

SKRZYDŁA SiMOTOR

*tygodnik
młodzieży
lotniczej*

ROK V

NR 41 (225)

3-10 PAŹDZIERNIKA 1950



LOTNICY NA CZEŚĆ WIELKIEJ REWOLUCJI

Rzucone przez robotników huty „Pokój” wezwanie do uczczenia czynem produkcyjnym 33 rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej odbiło się potężnym echem wśród mas pracujących naszego kraju.

Polska Klasa robotnicza z entuzjazmem wita zbliżającą się 33 rocznicę Rewolucji Socjalistycznej oraz obrady II Kongresu Pokoju. Wzorem robotników radzieckich z kombinatu metalurgicznego w Magnitogorsku, którzy pierwsi rzucili robotnikom całego świata hasło uczczenia rocznicy Rewolucji Październikowej i sami poparli je wspaniałymi osiągnięciami produkcyjnymi, górnicy, hutnicy, kolejarze, murarze z całej Polski odpowiadają masowo podejmowanymi zobowiązaniami wysokiego przekroczenia nowych norm pracy.

Apel polskich robotników podejmują również najmłodsi w naszym ludowym lotnictwie — modelarze. Oto list, który nadszedł z Gniezna od członków modelarni LL:

„W związku z nadchodzącą 33 rocznicą Wielkiej Rewolucji Październikowej oraz II Kongresem Pokoju, pięciu członków szkolnej modelarni LL Nr 1017 przy Państwowej Szkole Ogólnokształcącej stopnia licealnego w Gnieźnie postanowiło utworzyć Zespół Sześciolatki Malego Lotnictwa.

Modelarze ci postanowili w czasie od 1 września 1950 r. do 30 czerwca 1951 roku; podnieść poziom ideologiczny członków modelarni przez organizowanie pogadanek i dyskusji w czasie pracy; pogłębić wiedzę fachową przez zorganizowanie w modelarni kursu dla juniorów i amatorów oraz czytanie i omawianie artykułów z SiM-u; położyć nacisk na dobre postępy w nauce szkolnej członków Zespołu; uzyskać licencje sportowe na rok 1951 dla wszystkich członków Zespołu; wykonać 9 modeli szybowców wyczynowych, śmigłowców, gumówek, modeli na wędce, wiatrakowca oraz szybowców szkolnych; pracować nad budową modelu doświadczalnego i nową technologią w małym lotnictwie; osiągnąć czas 2 min w hydro gumówkach i 2 min 30 sek w lądowych;

wziąć udział w zawodach na szczeblu powiatowym i wojewódzkim”.

Polscy modelarze, najmłodsi entuzjaści lotnictwa, dobrze rozumieją znaczenie rocznicy Wielkiej Rewolucji Październikowej. Podejmując zobowiązania na jej cześć i łącząc je jednocześnie z zobowiązaniami na cześć II Kongresu Pokoju, silnie zaakcentowali przodownictwo Związku Radzieckiego w walce o pokój, znaczenie pomocy i przykładu budownictwa socjalistycznego w Związku Radzieckim dla mas pracujących naszego kraju oraz dali w ten sposób wy-

raz pełnej solidarności z bohaterską klasą robotniczą Związku Radzieckiego w 33 rocznicę jej wspaniałego zwycięstwa.

Nadchodzą dalsze lotnicze zobowiązania. Rocznicę Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej polscy modelarze, szybownicy, spadochroniarze, piloci silnikowi i pracownicy lotnictwa obchodzić będą wraz z polską klasą robotniczą w chwili, gdy amerykański imperializm przeszedł od przygotowań wojennych do podłej napadli, w chwili, gdy naród koreański bohatersko odpiera zbrodniczy napad, gdy amerykańscy pod-

palacze świata planują rozszerzenie wojny na dalsze kraje Azji i zbroją hordy hitlerowskie w Niemczech zachodnich do nowej wojny światowej.

Lotnicze zobowiązania, podejmowane na cześć 33 rocznicy Październikowej Rewolucji, jeszcze bardziej przyczynią się do zwiększenia udziału polskiego ludu pracującego w walce światowego obozu pokoju, wolności i postępu, jeszcze bardziej wzmocnią ruch setek milionów ludzi pracy w obronie pokoju, przeciw wojnie.

J. Z.

SZLAKIEM BARBARZYŃCÓW USA

„W dniu 2 października ogniem artylerii przeciwlotniczej zestrzelono jeden lekki bombowiec amerykański oraz jeden myśliwiec, które atakowały Phenjan” — doniósł m. in. komunikat dowództwa naczelnego Koreańskiej Armii Ludowej.

Samoloty amerykańskich piratów powietrznych, jak co dzień, dokonały barbarzyńskich nalołów na spokojne wsie i miasta koreańskie, dziesiątkując mieszkańców, pałac i niszcząc ich dobytek. Oprócz Phenjanu w tym i następnym dniu grupa bombowców amerykańskich zrzucała 10 jednotonowych bomb na chroniących się w ruinach domów mieszkańców Wonsanu, zaś inna grupa składająca się z ponad 30 bombowców, dokonała barbarzyńskiego nalotu na miasto Hamhyn, zrzucając ponad 600 bomb burzących i zapalających. Setki kobiet, dzieci i starców zginęło lub odniosło rany. Zburzono Instytut Ekonomiczny, szkołę średnią i podstawową oraz dziesiątki domów mieszkalnych.

Codzienna, zbrodnicza, robota amerykańskich lotników, niszczących życie i dobro Koreańczyków w dobrze nam znany hitlerowski sposób.

Wróćmy do myśliwca zestrzelonego przez artylerię przeciwlotniczą Koreańskiej Armii Ludowej pod Phenjanem. Pilotem tego samolotu był porucznik amerykańskiego lotnictwa Ernest Reeves. Podczas gdy

jego kamraci mieli dokonać nalotu bombowego na miasto, jemu i innym pilotom myśliwskim przychodziło zadanie osłony atakujących bombowców. Zadanie to, dopóki północnokoreańskie pociski nie przedziurawiły mu zbiorników paliwa w samolocie — spełniał doskonale: ostrzelał z ckm-ów pracujących na polu pod Phenjanem chłopów, puścił z dymem domostwo na przedmieściu i zaatakował rakietami budynek szkolny.

Niestety, musiał skakać ze spadochronem, gdy jego samolot zaczął się palić. Tu odwaga go opuściła.

Oto co piszą dwaj korespondenci radzieckiego pisma „Prawda” — Kornilow i Wasiliewa, którzy zwiedzili w Korei obóz amerykańskich jeńców wojennych:

„W obozie poznaliśmy również lotnika, porucznika Ernesta Reevesa. Samolot jego zestrzeliła artyleria przeciwlotnicza Koreańskiej Armii Ludowej. On sam wyskoczył ze spadochronem. Reeves będąc jeszcze w powietrzu, podniósł ręce do góry i tak opadł na dół, wołając: „Poddaję się, poddaję się!”

Tak wołał amerykański morderca w mundurze lotnika, człowiek, który przed kilku minutami bez sumienia pozbawił życia kilka osób, a potem gdy stracił możliwość mordowania — trząsł się o ciaość swego nędznego, gangsterskiego życia.

„Dlaczego pan strzelał do spokojnych ludzi na polu?” — pytali go o bozie radzieccy korespondenci.

„Przecież to tylko Koreańczycy...” — brzmiała bezdenna w swej zbrodniczej głupocie odpowiedź.

Tacy oto żołnierze amerykańscy jak Reeves, mordują, pałają i burzą, bo im za to płać. Nie mają wyrzutów sumienia, bo uważają siebie za „wyższą rasę”, za przedstawicieli amerykańskiej kultury i cywilizacji. Takie jest oblicze faszystowskich lotników amerykańskich, którzy na rozkaz Białego Domu w Waszyngtonie, na rozkaz bankierów z Wall Street zanurzają spokojny kraj w morzu krwi. Faszysty wszyscy są jednakowi — faszysta jednakowo zbrodniczy, obojętny, czy hitlerowski, japoński, czy amerykański.

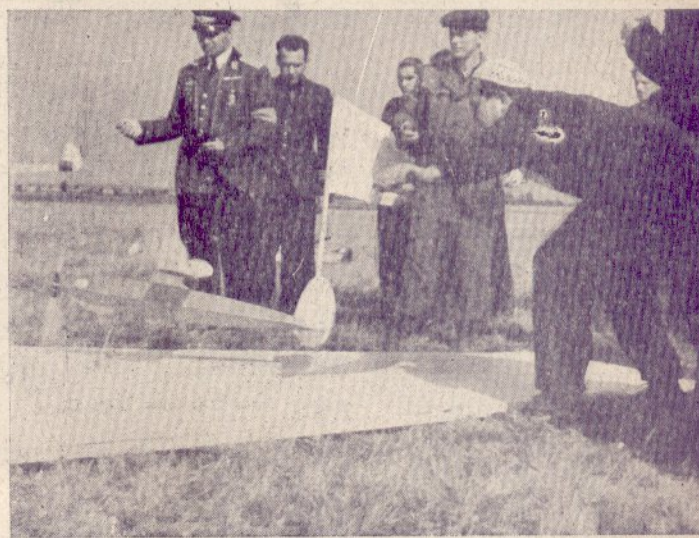
Jakże obłudnie i fałszywie brzmią słowa amerykańskiego ministra Achesona i jego kamratów o „obronie cywilizacji”, o „zbawieniu świata, humanitarności i sprawiedliwości”.

Tak głosił kilkanaście lat temu, Hitler, posyłając setki bombowców na Warszawę, Moskwę i Stalingrad. Dziś zostali jeszcze naśladowcy hitlerizmu, amerykańscy fabrykanci i bankierzy, podżegacze do nowej wojny światowej. Zapominają, że czeka ich los hitlerowskich kolegów po fachu.

A. D.

Triumf modelarzy polskich
międzypaństwowym spotkaniu z Bułgarią

Jest godzina 17.00 — rozpoczynają się starty modeli szybowców. Startuje model kol. Tomaszewskiego. Wynik: minuta 52,5 sekundy.



Kolega Bodurow ma dobre wyniki. Jego mały szybowiec lata prawidłowo i co najważniejsze regularnie. Jest chłodno i coraz bardziej się ściemnia. No, pozostało jeszcze kilka startów, które trzeba odłożyć. Zobaczmy co będzie jutro.

