułat (k'órzy zdobyli drugie miejsce) oraz Augustyniak. U dołu — najmłodsza załoga zawodów, ZMP-owcy Makula — Rawicz ze Śląskiego ALL, która zajęła trzecie miejsce w ogólnej punktacji. Foto: LL (4)



(Dokończenie ze str. 557)

Kto zwycięży? Nikt tego nie może powiedzieć. Na razie nawet komisja. Zawodnicy tymczasem udają się na kolację. Chwile oczekiwania. Wreszcie o godzinie 20.00 w pięknej sali Teatru Miejskiego spotykają się piloci z młodzieżą Inowrocławia. Następuje odczytanie wyników.

Któż się mógł spodziewać, że zwycięży załoga Olsztyńskiego ALL Bernadowicz — Dunajewski? Za pierwsze miejsce pilot otrzymuje nagrodę Ministra Komunikacji w postaci zegarka ręcznego, towarzysz Dunajewski otrzymuje nagrodę Głównego Zarządu Politycznego WP — aparat fotograficzny. Za drugie miejsce pilot Pabian dostał radio „Pionier” — nagroda Komendy Głównej PO „SP”, jego towarzysz Bulat nagrodę Zarządu Gł. LL — walizkę skórzaną. Najmłodsza załoga zawodów Makula — Rawicz otrzymała nagrodę Zarz. Gł. LL — walizkę i teczkę skórzaną.

Ponadto wszyscy uczestnicy zawodów otrzymali upominki w postaci cennych książek.

Oklaskom nie było końca. Występy zespołu artystycznego ZMP zakończyły część oficjalną, a potem bawiono się wspólnie z młodzieżą Inowrocławia.

XI Krajowe Zawody Lotnicze zakończone. Na drugi dzień następuje rozdanie znaczków pamiątkowych i odlot. Wracamy do Warszawy z przeświadczeniem, że XI KZL spełniły swoje zadanie — wykazały, że piloci Ligi Lotniczej zdolni są do wypełnienia poważnych zadań w służbie pokojowej pracy narodu, że wzrósł poważnie ich stopień wyszkolenia ideologicznego i fachowego. Trzeba tylko aby doświadczenia zdobyte na zawodach przenieść do codziennej pracy — podzielić się nimi z innymi.

Trwa walka o szczęście ludzkości — o pokój. Piloci LL na ziemi i w powietrzu wspólnie z masami pracującymi kraju walczą również o jego utrwalenie. Stały wzrost poziomu wyszkolenia ideologicznego i fachowego — to jeszcze jedna cegiełka w wielkim światowym froncie pokoju.

Jak pracuje silnik odrzutowy?

Inż. EDWARD SOBOCIŃSKI

(dokończenie)

Z chwilą gdy samolot wystartuje i nabierze szybkości, do sprężającego działania samej sprężarki dochodzi jeszcze dynamiczne „ubijanie” wpadającego do przewodu wlotowego powietrza. Powiększa to jeszcze trochę ciśnienie w komorach spalania.

Normalne obroty silników odrzutowych są ze względu na brak części o ruchu posuwisto-zwrotnym dość wysokie i wynoszą od 8000 do 16000 na minutę.

W silniku odrzutowym bezśmigłowym prawie całkowita energia jaka zostaje oddana na łopatkach turbiny, jest przekazywana do obracania sprężarki, czyli do sprężania powietrza. Drobną resztą służy do napędu pomp paliwowych i innych akcesoriów pomocniczych. Gazy spalające po wyjściu z łopatek turbiny zwiększają swą szybkość osiągając na wylocie z silnika wartość 1500 — 2000 km/godz. Duża masa rozgrzanych gazów oraz wysoka prędkość uchodzenia dają właśnie silny odrzut, o którym wspominaliśmy już na początku. Charakterystyczną cechą silnika odrzutowego jest to, że mniej więcej połowa energii uzyskanej ze spalania paliwa zużywana jest na napęd sprężarki, a połowa uchodzi z gorącymi gazami przez dyszę wylotową.

3. Porównanie z silnikiem tłokowym

Aby wykazać różnice w pracach silnika odrzutowego i tłokowego przyjrzymy się najpierw rysunkowi obrazującemu zasady działania obu typów silników (rys. 2).

Zasadnicza różnica jest ta, że takt pracy w silniku tłokowym odbywa się w tym samym cylindrze i następuje po sobie kolejno w czasie, w silniku odrzutowym zaś odbywa się w tym samym czasie, ale następuje po sobie kolejno w przestrzeni.

Silniki odrzutowe zyskują sobie coraz więcej zwolenników i stosowane są coraz częściej na samolotach. Muszą więc być ważne nowości, które do tego składają. Wliczamy ważniejsze z nich:

Brak części o ruchu posuwisto-zwrotnym (tłoki), a co za tym idzie, brak zmiany tego ruchu na ruch obrotowy (układ korbowy) — stąd możliwość pracy na wysokich obrotach.

Brak części trących się i mniejsza ilość łożysk — prosty obieg oleju smarującego.

Mniejszy ciężar silnika odrzutowego. Ciężar silnika odrzutowego wynosi zaledwie 1/3 ciężaru silnika tłokowego o tej samej mocy.

Brak konieczności doboru specjalnego paliwa. W silniku tłokowym trzeba specjalnie dobierać paliwo, aby przy wysokiej wartości opałowej nie dawało detonacji. Silnik odrzutowy zaś może pracować na naftie, benzynie lub oleju gazowym.

Ciągłość pracy silnika odrzutowego — równomierność ruchu obrotowego. Silnik tłokowy działa impulsywnie, stąd wywołują często niebezpieczne drgania.

Produkcja silnika odrzutowego jest prostsza i szybsza. Liczba części z jakich składa się silnik odrzutowy jest mniej więcej 3 razy

mniejsza od liczby części silnika tłokowego o tej samej mocy.