26 września

Dzień zapowiada się jak najkorzystniej. Poranne mgiełki zastają nas już na miejscu startów. Na pierwszy ogień dokończenie „bezsmerowych“ szybowców. W „maślanym“ na pozór powietrzu najlepiej lata szybowiec kol. Śmieji. Osobliwy start. Model po zerwaniu się z holu, kręcąc dość ciasne skrety „puchnie“ dosłownie w oczach, wędrując w przegodnym pęcherzu termicznym. Samolot. Start! Teraz chwila wyczekiwania—dogoni, czy nie dogoni? Dogonił. Wynik ponad 16 minut, odległość ok. 7 km.

Przy okazji kilka słów o pomocy dużego lotni-

Uroczyste otwarcie zawodów. Na zdjęciach u góry od lewej ekipa bułgarska i ekipa polska. Poniżej: start modelu silnikowego Asenowa. Z prawej: start modelu gumówki. Kol. Karaban w akcji.

Foto: LL

ctwa. Otóż komisja sędziowska ma do dyspozycji dwa samoloty, które wygrzewają się w przyzwolonej odległości od startu modeli i na każde (telefonicznie, a jakże!) zawołanie, gotowe są do startu. Przy maszynach piloci Poznańskiego Aeroklubu LL, doświadczeni już „pościgowcy“ z XV Ogólnopolskich.

Wobec sprzyjającej pogody rozpoczynają się starty gumówek. Tu dopiero w całej pełni ujawnia się współpraca zawodników obu ekip. „Tak dzierży model! Pomaleńku! Za dużo obrotów! Ot drugi!“ Tego rodzaju wykrzykniki słyszano się cały czas. Mimo krótkiej przecieży znajomości wszyscy się doskonale rozumieli i na wzajem poznali.

Guma, guma. Chyba wszy-

stkie „tajemnice“ nakręcania gumy i obsługi modeli przekazali nasi swoim kolegom bułgarskim. Bo trzeba wiedzieć, że nasi współzawodnicy, to jeszcze nie tak starzy wyjadacze jak my. Większość z nich rozpoczęła pracę w małym lotnictwie przed trzema — czterema laty. Modele z napędem, to dziedzina wymagająca dużego doświadczenia. I tego doświadczenia nie skąpili im nasi chłopcy.

Bułgarzy nie zrażają się naszymi zwycięstwami. Zachowują wzorową postawę sportową. Zresztą...

Kierownik ekipy bułgarskiej, sympatyczny smagły Stanew mówi: „Polacy reprezentują wysoki poziom i mają doskonałe modele. Nasi zawodnicy ustępują gospodarzom wyraźnie i chętnie korzystają z do-

świadczeń i rad swoich przeciwników. Spotkaniem tym chcemy nawiązać ścisłą współpracę z Polakami“.

Słowa te powiedział Stanew z uśmiechem, tak właściwym naszym sympatycznym gościom.

Zbliża się południe. Doskonałą aprowizację dostarcza ruchomy bar mleczny. W przerwie startowej wszyscy posilają się smacznym mlekiem i chrupiącymi bułeczkami. Apetyt dopisuje wszystkim.

Niezmordowana komisja wzywa jednak do porządku, ogłaszając starty modeli silnikowych.

Startują kolejno Kafedziejew, Guzik, Asenow i Czwartosz. Mistrzem tej kategorii zostaje kolega Czwartosz z Radomia. Ze względu na liczne kraksy powstałe wskutek zbyt silnego wiatru, reszta startów zostaje przeniesiona na dzień następny. Teraz jedziemy na dobrze zaprawiany obiad.

Wieczorem ci z zawod-

ników polskich, którzy skończyli już swoje starty, ofiarują swój czas i umiejętności kolegom bułgarskim, których modele mocno ucierpiały od silnego wiatru. Kilka uszkodzonych skrzydeł i kadłubów zostaje naprawionych w rekordowym tempie.

Nie wszyscy tej nocy śpią. Późnym wieczorem kierownicy ekip bułgarskiej i polskiej zarządzają odprawy z zawodnikami. Zresztą odprawy takie odbywały się prawie codziennie. Omawiane są na nich zarówno niedociągnięcia — tak organizacyjne, jak i techniczne, jak i sukcesy i zwycięstwa. Myślę, że właśnie dzięki tym odprawom, codziennej analizie dnia, zawody przeszły tak sprawnie.

27 września

Pochmurno i deszcz, a na dodatek wiatr około 10 m/sec. Nie ma widoków na starty. Decyzją kierownictwa startujemy

po południu. Samochodem wjeżdżamy na pole startowe. Wszyscy zawodnicy siedzą w aucie, obserwując jedynie przez szyby próby startu swoich kolegów.

Dużo trzeba mieć wprawy, aby przy tak porywistym wietrze mógł wystartować model. Zresztą i model musi być doskonale przygotowany na tak trudne warunki.

Mijają godziny oczekiwania na zmniejszoną prędkość wiatru. W autobusie śpią się żarty, z pogody, z niektórych zawodników — nastrój młodzieńczy, radosny. Doraźne reperacje przeprowadzane są w rekordowym tempie, a gdy wszystko gotowe, bardziej aktywni wyruszają do pobliskiego lasu, skąd

po pół godzinie przynoszą olbrzymie ilości grzybów.

No, nie można już dłużej czekać, szybko zapada jesienny zmierzch. Ostatnie starty. Modele giną w zmroku. Bułgarzy wykonują kilka odległych lotów, jednak model kolegi Czwartosza nie daje się pobić i ma najlepsze wyniki.

Podczas zupełnej ciemności zwijamy starty i odjeżdżamy na kolację, a potem — do teatru. Do zakończenia pozostało jeszcze kilka startów, ale to już jutro.

28 września

Ostatnie starty. Ostatnie punkty. Niestety, silny wiatr uniemożliwia starty dwóch dużych modeli buł-

garskich, wyposażonych w silniczeki AMM konstrukcji radzieckiej.

O godzinie 10.30 zostaje zamknięty start. Zawody skończone.

Kolega Zawal z Poznania demonstruje na pobliskim jeziorze start swojego rekordowego modelu wodnopłata-gumówki.

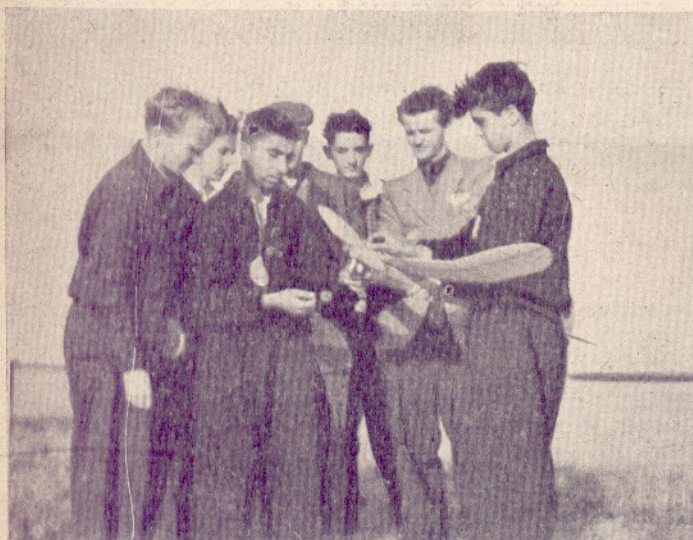
Model wzbudza duże zainteresowanie kolegów bułgarskich.

Wracamy na Marceleńską. Komisja sędziowska zamknięta w osobnym pokoju rozgryza punkty, aby uporządkować i obliczyć ostateczne wyniki.

Do Ośrodka przyjeżdżają z Warszawy: przedstawiciel Ambasady Bułgarskiej, Prezes oraz Wiceprezes Zarządu Głównego LL. Dziś nastąpi oficjalne zakończenie zawodów, ogłoszenie wyników i rozdanie nagród.

Pakowanie modeli urozmaicał pokazy lotów modeli na uwieży, które z zacięciem oglądają Bułgarzy.

Foto: LL



Niby pośpiech, ale wi-
dać po twarzach wszyst-
kich zawodników, że nie
chce im się rozstawać. Do-
brze było przez te parę
dni.

Godzina 14.00. Podjeż-
dżamy „z pompą“ pod za-
mek poznański, w którego
murach mieści się sala
Miejskiej Rady Narodo-
wej. Tu odbędzie się na-
sza uroczystość.

Trudno byłoby znaleźć
piękniejszą salę w Pozna-
niu. (Dowód troski Okrę-
gu Poznańskiego). Oprócz
zawodników widać na sali
delegatów Partii, miejsco-
wej organizacji ZMP,
władz miejskich, dzienni-
karzy oraz różnych gości,
dla których zawody te
stały się przecież nieco-
dziennym wydarzeniem.

Po krótkich okoliczno-
ściowych przemówieniach
pierwszego sekretarza am-
basady bułgarskiej i pre-
zesa miejscowego Towa-
rzystwa Przyjaźni Polsko-
Bułgarskiej, następuje o-
mówienie zawodów, odczy-
tanie wyników — oraz
rozdanie nagród.

Łatwo jest napisać „roz-
danie nagród“, ale to zbyt
sucho. To trzeba widzieć
i przeżyć. Tak barzliwych
owacji dla zwycięzców,
tak serdecznego nastroju

chyba nie widziały jesz-
cze żadne zawody.

Nagrody wręcza Prezes
Zarządu Głównego Ligi
Lotniczej, inż. Minorski.

Kierownik ekipy polskiej
zbiera puchary i nagrody
zespołowe, z pięknym pro-
porcem na czele. Nagrody
indywidualne są wspania-
łe: aparaty fotograficzne,
teczki, cyrkle...

Kolejno podchodzą zwy-
cięzcy witani i żegnani
oklaskami zebranych.

Wzruszający jest mo-
ment, gdy kierownik eki-
py bułgarskiej Stanew,
wręczając srebrny puchar
(nagroda NSST) gratuluje
kierownikowi ekipy pol-
skiej i całuje go przy tym
po bratersku „z dubel-
tówki“.

Wznoszą się okrzyki na
cześć Bułgarii i Polski, na
cześć Pokoju, ZSRR i cho-
rążego obozu Pokoju —
Generalissimusa Stalina.