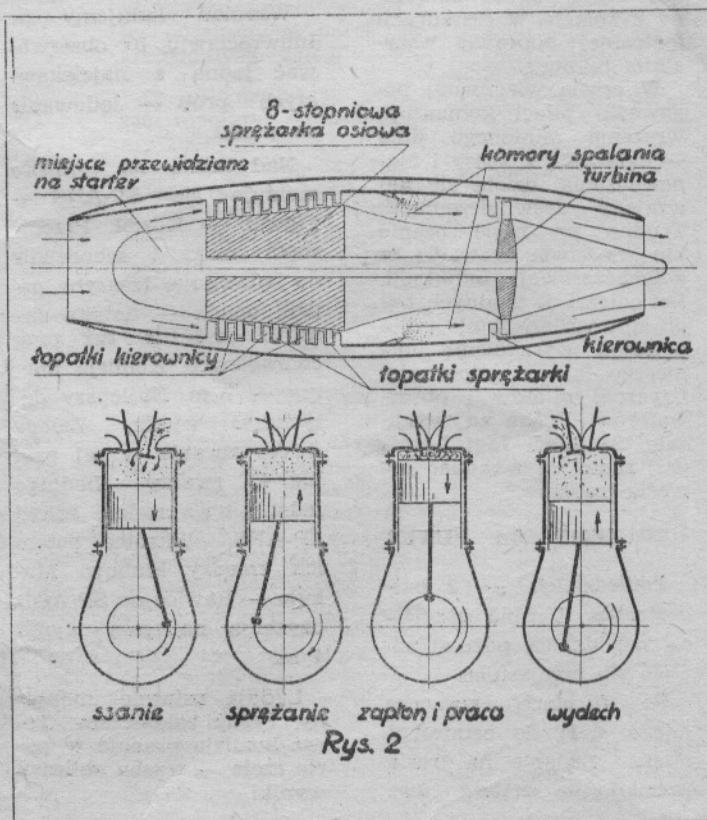
Niskie ciśnienia w silniku odrzutowym nie powodują konieczności stosowania grubościennych budowy komór spalania.

Samoczynne chłodzenie przepływającym powietrzem. Zbędność chłodnic lub owiewek, jakie konieczne są w silniku tłokowym.

Łatwość montażu i demontażu z płatowca. O sprzęt silnika zawiera mniej akcesoriów pomocniczych.

I na koniec 2 zasadnicze zalety szczególnie z punktu widzenia wojskowego: szybki start oraz duża prędkość lotu.

Silnik odrzutowy ma jednak i swoje wady. Poważnymi wadami silnika odrzutowego są: jego krótkowieczność (przepalanie się komór spalania, wytapianie łopatek turbin), oraz mała sprawność przy obecnych stosowanych prędkościach lotu. Zwiększanie szybkości lotu do wartości około 1800 km/godz spowoduje jednak powiększenie i przekroczenie sprawności zespołu; silnik tłokowy — śmigło.



PŁYWAKI

Inż. Ryszard Witkowski

Te spośród samo'otów, które zamiast ziemi używają powierzchni wody jako terenu do startu, lądowania oraz postoju nazywamy wodnosamo'otami. Jak wiemy, dzielą się one na dwie podstawowe grupy: łodzie latające i wodnosamo'oty pływakowe. Różnica między tymi dwiema grupami jest powszechnie znana. Łodzie latające mają kadłuby tak ukształtowane, że wodują (bo lądowanie wodnosamolotu nazywamy wodowaniem) wprost na nich w sposób podobny nieco do lądowania samolotu, któremu podwozie się nie otworzyło, czyli „na brzuch”. Wodnosamoloty pływakowe mają kadłuby identyczne z samo'otami lądowymi, jedynie zamiast podwozia posiadają pływaki, czyli specjalne gondole, które umożliwiają pływanie po wodzie, poruszanie się po niej, startowanie i wodowanie.

Miedzy wodnosamolotami pływakowymi rozróżniamy również dwie grupy, z których pierwszą stanowią wodnosamoloty z dwoma pływakami (foto 1), dru-

wiem główną swą pracę spełnia na wodzie i dlatego też na pierwszym miejscu przy projektowaniu jego kształtów stają względy nie aerodynamiczne, lecz hy-

skok na spodzie, zwany re-danem lub stopniem.

Aby zrozumieć dokładnie działanie pływaków, rozważmy najważniejsze stany w jakich znaleźć się

Przy postoju na wodzie pływak, który jest szczelnie zamkniętym pudłem, musi utrzymać samolot na powierzchni i uniemożliwić jego utonięcie. Dokonuje

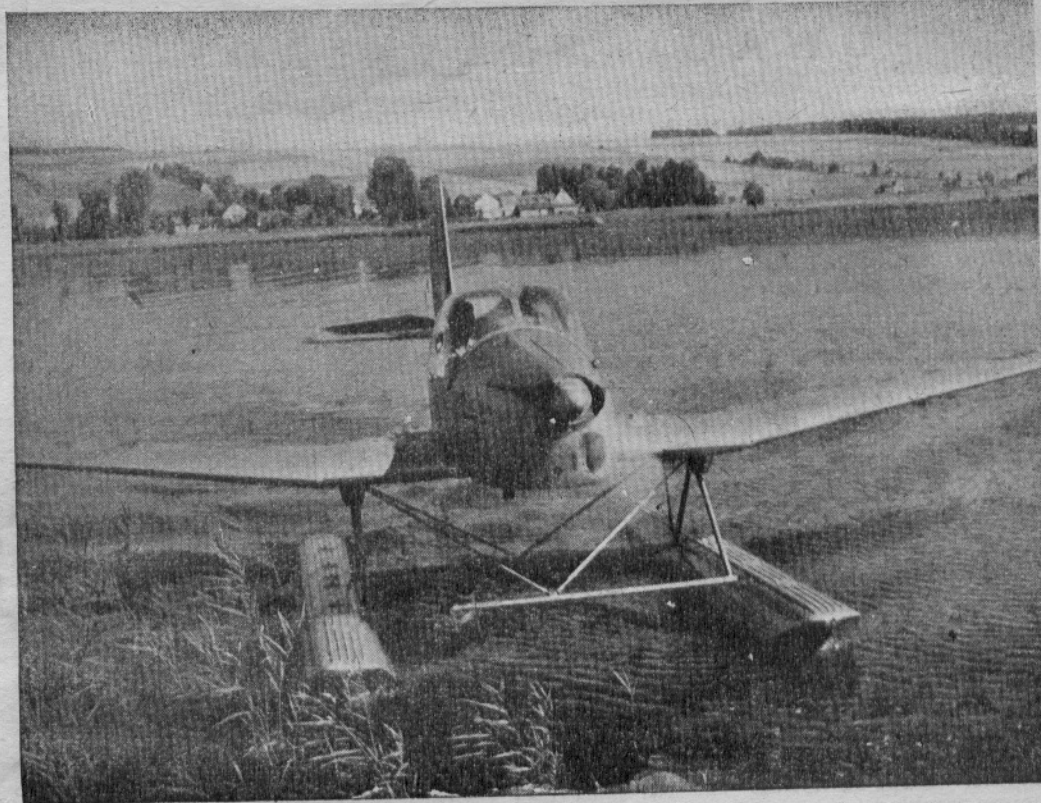
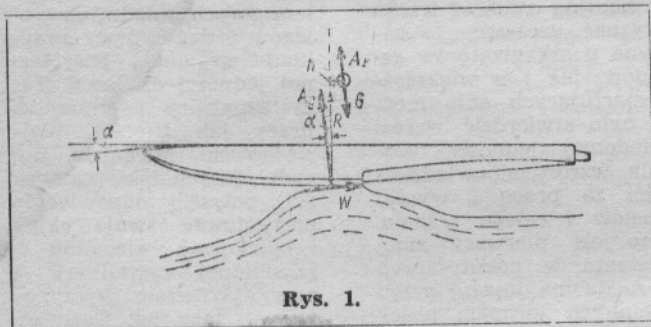


Foto 1.



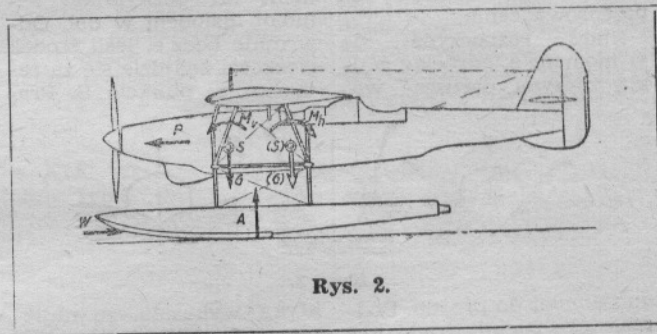
Rys. 1.

gą — wodnosamo'oty z jedynym pływakiem centralnym i dwoma pływakami pomocniczymi na końcach skrzydeł (foto 2). Najpopularniejszą jest grupa pierwsza.

Dla spełnienia swych zadań pływaki posiadają specjalne kształty, będące wynikiem dokładnych obliczeń i prób. Zdawać się mogłoby, że dla kształtów pływaka, który jest przecież częścią aparatu latającego, obowiązywać muszą te same prawa co i dla kształtów np kadłuba czy i że powinien być on smukły, bez ostrych krawędzi i załamania. Okazuje się jednak, że jest inaczej. Pływak bo-

drodynamiczne. One to kaza zatrzymać ostre krawędzie pływaków i narzucają m.in. charakterystyczny u-

może wodnosamolot pływakowy. Będą nimi: postój na wodzie, start i wodowanie.



Rys. 2.

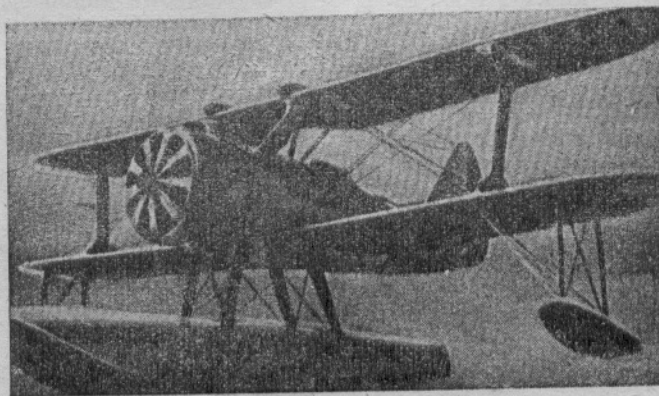


Foto 2.

on tego na zasadzie prawa Archimidesa, które mówi — w'elu SiMkarzy znato z fizyki — że „ciało zanurzone w wodzie pozornie traci tyle na ciężarze ile waży woda przez to ciało wyparta”.

Zrozumiemy to najlepiej na przykładzie. Przypuśćmy, że jest wodnosamolot o ciężarze 1 tony czyli 1 000 kg. Aby nie zatonął on przy postoju, pływaki „wyrzucą” muszą przez zanurzenie taką objętość wody, aby ważyła ona tyle samo co cały samolot, czyli 1 000 kilogramów. Ponieważ 1 litr wody waży 1 kg, zatem objętość ta wynosić będzie 1 000 lit-

(ciąg dalszy na str. 560)

UWAGI - PRZYKŁADY - WNIOSKI

ZDZISŁAW GRYGLICKI

Organizowane corocznie Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających są podsumowaniem całorocznej pracy małego lotnictwa. Tylko w ustroju ludowym, w kraju gdzie władzę przejęła w swe ręce klasa robotnicza, możliwe jest organizowanie podobnych masowych imprez, umożliwiających młodemu pokole-

niu wymianę swych doświadczeń, dalsze bogacenie się w wiedzę i kulturę techniczną oraz pogłębianie współzycia i pracy w zespole.

Towarzysz Lenin, wielki nauczyciel młodzieży powiedział na III Zjeździe Komsomołu: „...Pokolenie, które obecnie liczy piętnaście lat i które za dziesięć

— dwadzieścia lat będzie żyło w społeczeństwie komunistycznym, powinno wszystkie swe zadania ujmować w ten sposób, aby każdego dnia, w każdej wsi, w każdym mieście młodzież rozwiązywała praktycznie te lub inne zadanie wspólnej pracy, chociażby nawet najmniejsze, choćby nawet najprostsze”.

Jak wielkie i ważne są te słowa nie trzeba Wam młodzi przyjaciele tłumaczyć. Jesteście przecież świadkami, jak wokół Was rośnie i potężnieje nasza Ludowa Ojczyzna, tylko dzięki jednoci i wspólnocie działań klasy robotniczej i całego narodu, dzięki zespolowej pracy wielu tysięcy brygad robotniczych.

Jednym z najważniejszych zadań minionych zawodów było sprawdzenie, na ile nasi najmłodsi lotnicy wdrożyli się do pracy zespolowej. Regulamin zawodów kładł szczególnie duży nacisk na wysiłek zespołu, na powiązanie twórczej pracy jednostek tworzących zespół w jedną harmonijną całość. I trzeba przyznać szczerze, że zarówno u organizatorów zawodów, jak i u większości startujących ekip można było stwierdzić wzrost świadomej jednoci działania, wzrost odpowiedzialności za pracę i wyniki kolegów i całego zespołu. I to jest pierwszy znak przełomu w pokutujących do niedawna jeszcze przed wojennych formach pracy małego lotnictwa.