Entuzjazm rośnie jesz-
cze bardziej, gdy Prezes
LL w imieniu Zarządu
Głównego LL zaprasza
modelarzy bułgarskich na
zawody na przyszły rok.

Zawody skończone.

Czwarty punkt regula-
minu zawodów mówiący,
że „Celem zawodów jest
zacieśnienie więzów przy-
jaźni i współpracy między



U góry: kolega Dzondzorow startował również z gu-
mówką. Poniżej: kolega Śmieja, którego model szy-
bowca miał najlepszy czas lotu na zawodach.

Foto: LL (2) -



młodzieżą Ludowej Buł-
garii i Ludowej Polski,
jak również wymiana do-
świadczeń w dziedzinie
modelarstwa lotniczego“ —
został wypełniony bez re-
szty.

Zostaliśmy zwycięzcami.
Nasza ekipa zdobyła za-
szczytny tytuł „Zwycięzca
Bułgarsko-Polskich Zawo-
dów Modeli Latających
1950 roku“. Słusznie mo-
żemy być dumni z tego,
że w szlachetnym współ-
zawodnictwie byliśmy pier-
wsi, ale wiemy również o
tym, jak wiele nauczyły
nas te zawody. Wiemy, że
posiadamy osiągnięcia, ale
również i braki, które wy-
kazały te zawody.

Sekretarz Zarządu Głównego Ligi Lotniczej oma-
wiając zawody słusznie
stwierdził, że „mimo zwy-
cięstwa, ekipa polska po-
winna się nauczyć takiej
wytrwałości, jaka cecho-
wała zawodników bułgar-
skich. Mimo dużych trud-
ności — małe lotnictwo
istnieje w Bułgarii fak-
tycznie dopiero od roku

1946, — goście pokazali
prawdziwą klasę, jako
zdyscyplinowani sportow-
cy“.

Ludowa Bułgaria odra-
bia wiekowe zaniedbania,
budując nowe życie. Małe
lotnictwo znajduje się rów-
nież w stadium budowy,
zaczyna całą pracę od po-
czątku. Jasne jest więc,
że my, mając szeroko roz-
budowane modelarstwo i
doświadczonych modelarzy
zostaliśmy zwycięzcami.

Jednak nie wolno nam
upajać się zwycięstwem.
Musimy pracować jeszcze
wydatniej, aby w roku
przyszłym dorównać Buł-
garom, górującym nad na-
mi wytrwałością, która
tak potrzebna jest zawod-
nikom nie tylko małego
lotnictwa.

Do zobaczenia, drodzy
koledzy ze słonecznej Buł-
garii! Do zobaczenia na
drugich, już Międzynaro-
dowych Zawodach ZSRR
i Państw Demokracji Lu-
dowej w Polsce w roku
1951!

P. E.

NAJMŁODSZY REKORDZISTA SPADOCHRONOWY

Nad lotniskiem zapadł zmrok. Wałęsające się po niebie chmurki znikły dość szybko, a na ich miejsce pojawiły się gwiazdy. Niektóre porozumiewawczo mrugały do czekających na start spadochroniarzy, jakby chciały ich zaprosić do swego niebieskiego państwa. Sześciu spośród nich dało się w końcu namówić i po chwili od betonowej drogi oderwała się dwusilnikowa maszyna. Zaczęła krążyć nad lotniskiem i zaczęła się wspinać pracowicie do góry. Robiło się coraz chłodniej, ale skoczków to nie przerażało. Mieli przecież doskonały radziecki ekwipunek.

Po półgodzinnym wznoszeniu radiotelegrafista pokładowy nadał radiogram: „Wysokościomierz wskazuje 6500 metrów, temperatura powietrza minus 32°, sportowcy przygotowują się do skoku”.

Po niespełna dwu minutach na niebie ukazało się sześć zielonych rakiet — to znak, że skoczkowie opuścili już samolot i lecą teraz w atramentową otchłań.

Tej nocy Związek Radziecki wzbogacił się o jeszcze jeden wyczyn spadochronowy — sportowców.

Jednym z uczestników skoku był młody komсомолец, z zawodu elektryk, Włodzimierz Iwanow. Jest on najmłodszym rekordzistą spadochroniarzem. Nie od razu stał się Iwanow z robotnika fabrycznego i ucznia aeroklubu doświadczonym lotnikiem i spadochroniarzem pierwszej klasy. Droga do tych doskonałych osiągnięć Iwanowa wiodła poprzez 6 lat wyteżonej pracy, pilnej nauki i starannego treningu w skokach i locie. Niesposób mówić jest o każdym z 267 skoków Iwanowa, ani o każdej z 940 godzin wylatanych przez niego na samolotach różnych typów, gdyż wtedy trzeba by napisać obszerną książkę; kora mówiłaby o nęściwie młodego człowieka, o jego odwadze i harcie, które w połączeniu z umiejętnościami prowadzą do doskona-

nych wyników. Wiele miejsca trzeba by poświęcić pełnej ofiarności, służbie dla Związku Radzieckiego i wysokim kwalifikacjom lotnika sportowca. Ideą przewodnią Iwanowa jest ciągłe dążenie do nowych rekordów i wstawienie lotnictwa Związku Radzieckiego na całym świecie.

Włodzimierz Iwanow nie poprzestaje na jednym osiągnięciu. Mając jeszcze świeżo w pamięci wrażenia z pierwszego rekordowego skoku snuł już projekty drugiego, lepszego skoku. Tym razem miał to być skok z dolnych warstw stratosfery. W niedługim czasie potem, dnia 22 czerwca 1949 r. Iwanow skacze w grupie znanych rosyjskich spadochroniarzy: Połosuchina, Krywego i innych. Wykonany przez nich skok z 10370 metrów był już skokiem z stratosfery.

Prasa radziecka i zagraniczna z uznaniem pisała o wysokiej klasie wyczynów radzieckich skoczków, oceniając należycie ich umiejętności, a nade wszystko ich odwagę i wytrzymałość. Skok ten wzbudził tym większe zainteresowanie, gdyż był skokiem nocnym. Dla Iwanowa był on drugim przez niego ustalonym rekordem wszechzwiązkowym, jakim nie może się poszczycić żaden z zagranicznych skoczków.

W końcu sierpnia 1949 r. na lotnisku Tuszyno odbywały się wszechzwiązkowe zawody spadochronowe, w których brał udział obok swych słynnych radzieckich kolegów najmłodszy spadochroniarz-rekordzista Włodzimierz Iwanow. Przeciwników miał silnych, niemniej jednak z każdym dniem przybawało mu punktów dodatkowych. Ostatniego dnia zawodów grupa złożona z Iwanowa jako dowódcy i jego uczniów: Juriego Ragozina i Aleksandra Kalina, na pokazala pełne swoje mistrzostwo, zdobywając srebrny przechodni puchar Centralnego Aeroklubu DOSAW. Trudy zostały sowicie nagrodzone.

Zainteresowania sportowe Iwanowa nie kończą



ОТ МОДЕЛИ-К САМОЛЕТУ!

OD MODELU NA SAMOLOT

Popularyzacja lotnictwa jest jednym z najważniejszych zadań w pracy DOSAW, radzieckiego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem. Powyżej: plakat propagandowy DOSAW-u. podkreślający podstawową rolę modelarstwa w przebiegu lotniczego szkolenia.

W CZELABIŃSKU ROZWIJA SIĘ MODELARSTWO

Jeszcze w ubiegłym roku ilość modelarzy w Czelabińsku była znikoma. Dzięki opiece organizacji DOSAW, na początku roku bieżącego w obwodzie Czelabińskim znajdowało się już 38 kółek modelarskich, liczących 569 uczniów. Poza tym dla usprawnienia pracy i stworzenia kadr instruktorskich zorganizowano 30-dniowy kurs doskonalący, tak że dziś w obwodzie pracują 93 kółka i 1090 modelarzy. Olbrzymią pomoc w tak szybkim rozwoju małego lotnictwa należy zawdzięczać oprócz DOSAW-u również pracownikom Magnitogorskich Zakładów Metalurgicznych.

się na spadochroniarstwie. Lata z równie dobrymi wynikami na szybowcach i samolotach sportowych. W roku 1948 brał Iwanow udział w pokazach na Dzień Lotnictwa Radzieckiego. Został on wtedy odznaczony medalem za wysoką klasę pilotażu.

W ubiegłym roku na uroczystościach w Tuszynie demonstrował Iwanow przed przedstawicielami

partii i rządu na czele z Generalissimem Stalinem wspaniale wykonany skok z opóźnieniem. I znowu za doskonałą klasę wykonania skoku Iwanow odznaczony został orderem.

Niemniej niż on, cieszyli się jego koledzy z aeroklubu. Iwanow przyrzekł, że na przyszły rok znowu poprawi swój rekord.

według „Ogonioka” opracował A. F.

MIKOŁAJ ŻUKOWSKI

ALEKSANDER JAKOWLEW, BOHATER PRACY SOCJALISTYCZNEJ

Lotnictwo w Związku Radzieckim jest otoczone przez cały naród szczególną miłością i zainteresowaniem. Zrozumiałym więc jest, że nowy film o konstruktorze pierwszych samolotów na świecie — Żukowskim, spotkał się z entuzjastycznym przyjęciem przez radzieckiego widza.

Bohaterem filmu jest genialny matematyk i mechanik rosyjski, Mikołaj Żukowski. Film pokazuje walkę, jaką toczy on o realizację swych projektów ze skostniałymi, o zacofanych poglądach przedstawicielami carskiego rządu i kapitalistycznego przemysłu.

Rewolucyjne na owe czasy teorie uczonego, spotykają się z całkowitym niezrozumieniem. Żukowski, jako pierwszy na świecie opracował naukowe podstawy teorii lotu i aerodynamiki. Panował wówczas pogląd, że rozwój żeglugi powietrznej związany jest ściśle z budową lżejszych od powietrza balonów i sterowców. Myśl budowy cięższych od powietrza aparatów latających, zdawała się współczesnym zgola niedorzecznością. Podczas, gdy na zachodzie przemysł lotniczy rozwijał się już pomyślnie, wielki książę, namiestnik rosyjskiego lotnictwa, zbywa uczonego kpinami. Bardziej trzeźwy przemysłowiec — kapitalista Riabuzynski, stara się przekupić Żukowskiego, ofiarowując mu niewielką sumę, aby następnie ogłosić się samemu za twórcę genialnych teorii.