Zawody wniosły nowy świeży powiew w duszną atmosferę dotychczasowych form pracy przez masowe wpłynięcie i dotarcie poprzez okręgowe eliminacje nowych zastępów młodzieży, której dotychczas trudno było dojść do głosu i udziału w zawodach ogólnopolskich. Znaczący był wzrost udziału młodzieży ZMP-owskiej w małym lotnictwie i na ogólnopolskich zawodach modeli latających, który jest dowodem pędu ku lotnictwu najbardziej świadomej części młodego pokolenia, zdolnej swym zapalem i ofiarnością wprowadzić nowe, socjalistyczne formy pracy na każdym odcinku

życia lotniczego. Przeglądając kadry zgłoszeń z satysfakcją mogliśmy stwierdzić, że 76% uczestników zawodów — to ZMP-owcy.

Zawody potwierdziły, że małe lotnictwo posiada szeroką bazę wśród młodzieży, na którą może liczyć i na której może oprzeć rozbudowę nowych form pracy w szkoleniu: „—Od modelarstwa do szybownictwa i lotnictwa silnikowego”. Wielki wzrost i napływ nowych kadr do małego lotnictwa sprzyja wysiłkom Ligi Lotniczej w szkoleniu młodzieży lotniczej i tworzeniu silnego zaplecza naszego ludowego lotnictwa.

Nie tylko wśród zawodników i ekip biorących udział w zawodach ogólnopolskich zaznaczył się przełom. Przełom ten widać było również w składzie socjalnym komisji sportowej zawodów i jej stosunku do pracy. Pracowali w niej ludzie — starzy i młodzi, zrosnięci z walką i dążeniami narodu. Tacy wychowawcy młodzieży, jak kol. Kubit Józef potrafili swoje doświadczenie połączyć z młodością i zapalem swych młodszych kolegów i dać typowy przykład wspólnej, pożytecznej jednoci działania. Tacy zapalczywi i entuzjastyczni jak Brelski, Wojciechowski, Michalski, Zurad, Strycharski, Opaliński, potrafili odpowiednio przygotować swoje ekipy i opiekować się nimi w szlachetnej rywalizacji i pracy. Wreszcie wyczynowcy — tacy jak Karaban, Zawal, Górscy potrafili korzystać z doświadczeń przodujących modelarzy radzieckich i naukę zaczerpnąć od nich połączyć ze swoją samorodną twórczością, bić rekordy i pomagać po bratersku innym, w osiągnięciu dobrych wyników.

Na zdjęciach obok:
Fragmenty z zawodów Ogólnokrajowych: Szybowiec bezogonowy L. Komudy z Warszawy. Najmłodsi silnikowcy. Pomiar długości linek oraz instr. Krzyżan z modelem Ła-5 na uwięzi.

Foto: LL

PŁYWAKI

(Dokończenie ze str. 559)

rów, to jest 1 metr sześcienny. Jeśli na taki stojący na wodzie samolot wejdzie załoga w ilości 2 ludzi o ciężarze 150 kg, pływaki zanurzą się głębiej, wypierając dalsze 150 litrów wody. Minimalną objętością pływaków będzie więc 1,15 metra sześciennego.

Objętość pływaków jest zwykle większa od wyliczonej na przykładzie objętości minimalnej, potrzebnej do utrzymania samolotu na wodzie. Chodzi bowiem o to, aby w zanurzeniu znajdowała się tylko dolna część pływaka. W wypadku zanurzenia większej części pływaka start wodnosamolotu stałby się trudniejszy, o ile w ogóle możliwy do przeprowadzenia.

Start rozpoczyna się w momencie, gdy ciąg śmigła zaczyna poruszać wo-

ka o wodę, Ag — hydrodynamiczną siłę nośną, G — ciężar wodnosamolotu i Af — siłę nośną skrzydła. Kąt α nazywamy hydrodynamicznym kątem natarcia pływaka. Kąt ten musi być przy starcie dodatni, to znaczy że wodnosamolot musi być „zadarty” trochę do przodu, gdyż tylko wtedy powstanie hydrodynamiczna siła nośna wynurzająca pływaki z wody i uatwla ją tym samym start.

Jak uzyskuje się takie „zadarcie” wyjaśnia nam rysunek 2. Wzdlmy z niego, że jeśli środek ciężkości znajdzie się daleko przed redanem czyli w punkcie S, powstaje niekorzystny moment Mr pochylający samolot dziobem w dół. Odwrotnie będzie, jeśli środek ciężkości znajdzie się za redanem w punkcie S. Pr-



Rys. 3.

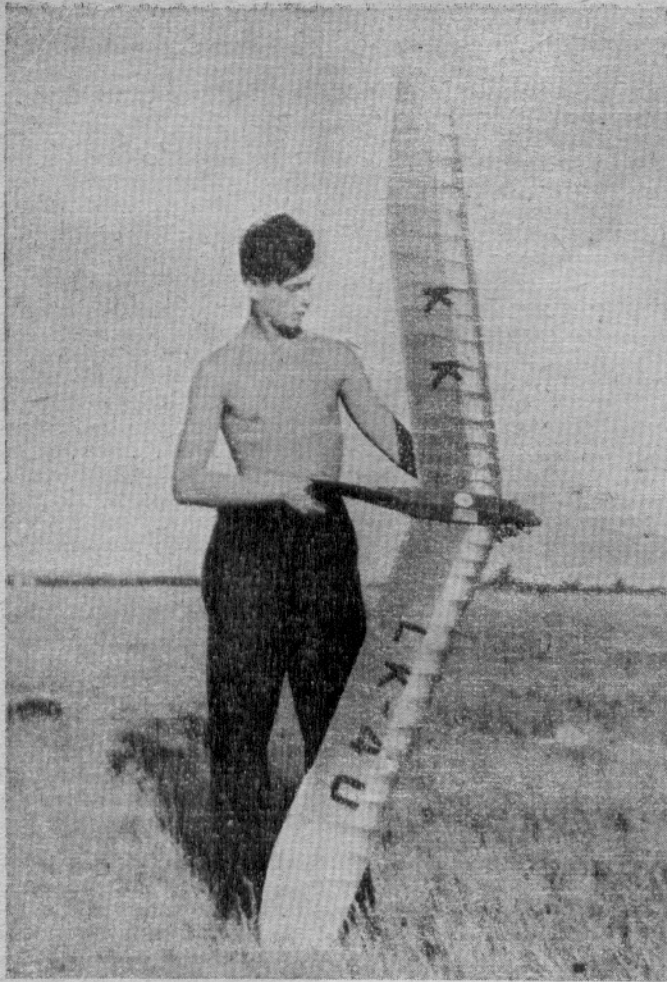
dnosamolot do przodu. Podczas tego ruchu, dzięki hydrodynamicznej sile nośnej pływaki zaczynają się wynurzać coraz bardziej z wody aż do takiego stanu, że ślizgają się po wodzie tylko częścią dna w okolicy redanu. Gdy samolot rozpędzi się na tyle, że aerodynamiczna siła nośna na skrzydła stanie się większa od ciężaru, nastąpi oderwanie od powierzchni wody i rozpocznie się lot.