Scena audycji u wielkiego księcia ukazuje nam pogardliwy stosunek carskiego rządu i magnata do rodzimej nauki i myśli lotniczej.

Żukowski nekany niepowodzeniami znajduje zrozumienie i poparcie u swych przyjaciół, którymi byli: wielki chemik Mendelejew, biolog Timiriazew i Czaplygin.

Żukowski buduje w Moskiewskiej Wyższej Szkole Technicznej pierwszy tunel aerodynamiczny. Dokoła uczonego skupia się pełna zapалу młodzież, pomagając mu w walce z reakcyjnymi, bojącymi się wszystkiego, co nowe profesorami.

W dalszej części filmu pokazana jest współpraca

z lotnikiem Piotrem Niestierowem. Niestierow po raz pierwszy na świecie wykonał w powietrzu martwą pętlę, co potwierdziło teoretyczne obliczenia Żukowskiego dotyczące akrobacji.

Realizatorzy filmu pokazują z całym realizmem

możliwą i trudną drogę życia wielkiego uczonego. Widzimy Żukowskiego w jego laboratorium zatopionego w żmudnych doświadczeniach. Sylwetka uczonego jest żywa, naturalna, nie mająca w sobie nic z tanich efektów.

Reżyser bardzo sumien-

nie odtworzył tła ówczesnej epoki. Na ekranie przesuwają się komiczne dziś dla nas sylwetki samolotów. Widz może stwierdzić, w jak ciężkich warunkach powstawały te pierwsze prymitywne konstrukcje. Żukowski i jego towarzysze borykając się z trudnościami, zdumiewają nas swą wytrwałością.

Pized naszymi oczyma przesuwają się burza rewolucyjna. Od tego momentu Żukowski nie jest już pozostawiony sam sobie. Spotyka się wszędzie z opieką i pomocą ze strony młodej władzy radzieckiej. Widzimy genialnego twórcę współczesnego lotnictwa jako wykładowcę w Moskiewskiej Wyższej Szkole Technicznej w roku 1920, otoczonego powszechnym szacunkiem. Jest to 50-ta rocznica jego pracy naukowo-badawczej.

„...Jakże wielką i jakże zaszczytną rolę przeznacza władza ludu pracującego nauce! Jakże szczęśliwe perspektywy otwierają się przed nami, uczniami rosyjskimi. Obecnie losy nauki spoczywają w mocnych rękach, zrobicie nauki stałą się dorobkiem narodu.”

Prorocze słowa sędziwego jubilatę spełniają się w całej pełni. Na ekranie ukazują się wychowankowie uczonego: Tupolew, Mikulin, Iliuszyn, Mikojań, Ławoczkina. Przemykają zbudowane przez nich nowoczesne samoloty komunikacyjne, sportowe, bojowe i wreszcie — naddźwiękowe odrzutowce. Leci samolot ze sztandarem, na którym widnieje portret opiekuna lotnictwa radzieckiego, Stalina. Słyszymy słowa wodza:

„...Nie mieliśmy przemysłu lotniczego — mamy go obecnie.”

W ciągu jednej pięcioletki stworzony został potężny przemysł lotniczy godny wielkiego narodu, który go zbudował. Stało się to dzięki osobistej opiece wielkiego Stalina.

Stworzenie filmu na tak wielką miarę jest prawdziwym sukcesem zespołu realizatorskiego. Film ma dużą wartość historyczną i wychowawczą. Wkrótce już znajdzie się on na naszych ekranach.

(tłum. R. A.)



XIX WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH W ZSRR

W dniach 6—18 sierpnia br. odbyły się XIX Wszechzwiązkowe Zawody Modeli Latających w słynnej już na całym świecie miejscowości Siliikatnaja.

Zawody tegoroczne były największym z dotychczasowych przeglądem sprawności i masowości małego lotnictwa ZSRR, GROMADZĄC NA STARCIE 400 ZAWODNIKÓW I 750 MODELI.

77 RAZY MODELARZE RADZIECCY PRZE- WYŻSYLI REKORDY MIĘDZYNARODOWE I WSZECHZWIĄZKOWE ORAZ USTANOWIONO 1 REKORD ŚWIATOWY — absolutny (długotrwałość lotu modelu silnikowego).

JUŻ W NASTĘPNYM NUMERZE SiM-u PODAMY PIERWSZE SPRAWOZDANIE Z TYCH WIELKICH ZAWODÓW.

P. E.

Zdjęcie powyższe przedstawia grupę uczestników zawodów na tle bramy wjazdowej na lotnisko w Siliikatnaja.

18.000 m na Fali

9)

JANUSZ PRZYMANOWSKI

Przewyciężając w sobie wstyd, że podsłuchuje czyjąś rozmowę, Hanka z uwagą poczęła nasłuchiwać i w miarę tego jak mijaly sekundy i minuty twarz jej robiła się coraz bardziej napięta i surowa.

Poprzez szum i trzaski, dobiegały do jej uszu stłumione, niewyraźne słowa. Niektóre z nich jednak można było zrozumieć. „...szpitalu... nie prędko...“ — ktoś śmiał się chrapliwie, a potem w rozmowę mieszały się obce słowa, z których Hanka zrozumiała tylko: „o key!...“ Słuchała dalej.

„...drgania rozwała... zabierz zeszyt... na wszelki wypadek... cześć...“ — ekran zgasł i w słuchawce zapanała cisza. Hanka powoli położyła ją na widelki.

Naturalnie jej domysły są pozbawione podstaw. A głos? Telefon choćby najlepszy zmienia głos, a co dopiero w rozmowie podsłuchiwanej przez indukację. Takim śmiechem, śmieje się w Warcicach co najmniej dziesięć tysięcy ludzi... Nie, naturalnie głupstwo. „Przywidenie dziewczętnastolatki, która wyobraża sobie, że jest dorosła, a traktuje świat jak powieść z przygodami“ — zakpiła w myśli z samej siebie.

Schowała papiery, zgasiła lampę i wyszła na korytarz zamykając drzwi za sobą.

Po zwirowanej drodze poszła w zamyśleniu do bramy. Fosforyzujące wskazówki zegarka wskazywały 9.10. Za pięć minut będzie autobus, który zabierze ją do miasta. No, nie warto wciąż myśleć o tym samym. Nos do góry.

Spojrzała na usypane gwiazdami niebo i wąski sierp księżyca wschodzący zza gór. Dochodząc do wartownika przy bramie, obejrzała się w stronę lotniska. Na pierwszym piętrze w budynku potowym paliło się światło.

— Towarzysz Białak jeszcze pracuje — pomyślała. — Przygotowuje się zapewne do czwartkowego zebrania w sprawie zobowiązań na dzień 22 lipca...

Nagle powzięła decyzję.

Zdumiony wartownik zobaczył, jak nowoprzybyła na praktykę studentka w odległości dwu metrów od niego zawróciła na pięcie i szybkim krokiem, prawie biegnąc poszła z powrotem.

— Niby to prawie inżynier — pomyślał — a rozstrzępane dziewczynisko. Pewnie coś zapomniała.

Hanka przeskakując po dwa schody wpadła na pierwsze piętro i zdyszana zatrzymała się na chwilę przed białymi drzwiami. Odruchowo przeczytała znaną jej dobrze tabliczkę: „Sekretarz Podstawowej Organizacji Partyjnej przy NIS — Franciszek Białak“.

Zastukała. Z wnętrza odpowiedział jej niski, spokojny głos:

— Wejście.

Białak wstał zza stołu i zobaczywszy Hankę uśmiechnął się szeroko. Ojca tej dziewczyny znał jeszcze z owych trudnych, przedwojennych czasów; umarł na gruźlicę, której nabawił się w sanacyjnym więzieniu. Hankę wychowywała matka, również stara działaczka komunistyczna. Od roku młoda Kowalewska była kandydatem do partii.

— Witam, witam towarzysko — powitał ją.

Hanka uściśliła mu rękę i powiedziała, patrząc prosto w oczy.

— Ja do was, towarzyszu sekretarzu...

*

Nazajutrz pierwszy przejechał do biura inżyniera Dynarowicz. Gdy wszedł do swego pokoju sprzątaczką wycierała jeszcze wilgotną ściereczką okna. Zamknął za nią drzwi i włożył klucz do zamka biurka. Zamek nie ustępował.

— Co za diabli — mruknął pod nosem.

Jeszcze raz próbował przekręcić klucz. Szufłada otworzyła się. Dynarowicz wyciągnął ją i szybko podniósł papiery. Teczka Nr 4 z obliczeniami „Halniaka“ leżała na swym miejscu. Wsunął ją do swej teki i zamknął starannie.

O godzinie dziewiętej otrzymał polecenie od Kierownika NIS-u, by natychmiast wyleciał do Wolinowa. W warsztatach wolinowskich mieli trudności przy produkcji „Jaskółek“ i trzeba było po być tam kilkanaście dni, by zorganizować seryjną produkcję.

ROZDZIAŁ VII

Pięć dni przed terminem

— Koledzy!

Dyrektor NIS-u, Szarski, powiódł okiem po skupionych i uważnych

twarzach konstruktorów siedzących w sali konferencyjnej i mówił dalej, wyraźnie wymawiając wyrazy.

— Nieszczęśliwy wypadek, jaki spotkał inżyniera Lućca wstrzymał nieco nasze prace przy oblataciu „Halniaka“. Pierwszy egzemplarz tej maszyny jest niestety nieudany i wina spada całkowicie na jej głównego konstruktora — oczy Szarskiego na ułamek sekundy spotkały się z uważnym spojrzeniem Białaka. — Tym nie mniej zapadło postanowienie budowy drugiego egzemplarza tej maszyny, w którym zastosujemy ulepszone drewno Rzekiego. Trzeba będzie przeliczyć powtórnie dźwigary i dołożyć starań, by jeszcze bardziej zredukować wagę szybowca. Wobec tego, że najstarszy nasz inżynier, kolega Dynarowicz wyjeżdża na urlop, kierownictwo grupy konstrukcyjnej obejmie inżynier Kostecki. Zwracam uwagę na konieczność szybkiego ukończenia prac i przystąpienia natychmiast do budowy. Dziękuję.

Inżynierowie wstali w milczeniu. Ostry zarzut dyrektora pod adresem Lućca zaskoczył i oburzył wszystkich. Hanka, siedząca koło wejścia na salę z wyrzutem i zdumieniem spojrzała na Białaka.