Na rysunku 1. widzimy pływak w momencie startu. Strzałkami oznaczone są siły działające bądź na sam pływak, bądź na cały samolot, który na rysunku przedstawiony jest przez punkt, odpowiadający środkowi ciężkości. Litera W oznacza opór tarcia pływaka

wody, Ag — hydrodynamiczną siłę nośną, G — ciężar wodnosamolotu i Af — siłę nośną skrzydła. Kąt α nazywamy hydrodynamicznym kątem natarcia pływaka. Kąt ten musi być przy starcie dodatni, to znaczy że wodnosamolot musi być „zadarty” trochę do przodu, gdyż tylko wtedy powstanie hydrodynamiczna siła nośna wynurzająca pływaki z wody i uatwla ją tym samym start.

Prawidłowe wodowanie na pływaki przebiega zwykle w taki sposób, że najpierw styka się z wodą redan, a dopiero w miarę spadku prędkości zanurza się reszta pływaka.

Zjawiskiem towarzyszącym tak startowi, jak i wodowaniu i nadającym im dużo uroku jest tworzenie się z obu stron pływaków wytrysków wodnych. Wielkość ich i wysokość zależy od kształtu dna pływaka. Dna płaskie dają wytryski mniejsze, zaś dna z dnem zaokrąglonym, to jest zaopatrzonym w tzw. kil, dają wytryski większe.



(dokończenie ze str. 560)

Takie były — nie jedynie zresztą — dobre strony Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających. Ale były i strony ujemne. Szczegrze przyznajmy się do błędów, bo to nam tylko pomoże w dalszej pracy i jej polepszeniu.

* *

Pomimo czterech lat istnienia Ligi Lotniczej nie potrafiliśmy w pełni skorzystać z bogatej skarbnicy doświadczeń modelarzy radzieckich i wytyczyć słusznej linii szkolenia w małym lotnictwie. Do połowy bieżącego roku Wydział Modelarstwa Lotniczego nie zdażył dać odpowiednich programów szkoleniowych, planów modeli i instrukcji pracy dla terenu i powiązania ich z nowymi socjalistycznymi metodami pracy i wychowania młodego człowieka w powiązaniu z wychowaniem pozaszkolnym. Był to duży błąd. Takim samym błędem był fakt, że Wydział dał się zaabsorbować drobnymi sprawami nie widząc ważnych istotnych potrzeb terenu i potrzeby wprowadzenia nowych form pracy w szkoleniu lotniczym. Zupełnie pominięto żywe formy nauczania w połączeniu z istotnymi potrzebami szkolenia tak, że modelarstwo zamieniało się często w szkołę dębaczów, oderwanych od życia i jego przemian. Błędem w dotychczasowej pracy był zupełny do niedawna brak walki o nowe kadry, nieodpowiednie kierowanie, szkolenie oraz opieka nad nimi, a opieranie swej pracy tylko na rutyniarzach.

Błędy powyższe pomimo, że tkwią jeszcze w świadomości wielu ludzi naszego małego lotnictwa — zostały już dostrzeżone. Podjęte przez Zarząd Główny Ligi Lotniczej wysiłki pozwalają przypuszczać, że wkroczyliśmy na drogę korzenia i usuwania pozostałych niedociągnięć oraz przedstawienia całego małego lotnictwa na właściwe tory. Pierwsze kroki na nowej drodze już poczyniono: dowodem tego — kurs w Starej Miłośnie, akcja rekordów, ostatnie ogólnopolskie zawody i zawody międzypaństwowe.

Jednak samo dostrzeżenie błędów i najlepsze posunięcia Zarządu Głównego LL nie zmieniają sytuacji w terenie, o ile teren nie będzie pomagał w usuwaniu ich. Ze teren pracuje

w wielu wypadkach źle, świadczą niektóre nieprzygotowane ekipy. Tylko wynikiem złego stanu organizacyjnego, warcholstwa i lekceważenia znaczenia modelarstwa lotniczego jest fakt, że Okręg Wrocławski nie potrafił właściwie przeprowadzić zawodów eliminacyjnych i wysłać na zawody ekipy, jaką zgłosił. Dowodem podobnego niedbalstwa i karygodnego lekceważenia pracy małego lotnictwa jest fakt, że Okręg Śląski nie potrafił w terminie nadesłać odpowiednich kart zgłoszeniowych, a ekipę wystawił prawie zupełnie nieprzygotowaną do zawodów, tak pod względem technicznym jak i organizacyjnym. A przecież na zawody do Poznania przyjechał nawet sam sekretarz Zarządu Okręgu i kierownik wydziału technicznego!...

Dowodem całkowitego lekceważenia zadań przez Okręg Olsztyński był fakt, że pomimo nie wysłania ekipy na zawody nie postarał się nawet o wydelegowanie kilku młodych ludzi chociażby tylko jako obserwatorów, celem zebrania doświadczeń i nauki.

* *

Wielu uczestników zawodów wykazało na zawodach mały stopień wiedzy teoretycznej. Mając możliwości osiągnięcia dobrych wyników swoimi modelami zapominali często o podstawowych zasadach mechaniki lotu. Winę ponoszą tu wspólnie instruktorzy dyktanci, którzy ich szkolili i sami modelarze, którzy nie starali się znaleźć w fachowej prasie lub drogą zapytań — odpowiedzi na palące i ważne sprawy.

Wiąże się to ciągle z pokutującym jeszcze po kątach sposobem budowania modeli na czucie, na „pi razy oko”. Jest to jedna z pozostałości odziedziczonych w spuściznie po dawnym „Lopowskim” systemie szkolenia w modelarstwie, systemie związanym z ustrojem kapitalistycznym, dążącym do wychowania posłusznej maszyny — pilota, niekoniecznie zdrowo myślącego i opierającego swą pracę na teoretycznym przygotowaniu.

Ostatnim mankamentem zawodów, który trzeba podkreślić, to nie zrozumienie zadań, jakie posta-

wił przed wyczynowcami regulamin zawodów. Wyczynowcy w większości startowali tak, jak to robili na zawodach dotychczasowych. Patrzyli czy ktoś uzyskał lepszy od nich wynik dnia i czekali nie wiadomo na co. Może na tak silne prądy termiczne, żeby stoliki sędziowskie same się unosiły?! Większość naszych wyczynowców opiera swoje wyczyny jeszcze na przypadku. Nie starają się specjalizować w obranym kierunku i konsekwentnie, uparcie wypracować swój wyczyn. Do przyszłych zawodów dopuścimy tylko tych wyczynowców, którzy zgłoszą próbę bicia rekordów w ściśle określonej kategorii. Sztuka bicia rekordów polega na maksymalnym, opartym na naukowych podstawach przygotowaniu się do próby oraz na zdobyciu się na odpowiedni spokój w momencie decydującego startu. Nerwowością, dyktantem i przypadkiem daleko nikt nie zająchał, a tym bardziej w lotnictwie.

* *

Kończąc uwagi o XV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających oraz o wnioskach, jakie dały one o dotychczasowej pracy Zarządu Głównego Ligi Lotniczej w dziedzinie modelarstwa trzeba stwierdzić, że pomimo błędów, w pracy terenu i kierownictwa, sama impreza była bardzo udana tak od strony wychowawczej, organizacyjnej jak i sportowej. XV Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających pozwoliły stwierdzić, że modelarstwo staje się naprawdę sportem masowym, że zyskało szeroką bazę wśród młodzieży. Wykazały dobitnie, że ludzie wokół nas do pracy i nauki jest pełno, i to ludzi wartościowych, że tylko należy im pomagać w doskonaleniu się, a na brak kadr, na wyniki pracy nie będziemy nigdy narzekać. Wykazały, że łącząc planową pracę z entuzjazmem młodzieży będziemy mogli dobrze wykonać swoją lotniczą sześciolatkę.

Z dumą nosząc znaczek pamiątkowy XV Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających wiedząc, że jest on znaczkiem zawodów, które zadokumentowały przełom w małym lotnictwie..

PROJEKTUJEMY SKRZYDŁA I STATECZNIKI

Zasadnicze proporcje skrzydeł i stateczników podano w poprzednich opisach, obecnie więc zatrzymamy się nad doбором profili oraz szczegółami konstrukcyjnymi.

A więc przede wszystkim profil płata. Spośród bardzo dużej ilości różnych profili wybrano trzy, które podano łącznie z współrzędnymi na rysunku 1. Profil pierwszy od góry jest symetryczny, drugi laminarny, również symetryczny, trzeci zaś dwuwypukły, niesymetryczny.

Celowo podano tylko trzy profile, aby konstruktorem nie sprawiać trudności w wyborze. Z wymienionych profili najlepszym okazał się Nr 3, który jest jedynym z ostatnio opracowanych, specjalnie dla modeli szybkościowych na uwięzi.

Ogólnie należało stwierdzić, że najkorzystniejsze profile do omawianego typu modeli winny posiadać grubość od 8 — 12 procent. Środek parcia przy profilach normalnych znajduje się w 30 — 40% cięciwy, a w laminarnych dochodzi do 60% cięciwy, licząc od przedniej krawędzi skrzydła.

Pod względem konstrukcji, skrzydła modeli szybkościowych dzielą się na kilka typów obecnie stosowanych, z których można wymienić: a) skrzydła pełne (sosna — sklejka — balsa), b) skrzydła żeberkowe, jak w modelu normalnym, oraz c) skrzydła metalowe, profilowane.

Zajmiemy się jedynie skrzydłami typu a) i b) pozostawiając konstrukcje metalowe na uboczu, jako nie dla wszystkich dostępne.

Przy modelach o małej rozpiętości opłaca się budować skrzydła pełne, wykonywane najczęściej z dwu gatunków drzewa; twardego np. buczyny i lekkiego np. sosny, lipiny, względnie olszyny, a nawet kory.

Konstrukcję skrzydła tego typu widzimy na rysunku 2. Trzeba zaznaczyć, że skrzydło takie pozwala na dokładne zachowanie nadanego profilu oraz jest łat-

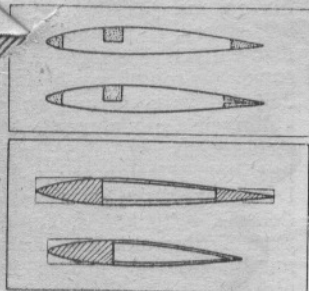


PAWEŁ ELSZTEIN

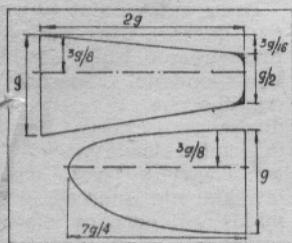
4)

we do wykonania przy dość dużej wytrzymałości, uzyskanej kilkuwarstwowym sklejeniem.

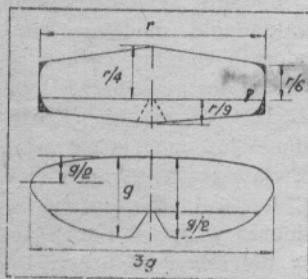
Skrzydło typu żeberkowego pokazano na rysunku 3 i to w dwóch wersjach,



Rys. 2 i 3.



Rys. 4.



Rys. 6.

skrzydłach b) dużą rolę odgrywa odpowiedni dobór materiału na pokrycie oraz lakierowanie.

Z najczęściej stosowanych materiałów — to cienki, a mocny jedwab, względnie ostatnio modny — nylon.

Tak ważną gładkość powierzchni płata uzyskuje się przez kilkakrotne celonowanie lub lakierowanie wysokogatunkowym lakierem.

Ze stosowanych obrysów płata najpopularniejsze są prostokątne, trapezowe i eliptyczne, spośród których najkorzystniejsze są dwa pierwsze, mimo iż eliptyczne są o wiele miłsze dla oka, ale jak się okazuje gorsze w działaniu.

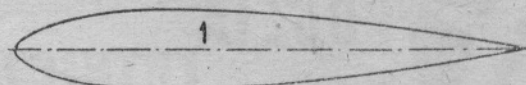
Idealnym rozwiązaniem są skrzydła prostokątne, względnie trapezowe z zaokrąglonymi końcami.

Proporcje skrzydła trapezowego i eliptycznego podano na rysunku 4.

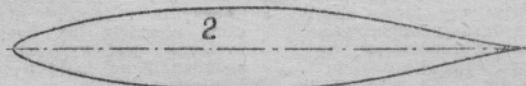
Ze względów aerodynamicznych (zmniejszenie oporu) najkorzystniejszym jest układ średniopłata ze starannie oprofilowanymi przejściami skrzydeł w kadłub.