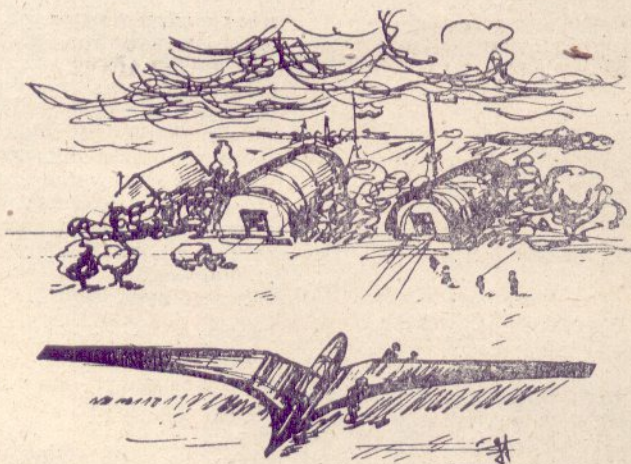
„Dlaczego on milczy“ — przemknęło jej przez myśl. Ale twarz Białaka była spokojna, surowa i nie pora była na zadawanie pytań.

Szarski i Białak podszli do Dynarowicza i ściskając mu rękę życzyli miłego wypoczynku po całorocznej pracy.

*

Cztery dni później, 15 czerwca, biuro konstrukcyjne wykończyło rysunki i przygotowało je do odesłania na warsztat. Tego samego dnia wieczorem, odbyło się zamknięte zebranie produkcyjne zorganizowane przez Związek Zawodowy NIS-u, Hanka przecierając zaczerwienione od niedosypiania oczy słuchała gorących, porywających słów Białaka.

(d.c.n.)



Mamy już jesień, a mimo to sezon latania w pełni. Aerokluby i szkoły LL rozpoczynają finisz, by z honorem wykonać zadania pierwszego roku Lotniczej Sześciolatki Szybowcowej Ligi Lotniczej przebywający na Żarze osiągnęli ostatnio wielki sukces, uzyskując w jednym tyko dniu 26 września br. na fal

8 wysokości ponad 3 000 m.

A mianowicie: piloci — Wojda Henryk i Derkowski uzyskali każdy po 3 800 m wysokości, Dąbkowski i Jankow po 3 700 m każdy, Kirakowski — 3 200 m, a piloci Chodorowski i Dziezdio po 3 100 m każdy.

Należy zaznaczyć, że pilot Jankow jest jednym z dwóch bułgarskich szybowników, zaproszonych na szkolenie lotnicze do Polski. Jego wynik 3 700 m wysokości osiągnięty został na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem i jest nowym krajowym rekordem Bułgarii w klasie D kategorii II.

Wyniki uzyskane na Żarze w dniu 26 września br. są cennym osiągnięciem, świadczącym o wciąż rosnącym poziomie wyszkolenia młodej kadry szybowników Lotnictwa Polskiego Ludowej.

Bronisław Ostrowski uczeń jednej ze szkół szybowcowych na Pomorzu Zachodnim nadesłał ciekawą

projekt usprawnienia transportu szybowców

w czasie lotów prostych, kiedy szybowiec ładuje za wyciągarką. Pomysł bardzo ciekawy i warto aby szkoły ślizgowe i aerokluby zainteresowały się nim. Szkoda tylko, że nadesłał go zbyt późno do redakcji. W Szkołach Szybowcowych LL już się kończy ostatni tegoroczny turnus, tym niemniej trzeba, aby w okresie zimowym kadra szkół i piloci klubowi przemysłowi zagadnienie racjonalizacji pracy na swym terenie.

Niech pomysł kol. Ostrowskiego, który podajemy wraz z rysunkiem, pobudzi ich do przemyślenia tych spraw.

Pomyślcie, zastanówcie się, przedyskutujcie z kolegami i nadsyłajcie do SiM-u projekty usprawnienia pracy w klubie — wymieniacie na łamach czasopisma lotniczych doświadczenia zdobyte w bieżącym sezonie. Zarządy Aeroklubów i kadra szkół LL winny zwrócić większą niż dotychczas uwagę na te sprawy.

Pomysł kol. Ostrowskiego przedstawia się następująco:

Teren, na którym odbywa się start i lądowanie dzielimy na trzy obszary. Na każdy obszar wyznaczamy jedną sztafetę, złożoną przeciętnie z czterech osób. Sztafetę trzecią ustawiamy na trasie między startem, a wyciągarką. Grupy I i 2 stoją obok wyciągarki. Z chwilą wyładowania szybowca za wyciągarką, tzn. na obszarze sztafety pierwszej, zadaniem jej jest ściągnąć szybowiec jak najszybciej z pola lądowania i dostarczyć go grupie drugiej. Ta czym prędzej podwozi szybowiec do sztafety trzeciej, która z kolei dostarcza go na start. Sztafety odpoczywają w chwili, gdy inne grupy transportują szybowiec.

Równocześnie z przekazywaniem szybowców następuje przekazywanie wózków. Wskazaniem jest, aby co jakiś czas zmieniać zasięgi poszczególnych grup, ponieważ sztafeta druga ma najmniej pracy. Nie ładuje bowiem i nie rozładuje szybowców z wózków.

Rozpiętość między poszczególnymi sztafetami powinna być tak dobrana, aby czas odpoczynku sztafety był proporcjonalny do pracy włożonej przez nią w transport szybowca. Najlepiej byłoby, aby sztafeta druga miała trasę najdłuższą trasy pierwsza i trzecia winny być jednakowe. Dobrze rozmieszczenie trasy zależy od kierownika startów, który musi wziąć pod uwagę teren szkoły, rodzaj szybowca i inne okoliczności wpływające na pracę poszczególnych grup.

Podczas transportu szybowca przez sztafety szybowcowe grupy do transportu linki przyciągają ją na start. Należy zaznaczyć, że linka powinna być przytransportowana na



Pil. Lech Banasiak — członek Ostrowskiego ALL, pilot szybowcowy (III stopnia) i silnikowy. Rozpoczął szkolenie w 1947 r. Rok urodzenia 1931. Uczeń szkoły ogólnokształcącej. Ma na swym koncie przelot na „Komarze“ ponad 190 km. Na Święcie Lotnictwa w Warszawie leciał w szyku tworzącym słowo „pokój“ — w literze „P“ oraz na samolotach CSS-13 z rozpylaczami.

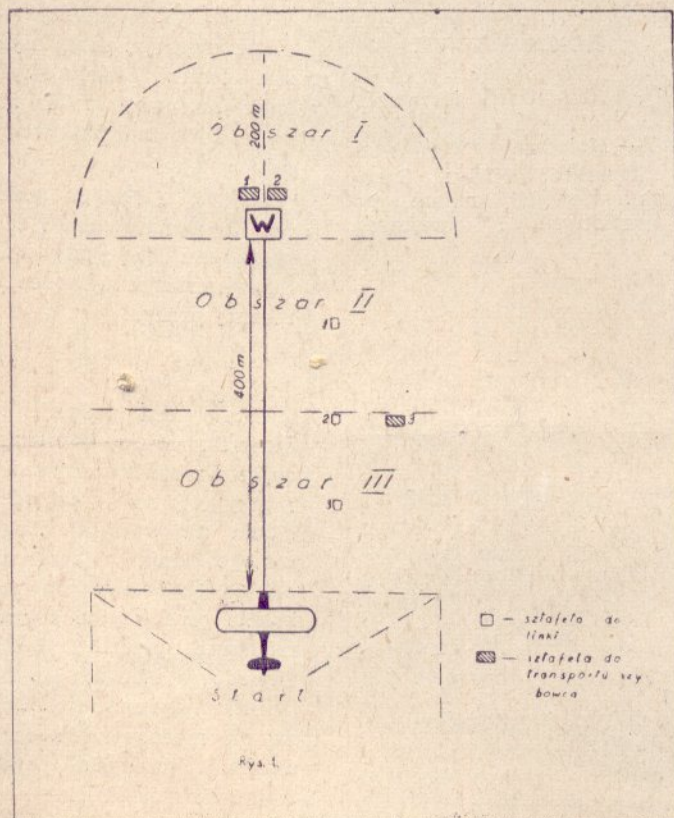
Foto: LL

start wcześniej od szybowca, aby w międzyczasie mógł startować inny kolega.

Pomysł prosty, a na pewno przyczyni się do wydawnego zwiększenia ilości startów. Widzicie, że nie zawsze trzeba być fachowcem, aby usprawnić pracę na szybowiskach czy w aeroklubach. Zachęcamy więc wszystkich: spróbujcie usprawnić coś na Waszym terenie! Piszcie o Waszych pomysłach do SiM-u, my będziemy je popularyzować, aby mogli korzystać z nich także inni koledzy.

Druga Śląska Eskadra Sześciolatki

wykonała do końca lipca br. 303% godzin lotów szybowcowych i 46,6% lotów silnikowych zobowiązań rocznych Eskadry. Poza tym wykonano łącznie 549% przelotów. W samym tylko lipcu wykonano łącznie 2517 km przelotów oraz uzyskano 22 wysokości ponad 1 000 m. Zobowiązania swe Ślązacy realizują z rozmachem i niewątpliwie wykonają resztę zobowiązań nie tylko przed terminem, ale z nadwyżką zwłaszcza, że większość innych punktów (patrz SiM nr 12 z br.) wykonali w 80%.



XI KRAJOWE ZAWODY LOTNICZE

W dniach od 30 września do 2 października br. odbyły się w Inowrocławiu XI Krajowe Zawody Lotnicze. Startowało 28 załóg z 13 Aeroklubów regionalnych Ligi Lotniczej. Program zawodów przewidywał ogółem 6 prób: egzamin z wiadomości polowych, i nawigacji, próbę techniczną, przygotowania i zakotwiczenia samolotu, próbę techniczną uruchomienia silnika, lot określony na trasie Inowrocław—Białystok — Olsztyn — Inowrocław, długości około 700 km, lądowanie w otwartym prostokącie oraz lot na orientację.

W dniu otwarcia zawodów piloci, mechanicy i wszyscy uczestnicy XI Krajowych Zawodów Lotniczych uchwalili rezolucję, przesyłając ją na Pierwszą Wojewódzką Konferencję Obróńców Pokoju, która odbywała się 1 października w Bydgoszczy. W rezolucji tej czytamy między innymi:

„Otwierając XI Krajowe Zawody Lotnicze pod hasłem „Ludowe Lotnictwo na straży pokoju“ oświadczamy, że sprawa obrony pokoju tkwi głęboko w na-

szych sercach. Protestujemy przeciwko brutalnej napaści imperialistów anglo-amerykańskich na Koreę. Protestujemy przeciwko mordowaniu bezbronnym kobiet i dzieci, niszczeniu miast i zabytków kultury przez amerykańskich piratów powietrznych.

Obecne zawody staną się sprawdzianem naszego poziomu wyszkolenia, a tym samym przygotowania do obrony pokoju. Radziecki Komsomol jest dla nas przykładem jak w codziennej pracy podnosić nasze kwalifikacje, jak walczyć o coraz wyższy poziom wyszkolenia ideologicznego i fachowego.

W powietrzu i na ziemi stajemy wspólnie z masami pracującymi kraju pod przewodnictwem klasy robotniczej i jej czołowego oddziału Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej do zwycięskiej walki o realizację Planu Sześcioletniego, do walki o pokój.“

Reportaż i szczegółowe omówienie zawodów podamy w następnych numerach. Tu ograniczamy się ze względów technicznych do podania wyników.

(kon.)

WYNIKI ZAWODÓW

(Inowrocław — 30 września — 2 października 1950 r.)

Miejsce	Załoga pilot-obszator	Aeroklub L.L.	suma punktów
1.	Bernadowicz — Dunajewski	Olsztyński	1 478
2.	Pabian — Bułat	Krakowski	1 464
3.	Makula — Rawicz	Śląski	1 353
4.	Kozarski — Pakulski	Łódzki	1 330
5.	Wiśniewski — Kosioł	Bielsko-Bialski	1 323
6.	Augustyniak — Staszczak	Krakowski	1 305
7.	Dankowski — Kudzewicz	Kujawski	1 237
8.	Pawlikowski — Ziętek	Poznański	1 199
9.	Markowski — Malinowski	Warszawski	1 186
10.	Sandauer — Dobija	Bielsko-Bialski	1 180
11.	Barys — Przybylski	Łódzki	1 166
12.	Rossa — Skalecki	Wrocławski	1 129
13.	Kowalczyk — Antosiewicz	Warszawski	1 081
14.	Szczęsny — Urbaniak	Krakowski	1 077
15.	Dembowski — (bez obserwatora)	Warszawski	1 070
16.	Figwer — Kozioł	Śląski	1 048
17.	Szymczak — Czempinski	Poznański	1 006
18.	Piętka — Małek	Częstochowski	923
19.	Bieszczad — Kamiński	Bydgoski	807



XI Krajowe Zawody Lotnicze otworzył Przewodniczący Miejskiej Rady Narodowej Inowrocławia. (Zdjęcie u dołu). U góry: zwycięska załoga Olsztyńskiego ALL: pil. Bernadowicz i obserwator Dunajewski.

Foto: LL

1. Wstęp.

Silnikiem odrzutowym albo reakcyjnym nazywamy silnik pracujący na zasadzie odrzutu. Zasada ta jest dość często spotykana w życiu codziennym, np. swobodnie leżący koniec węży gumowego cofa się pod wpływem wypływającego zeń silnego strumienia wody, karabin w chwili wystrzału „uderza“, czyli cofa się. Silnik odrzutowy wyrzuca do tyłu dość duże masy gazów z bardzo dużą szybkością co powoduje ruch samolotu w przód.

W lotnictwie znamy zasadniczo dwa rodzaje silników odrzutowych, a mianowicie: 1) silniki przelotowo-strumieniowe oraz 2) silniki rakietowe. Pierwszy rodzaj silników dzieli się z kolei na kilka typów: silniki bezsprężarkowe (o sprężaniu dynamicznym oraz pulsacyjne), silniki sprężarkowe, (beźsmigłowe oraz śmigłowe). Drugi rodzaj tzn. rakiety, różni się między sobą głównymi rodzajami zastosowanego paliwa (paliwo stałe, lub płynne).

Różnica między silnikiem przelotowo-strumieniowym i rakieta polega zasadniczo na tym, że pierwszy unosi ze sobą tylko paliwo, natomiast powietrze potrzebne do spalania paliwa czerpie z otaczającej atmosfery i dlatego może pracować tylko w warstwie powietrza otaczającej ziemię. Drugi natomiast, unosi ze sobą zarówno paliwo, jak i tlen potrzebny do spalania i dlatego jest niezależny od otaczającego czynnika. Może więc również dobrze pracować w atmosferze ziemskiej jak i w próżni międzypianetarnej.

Ze względu na to, iż obecnie najbardziej rozpowszechnione są (poza silnikami tłokowymi) silniki odrzutowe, strumieniowo-przelotowe, sprężarkowe, beźsmigłowe — pod nazwą silnika odrzutowego rozumie się w mowie potocznej ten właśnie typ silnika. Niniejszy artykuł ma na celu podać Czytelnikom kilka szczegółów dotyczących pracy silnika odrzutowego oraz porównanie jego właściwości z właściwościami silnika tłokowego.

2. Praca silnika odrzutowego

Silnik odrzutowy składa się zasadniczo z 3 głównych elementów, a mianowicie: a) sprężarki znaj-

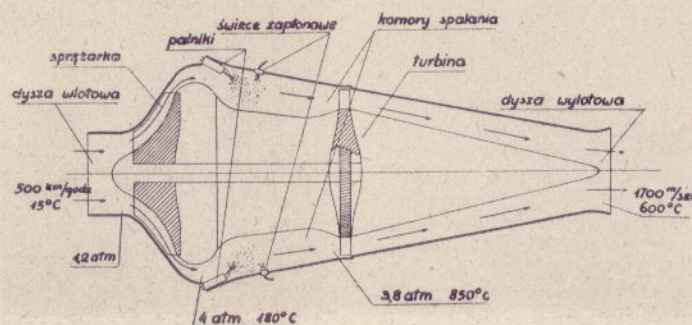
Jak pracuje ? silnik odrzutowy

INŻ. EDWARD SOBOCIŃSKI
Główny Instytut Lotnictwa

dującej się na przedzie silnika, b) komór spalania umieszczonych za sprężarką oraz c) turbiny osadzonej na wspólnym wale ze sprężarką i obracającej tę ostatnią. Nie ma tu jak widzimy tłoków, cylindrów, zaworów, popychaczy, które są tak charakterystyczne dla silnika tłokowego. Brak jest również stałe pracującej instalacji zapłonowej (za wyjątkiem świec startowych) oraz gaźnika. (Rys. 1).

Paliwem używanym do silników odrzutowych jest nafta. W czasie rozruchu jednak, ze względu na łatwiejszy zapłon, silnik pracuje na benzynie.

Ponieważ silnik odrzutowy nie posiada części metalowych trących się wzajemnie (jak tuleje cylindrowe i tłoki, garby wałka rozrządczego i stopki popychaczy), a ilość łożysk tocznych jest niewielka — układ olejowy jest bardzo prosty. Nie zachodzi tu



Rys. 1

Rysunek 1.

Rozruch silnika odbywa się przy pomocy małego silniczka tłokowego, przeważnie, dwusuwu o jak najprostszej konstrukcji lub silnika elektrycznego. Silnik ten zwykle umieszczony jest przed sprężarką i specjalnie osłonięty blachą. Połączony jest on przy pomocy przekładni zębatej z wałem turbosprężarki. Obroty jakie nadaje ten starter wałowi turbosprężarki wynoszą mniej więcej 1/8 normalnych obrotów silnika. Po uzyskaniu tych obrotów pilot otwiera kurek paliwowy i w kilkadziesiąt sekund cały silnik pracuje na biegu luzem. Nowoczesne silniki zaopatrzone są w tzw. „przełączniki czasowe“, tj. przyrządy, które automatycznie spełniają wszystkie operacje związane z rozruchem. Czynność pilota polega wtedy tylko na przyciśnięciu guzika dla uruchomienia startera.

potrzeba „rozgrzewania“ silnika, jak to ma miejsce w silniku tłokowym.

Przyjrzyjmy się jednak dokładniej samej pracy silnika. Gdy wał układu turbina-sprężarka osiągnie dostateczne obroty, sprężarka zaczyna zasysać powietrze, sprężać je i popychać do komór spalania. Sprężarka spełniająca tę czynność może być odśrodkowa, tzn. wyrzucająca od środka na zewnątrz sprężone powietrze lub też — osiowa, tzn. powodująca przesuwanie się powietrza wzdłuż osi silnika. Sprężarka osiowa składa się z kilku stopni tzn. kilku kół obracających się razem i posiadających na wieńcach osadzone łopatki, które zagarniają powietrze. Między poszczególnymi stopniami sprężarki znajdują się nieruchome łopatki kierownicze, które odbierają powietrze z jednego stopnia i kierują odpowiednio na drugi.

Na wejściu do komory spalania powietrze sprężone jest do 4 atmosfer. W powietrze to wtryskiwana jest nafta przy pomocy palników pod ciśnieniem (50 atmosfer). Dzięki tak wysokiemu ciśnieniu oraz specjalnej budowie samych palników, nafta wchodzi z nich jako mgła, która miesza się intensywnie ze sprężonym powietrzem. Teraz następuje zapalenie mieszanki przy pomocy iskry elektrycznej ze świecy zapłonowej.

Ze względu na ciągłe dostarczanie paliwa i powietrza, spalanie następuje nieprzerwanie, podobnie jak w lampie lutowniczej. Niektórzy Czytelnicy wiedzą, iż normalnie do spalania 1 kg benzyny lub nafty potrzeba około 14 kg powietrza. Temperatura, w jakiej to spalanie następuje jest bardzo wysoka i dochodzi do 2000°C. Natomiast temperatura topienia stali leży grubo niżej: 1400 — 1500°C. Wynika stąd bezwzględna konieczność obniżenia temperatury spalania mieszanki w komorze spalania. W przeciwnym bowiem wypadku wszystkie części metalowe silnika natychmiast po uruchomieniu wytopiłyby się. Otóż w celu obniżenia temperatury spalania, mieszankę rozcieńcza się, dając duży nadmiar powietrza; 60 kg powietrza na 1 kg paliwa. Temperatura spalania jest wtedy znacznie niższa i wynosi około 850°C.