Zamocowanie skrzydeł do kadłuba można przeprowadzić kilkoma sposobami, spośród których najcelniejsze przedstawiono na rysunku 5, gdzie widzimy trzy sposoby: I — skrzydła tworzą jedną całość z górną połówką kadłuba; II — skrzydła opierają się o dolną połówkę kadłuba i III — gdzie skrzydła stanowią jedną całość z kadłubem, który nie jest dzielony.

Na zakończenie proszę spojrzeć na rysunek 6, na którym podano najkorzystniejsze proporcje geometrycznego kształtu statecznika poziomego, dla obrysu prostokątnego i eliptycznego. (cdn)



%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	1.9	4.1	5.7	6.7	7.4	8.0	7.7	7.0	6.0	4.6	3.3	1.7	0.1
y²	0	1.9	4.1	5.7	6.7	7.4	8.0	7.7	7.0	6.0	4.6	3.3	1.7	0.1



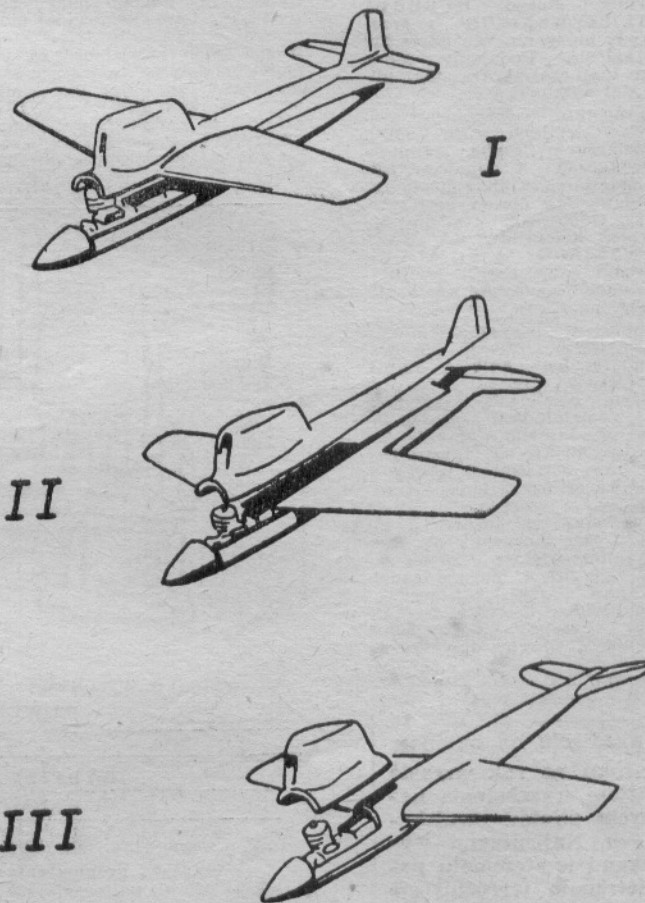
%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	1.2	3.0	4.4	5.5	6.2	7.4	7.8	8.0	7.3	5.9	3.9	1.7	0.0
y²	0	1.2	3.0	4.4	5.5	6.2	7.4	7.8	8.0	7.3	5.9	3.9	1.7	0.0



%	0	1.25	5	10	15	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0.5	1.6	4.0	5.9	7.3	8.4	9.7	9.8	9.2	7.7	6.2	4.2	2.1	0.2
y²	0.5	0.4	1.1	1.9	2.5	3.2	4.2	4.8	0.5	4.8	4.2	3.2	1.9	0.2

Rys. 1.

Rys. 5.





POCZTA LOTNICZA

Rozpoczynamy dziś naszą bieżącą pocztę od odpowiedzi młodziarza. Kolega **TADEUSZ DOMAGAŁA** z Nowego Miasta zapytuje czy może nadesłać normogramy opracowane dla obliczania modeli szybowców. Oczywiście, bardzo prosimy i o ile tylko zostaną u nas zakwalifikowane — chętnie je wydrukujemy.

Również w sprawie szybowców zwraca się do nas kolega **FRANCISZEK POGORZELSKI** z Sedleca, który zamierza budować model redukcyjno-latający „Jastrzębia”. W dalszym ciągu dowiadujemy się z listu, że kolega jest juniorem, a więc należy sądzić, że „Jastrzębi” będzie dla niego zbyt trudny do wykonania, a poza tym wątpliwy, by wyniki uzyskane wierną kopią „Jastrzębia” zadowoliły kolegę Pogorzelskiego. Jak wiadomo koledze z artykułów w SiM-ie (np. „Tajemnica liczby Re”) model lata na innych prędkościach niż duży szybowiec. Dlatego odradzając budowę „Jastrzębia” polecamy porozumienie się z miejscową modelarnią (instr. Schier) i rozpoczęcie budowy modelu szybowca normalnego, pozostawiając opracowanie „Jastrzębia” do czasu uzyskania koniecznego wykształcenia teoretycznego np. po kursie amatorów czy przodowników.

Do modelarni kierujemy również kolegę **HUBERTA WALISZEWSKIEGO** z Warszawy, który nie wie gdzie ma się zgłosić. Podajemy adres Ligi Lotniczej, Warszawa, ulica Marszałkowska 62.

Wszystkim współpracownikom w działach „Co budują modelarze i „Kącik wymiany doświadczeń” odpowiadamy, że nadesłane rysunki mogą być składane, bez obawy uszkodzenia. Odpowiedź ta dotyczy również kolegi **JACKA KAPKOWSKIEGO** z Grodziska, któremu przy okazji kwituujemy odbiór pomysłu racjonalizatorskiego.

Smutnym przyczynkiem do pracy Okręgu LL w Katowicach jest list kolegi **JANA MARKIERA** z Katowic, w którym donosi o zatrzymaniu działalności modelarni przy ul. Jagiellońskiej Nr 18, podając konkretne przyczyny jak brak materiałów i brak opieki ze strony referatu modelarskiego w Okręgu.

Sądźmy, że instruktor ob. Konik oraz kierownik ob. Ruski zainteresują się bardziej załatwianą pracą, bo nie sądziśmy, aby Okręg LL tolerował pracowników li tylko tytularnych. Prosimy odpowiednio czynnik z Okręgu o wyjaśnienie.