Dzięki wysokiej temperaturze jaka wywołuje się przy spalaniu, bardzo silnie rozszerzają się gazy spalinowe oraz nie biorące udziału w spalaniu powietrze. W silniku tłokowym cylinder jest przestrzernią zamkniętą; ogrzane gazy spalinowe nie mogą się rozszerzać swobodnie. Następuje więc wzrost ciśnienia, które wypycha tłok. Tutaj jednakże przestrzernia komory spalania jest otwarta, gorące gazy spalinowe nie powodują wzrostu ciśnienia, natomiast przedostają się do nieruchomych łopatek kierowniczych przed turbiną, gdzie maleje ich ciśnienie z 4 do blisko 1 atmosfery, a zwiększa się szybkość i z tą szybkością uchodzą poprzez łopatki turbiny do dyszy wylotowej. Turbina obraca się, a ponieważ połączona jest wałem ze sprężarką — powoduje również obracanie się sprężarki.

(d.c.n.)

ZWYCIĘZCY XV OGÓLNOKRAJOWYCH

Siwczak Józef — 16 lat. Uczeń Państwowego Liceum Budownictwa, członek Okręgowej Modelarni LL w Poznaniu. Modelarstwem zajmuje się od trzech i pół lat. Na Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających uzyskał drugie miejsce, na XV Ogólnopolskich zajął drugie miejsce w kategorii modeli szybowców przejściowych. Syn ślusarza — pracownika zakładów metalowych im. Stalina w Poznaniu. Członek ZHP.

Ratajczak Włodzimierz — 15 lat. Uczeń Państwowego Liceum Budownictwa, członek Okręgowej Modelarni LL w Poznaniu. Modelarstwem zajmuje się od pół roku. Na Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających zajął trzecie miejsce, na XV Ogólnopolskich — drugie w kategorii modeli szybowców szkolnych i trzecie w kategorii modeli szybowców przejściowych. Syn stolarza, członek ZHP.

Kosmowski Marian — 18 lat. Uczeń szkoły podstawowej TPD, członek Okręgowej Modelarni LL w Poznaniu. Modelarstwem zajmuje się od czterech lat. Na Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających zajął pierwsze miejsce, na XV Ogólnopolskich zajął dwa pierwsze miejsca: w kategorii modeli wodnopłatów z napędem gumowym i silnikowym. Brał udział w kursach modelarstwa lotniczego w Łódzbanku i Miłosnie. Syn urzędnika, członek ZMP.

Tomaszewski Zygmunt — 20 lat. Uczeń Liceum Mechanicznego w Poznaniu, członek Modelarni ZMP. Modelarstwem zajmuje się od ośmiu lat. Pilot szybowcowy II stopnia. Z ciekawszych konstrukcji modeli należy wymienić wodnopłat „Bak” i autożyro „Kropka”. Na XV Ogólnopolskich zajął drugie miejsce w kategorii modeli wodnopłatów z napędem silnikowym. Członek ZMP.

Górska Renata — 20 lat. Członek Miejskiej Modelarni w Bytomiu. Modelarstwem zajmuje się od pół roku. Pracowniczka Centrali Ogrodniczej w Bytomiu. Na XV Ogólnopolskich zajęła pierwsze miejsce w kategorii modeli z napędem siłnikowym oraz ustanowiła rekord szybkości w kategorii modeli na uwięzi z silniczkiem o pojemności 2,5 cm³ — 82,7 km/godz. Członek ZMP.



Uczestnicy XV Ogólnokrajowych. Z lewej: kol. Ratajczak Włodzimierz z Poznania, z prawej: kol. Banaszyński Tadeusz z Rybnika. Foto: LL

Doniec Zdzisław — 18 lat. Uczeń Gimnazjum Przemysłowego, członek Oddziałowej Modelarni LL w Zabrze. Modelarstwem zajmuje się od trzech lat. Na Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających zajął pierwsze miejsce, na XV Ogólnopolskich — pierwsze w grupie amatorów w kat. E. Syn chłopca pracującego. Członek ZMP.

Urbanek Stanisław — 15 lat. Uczeń Państwowej Szkoły Przemysłowej Nr 8, członek modelarni ZHP w Katowicach. Modelarstwem zajmuje się od roku. Na Wojewódzkich Zawodach Modeli Latających zajął pierwsze miejsce, na XV Ogólnopolskich zajął drugie miejsce w grupie amatorów w kat. C. Syn górnik — ojciec jako sztygar pracuje w kopalni „Wujek”. Członek ZHP.

Banaszyński Tadeusz — 19 lat. Absolwent Gimnazjum Przemysłowo - Górniczego, członek modelarni ZHP w Rybniku. Modelarstwem zajmuje się od 5 lat. Posiada dyplom Przemysłowca Modelarstwa Lotniczego. Na XV Ogólnopolskich zajął pierwsze miejsce w grupie amatorów w kat. D. Członek ZMP.

Leitner Andrzej — 14 lat. Członek Modelarni Okręgowej w Gdańsku-Wrzeszczu. Modelarstwem zajmuje się od trzech lat. Na XV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających zajął pierwsze miejsce w grupie juniorów w kat. C. Syn kolejarza.

Tombacher Jerzy — 19 lat. Kierownik Modelarni Oddziałowej LL w Grajewie (Okręg LL w Białymstoku). Posiada około 30

własnych konstrukcji modeli szybowców, wśród których wymienić należy „Żurawia”, „Sokoła” — 1 i 2 oraz „Bociana”. Modelarstwem zajmuje się od kilku lat. Na XV Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających zajął drugie miejsce w grupie amatorów w kat. D. Syn pracownika spółdzielni budowlanej. Członek ZSL.

Stępczyk Tadeusz — 18 lat. Uczeń Podstawowej Szkoły Ogólnokształcącej — 11 klasy, pracuje w fabryce ceramicznej „Sielca” w Chrzanowie, członek modelarni LL. Modelarstwem zajmuje się od 2 lat. Jest również pilotem szybowcowym II stopnia. Na XV Ogólnopolskich zajął drugie miejsce w grupie amatorów w kat. F. Syn tokarza. Członek ZMP.

Straburzyński Roman — 30 lat. Nauczyciel z zawodu. Prowadzi modelarnię ZMP-owskie w Rawcu oraz modelarnię w wiosce wsi Dębno Polskie. Pracuje na terenie wiejskim, popularyzując szeroko modelarstwo lotnicze wśród młodzieży chłopskiej. Zajmuje się również modelarstwem balonowym. Członek PZPR.

Szamkołowicz Roman — 13 lat. Uczeń Podstawowej Szkoły Ogólnokształcącej, członek Okręgowej Modelarni w Szczecinie. Modelarstwem zajmuje się od 5 miesięcy. Na XV Ogólnopolskich zajął pierwsze miejsce w grupie juniorów w kat. A. Członek ZHP.

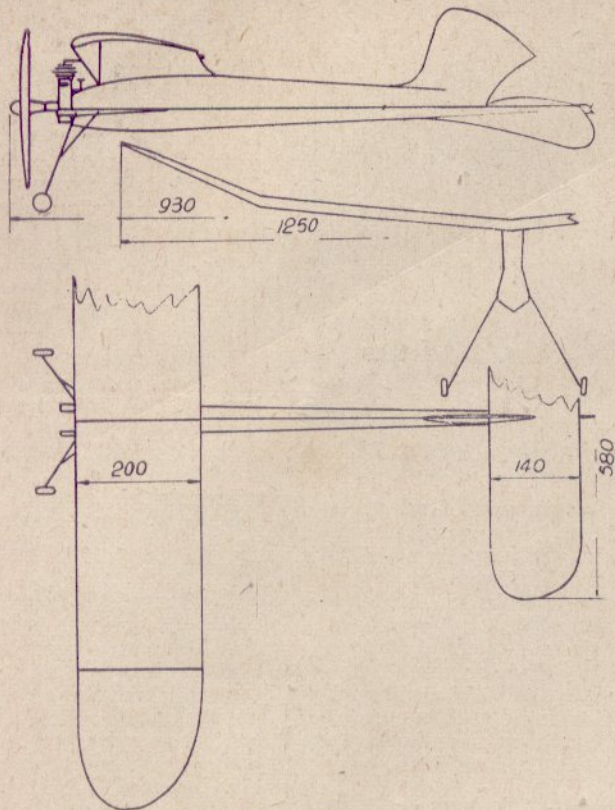
(kon)

Kol. Henryk Zawal z Poznania, który ustalił nowy rekord krajowy na XV Ogólnopolskich w Poznaniu, ze swym modelem.

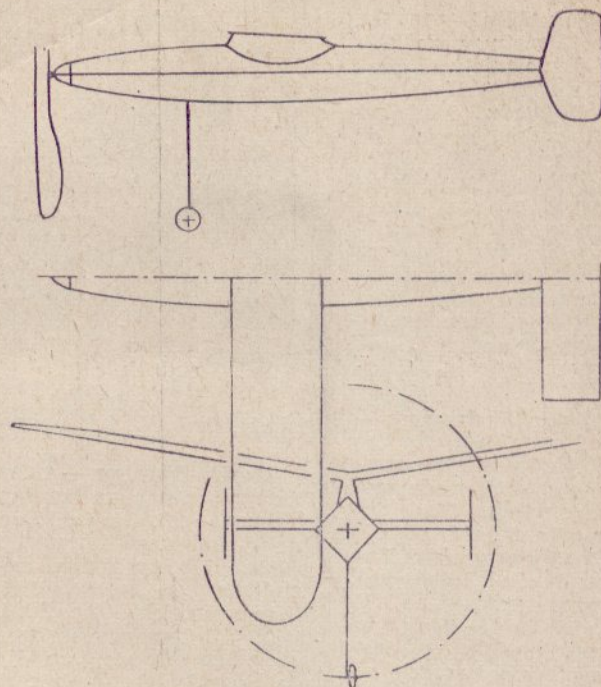
Foto: LL



MODELE XV OGÓLNOKRAJOWYCH



Model Jana Burego

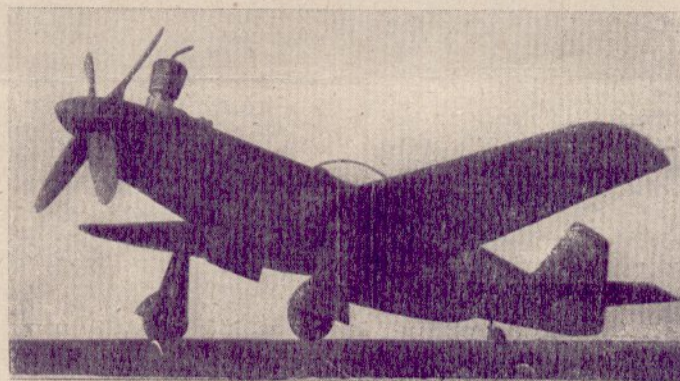


Model Jadwigi Kosmowskiej

W niniejszym numerze SIM-u rozpoczynamy publikację szkiców i charakterystyk modeli, które brały udział w XV Zawodach Ogólnokrajowych. Materiał informacyjny posłuży wszystkim modelarzom do zaznajomienia się ze stosowanymi układami i poręciami różnych typów modeli.