O skutkach wypowiedzi naszych korespondentów może

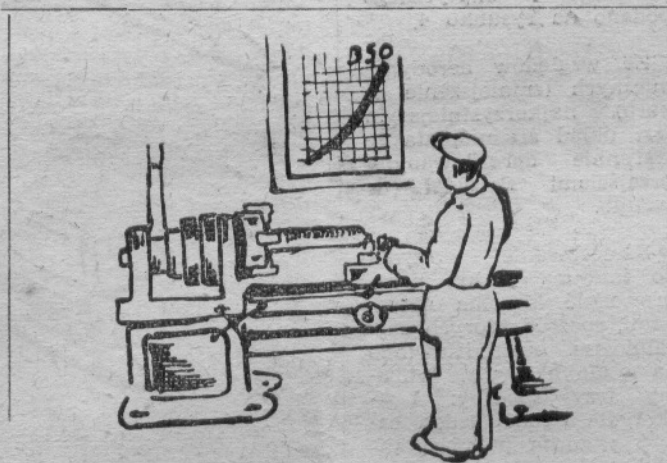
świadczyć list kol. **WŁADYŚŁAWA CICHEGO** ze Szczecina, w którym czytamy:

— „36 numer tygodnika „Skrzydła i Motor” przekonał mnie niezbitie jak wielce pożyteczną jest wymiana korespondencji na łamach naszego lotniczego pisma.

Mam oczywiście na myśli „awanturę” zlotowską. Jak wynika z zamieszczonej w wymienionym numerze korespondencji, na terenie Złotowa rzekomo czynne są lub były dwie modelarnie i jak mówi dalsza treść artykułu, Okręg Ligi Lotniczej w Szczecinie nie uczynił, ażeby pomóc zamierzającej modelarni numer 1.

Jako odpowiedzialny z tytułu własnego sumienia i Zarządu Okręgu Ligi Lotniczej wyjaśniam, że dopiero z omawianej korespondencji dowiedzieliśmy się, iż w Złotowie stniała lub istnieje jakaś druga modelarnia.

Bezprzecznie prawdą jest, że jedna z nich pracuje aktywnie i nawet brała udział w Zawodach Okręgowych w br. a kierownik ob. Podsiadło Jan w zastępstwie ob. Skorskiej Janiny (która rzekła się dobrovolnie) pobiera wynagrodzenie z Okręgu LL. Natomiast o drugiej modelarni nie do chwili obecnej nie wiemy i mimo kilkunastu instrukcji i mnóstwa korespondencji oraz niejednych „rejsów” pracowników Okręgu nie udało nam się stwierdzić istnienia drugiej modelarni w Złotowie. Jeżeli ktoś ponosi odpowiedzialność za upadek modelarni, to jedynie sami modelarze i jej kierownik oraz Zarząd Powiatowy LL, który w perspektywie „bankructwa” nie domyślił się, ażeby zwrócić się o pomoc do Okręgu.



W walce o wysokość: Moja maszyna osiąga zawsze najwyższy pułap...

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 88, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 80 zł, kwartalnie — 220 zł, półrocznie 420 zł, rocznie 800 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo „Kolportażowe „RUCH” Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16a, B-130212 Nr zam. 1679

Oplata pocztowa uiszczona ryczałtem.

CO, GDZIE, KIEDY?

W Łerszy, woj. krakowskie, na ostatnim zebraniu absolwentów SPP przy kopalni „Siersza”, zostało powzięte zobowiązanie ufundowania samolotu sanitarnego z dobrowolnych składek młodzieży SPP całego kraju.

Uroczyste otwarcie Oddziału Propagandowego przy Oddziale Powiatowym LL i Aeroklubie LL odbyło się niedawno w Ostrowiu Wielkopolskim. W części oficjalnej uroczystości wiceprzewodniczący Ostrowskiego ALL wygłosił referat, zapoznający zebranych z osiągnięciami Odrodzonego Lotnictwa Polskiego. Na zakończenie części artystycznej zebrani odśpiewali Międzynarodówkę.

Wystawę modelarską zorganizował Oddział Powiatowy LL w Kaliszu. Na wystawie pokazano wiele modeli szybowców szkolnych oraz modeli silnikowych. Na uroczyste otwarcie wystawy przybyli przedstawiciele ZMP, LL i młodzież szkolna. Prezes Zarządu LL oraz delegat ZMP zobrazowali w przemówieniach dorobek modelarzy kaliskich i ich osiągnięcia na drodze do umacniania lotnictwa.

W Obornikach i Roline Liga Lotnicza prowadzi kursy modelarskie, które licznie uczęszcza młodzież robotnicza i chłopska, zapoznając się z konstrukcją i budową modeli szybowców i samolotów. Ostatnio odbyły się w Rogoźnie pokazy modeli latających, wykonanych przez młodzież w modelarni LL w Obornikach. Pokazy te ściągnęły dużą ilość publiczności.

Harcerska Modelarnia Lotnicza w Rudzie Pabianickiej obchodziła jubileusz rocznej pracy. Modelarnia ta ma już duży dorobek pracy w postaci organizowanych kursów, równo wykonywanych modeli i licznej grupy wyszkolonych modelarzy. Instrukctorem w modelarni jest kol. Wiesław Frączak. Dwaj wyróżniający się modelarze — to kol. Ochmański i Trojnarowski. Kol. Trojnarowski zajął w grupie juniorów na eliminacjach Okręgu Łódzkiego LL pierwsze miejsce, startując ze szkolnym modelem kadłubowym.

Brak aktywności w pracy ligowej, to poważne przewinienie. Jak donoszą korespondenci terenowi, na chorobę tę cierpi od dłuższego czasu Zarząd Oddziału Powiatowego LL we Lwówku, woj. wrocławskie, nie interesując się młodzieżą garnącą się do szeregów Ligi Lotniczej. Uzdrawieniem chorego Oddziału we Lwówku powinien zająć się Wrocławski Okręg LL.

Zadanie systematycznego zakładania modelarni lotniczych w świetlicach wiejskich postawił przed sobą Łódzki Okręg LL. Zakładane już modelarnie przy Związku Samopomocy Chłopskiej, wyposażone są dobrze w sprzęt i materiały potrzebne do pracy. Do chwili obecnej skupiają one około 300 chłopców i dziewcząt.

Nowe Koło LL powstało przy przedalni średnioprzedniej w Łodzi, z inicjatywy przewodniczącego koła ZMP. Na członków Koła zapisała się cała załoga przedalni.

Na zdjęciu na okładce:

Z roku na rok wzrasta poziom wykształcenia naszych pilotów wojskowych. Najlepszymi wynikami w strzelaniu powietrznym wyróżnił się w jednej z myśliwskich jednostek chor. pil. Goździcki.

Foto: WAF

Cena 20 zł