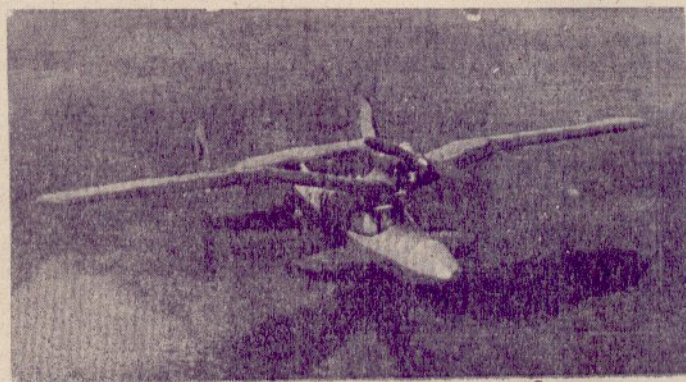
Model silnikowy konstr. Jan Bury — Poznań

Rozpiętość — 1250 mm, wydłużenie — 6, powierzchnia — 22,6 dcm², wznios — 10°, kąt nastawienia — 2°, profil B-8 306, rozpiętość statecznika wysokości — 580 mm, powierzchnia statecznika wysokości — 7,99 dcm², długość modelu — 930 mm, długość kadłuba 830 mm, przekrój kadłuba — 0,47 dcm², powierzchnia całkowita — 30,59 dcm², silnik samozapłonowy — „Fegad“ o pojemności 2,5 cm³ i mocy 0,2 KM. Ciężar silniczka ze śmigłem — 200 g, średnica śmigła — 270 mm,



W kategorii modeli specjalnych wyróżniały się modele redukcyjno-latające na uwięzi Krzyżana „Ła-5“ i Pietrzyka „Jak-9“ (na zdjęciu powyżej). Niestety, wyniki mimo pięknie wykonanych modeli nie stały na odpowiednim poziomie. To samo można powiedzieć o wodnopłatach, z których wszelkie „oryginalności“ nie zdały egzaminu użyteczności. Na zdjęciu poniżej jeden z modeli wodnopłatów silnikowych.

Foto: LL (2)



skok śmigła — 190 mm, ciężar własny modelu — 408 g, ciężar modelu z paliwem — 460 g, obciążenie — 13,4 g/dcm².

Najlepszy czas lotu na zawodach — 431 sek. Charakterystyczne wcięcie na stateczniku kierunkowym służy dla umożliwienia wychylenia statecznika pionowego do położenia hamującego lot modelu. To ograniczenie czasu lotu uruchamiane jest przy pomocy lontu.

Model z napędem gumowym KOS-1 konstr. Jadw. Kosmowska

Rozpiętość — 1080 mm, wydłużenie — 8,6, powierzchnia — 14,1 dcm², profil — G-5-P, rozpiętość statecznika poziomego — 440 mm, powierzchnia statecznika poziomego — 4,4 dcm², długość modelu — 990 mm, długość kadłuba — 940 mm, przekrój kadłuba — 0,6 dcm², ciężar gumy napędowej — 100 g, średnica śmigła — 400 mm, ciężar modelu — 237 g, obciążenie — 12,8 g/dcm².

Najlepszy czas lotu na zawodach — 87 sekund



PAWEŁ ELSZTEIN

Przed wykreśleniem rysunku wykonawczego...

Warto jeszcze zapoznać się z siłami jakie działają na model na uwieży podczas lotu. Rysunek pierwszy obrazuje schematycznie występujące siły. Najciekawszym szczegółem dla modelarzy budujących modele normalne będzie zapewne osiobliwe położenie środka ciężkości, który, jak już podawano uprzednio, znajduje się zdecydowanie przed osią obrotu orczyka na przedłużeniu przedniej linki, względnie na krawędzi płata, a nigdy poza osią obrotu z tyłu!

Tylko tak usytuowany środek ciężkości (na rysunku SC) zapewnia, że model wykona poprawny lot po kręgu, a nie wpadnie na „pilota”.

Dlaczego tak jest, a nie inaczej, łatwo zrozumieć spoglądając na rysunek pierwszy, gdzie widać od środka ciężkości bęgnącą prostą, wyobrażającą wielkość siły odśrodkowej. Oś obrotu orczyka zaznaczono literami „OO”. Ponieważ model utrzymywany jest na linkach właśnie na osi obrotu orczyka, na ramieniu oś orczyka — środek ciężkości powstaje moment skierowany przód modelu na zewnątrz kierunku lotu (kręgu K). Tę odśrodkową „kie-runkową”, o ile w tym wypadku może być o niej mowa. Przednie położenie środka ciężkości wpływa również na stateczność podłużną — model jest ciężki na głowę — przypiękowany, co szczególnie ważne jest przy modelach szybkościowych, gdzie każde przeciągnięcie kończyłoby się kraksą. Naturalnie tendencję modelu do nurkowania ograniczamy odpowiednim wychyleniem steru poziomego.

Uzupełniając opisane rysunku 1 należy wyjaśnić, że strzałka z literą C oznacza siłę ciągu, a X — oporu. Również opór zaznaczono literami XL,

pochodzi on od linek sterowniczych, które w bardzo dużym stopniu pochłaniają moc silnika napędowego. Opór linek rośnie z ich długością, no i zależnie od ich grubości. Warto wspomnieć, że zmniejszenie grubości linek sterowniczych o 0,1 mm daje już około 12 km/godz zwiększoną prędkość lotu. Przykład ten podano jedynie celem zwrócenia uwagi na niepośledni wpływ grubości i długości linek na prędkość modelu.

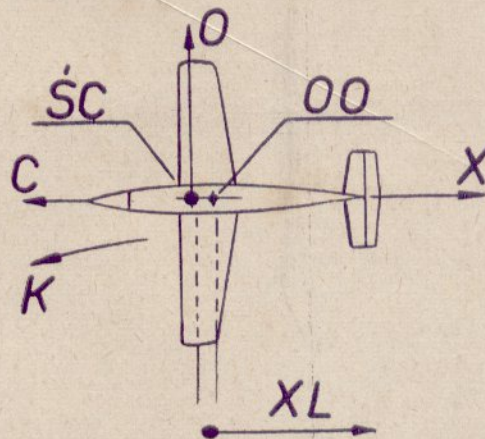
Naszych nowych Czytelników odsyłam do artykułu inż. Jana Staszka — SiM Nr 48 (180) z roku 1949, w którym znajdują ciekawe obliczenia odnośnie oporu linek i strat na mocy silnika.

Jeżeli wspominać o oporze, to trzeba jeszcze dodać, że poważny opór stawia nieodpowiednio zbudowany i osłonięty silnik. Na rysunku 2 przedstawiono trzy najbardziej charakterystyczne przykłady. Pierwszy pokazuje silnik nieosłonięty. Powstające przy tym zawirowania powodują bardzo duży opór, który możemy nazwać 100-procentowym. Na drugim przykładzie postarano się o oprofilowanie tylnej części głowicy silnika, opływ już jest lepszy, opór się znacznie zmniejszył, ale w sumie zmniejszyliśmy opór o 40—50% w stosunku do przykładu pierwszego. Na przykładzie trzecim osłonięto silnik już całkowicie, zostawiając niewielkie otwory konieczne do chłod-

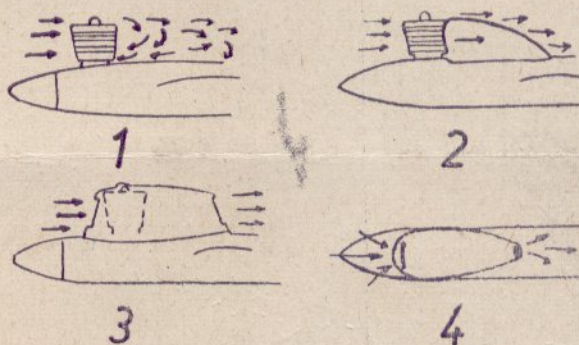
zenia silnika podczas pracy. W widoku z góry osłona ta posiada kształt kropłowy, zmniejszając wydatnie opór do około 20% w stosunku do przykładu pierwszego.

Projektując tego typu okapotowanie silnika trzeba pamiętać, aby otwór wylotowy „chłodnicy” był o około 20% większy niż wlotowy. W ten sposób u-

nim numerze proporcji. Ten projekt wstępny — to narysowanie ogólnego obrysu modelu w wielkości naturalnej. Niektórzy konstruktorzy małego lotnictwa kreślą projekty wstępne w skali, np. 1:5, co pozwala na wykonanie większej ilości szkiców, z których dopiero wybiera się najbardziej udaną sylwetkę modelu.



Rys. 1.



Rys. 2.

zyskamy sprawniejsze chłodzenie, co nie jest bez znaczenia dla pracy silnika, a więc: utrzymania właściwej ilości obrotów i mocy.

Sądzę, że obecnie możemy już przystąpić do wykreślenia projektu wstępnego naszego modelu w myśl podanych w poprzed-

Kto jaki sposób pracy obierze, zależy już od projektodawców.

Po starannym wykreśleniu zasadniczych proporcji modelu i jego sylwetki można przejść do detali, do opracowania szczegółowego. Pracę naszą rozpoczniemy od skrzydeł, ale o tym za tydzień. (dcn)

Dlaczego Twój model, wprowadzony przez podmuch w lot po krzywiźnie, nie powraca do lotu normalnego?

Co trzeba zmienić w modelu, gdy jego właściwości lotne są niezadawalające?

Odpowiedzi na te pytania znajdziecie w bardzo ciekawym i przystępnym ujętym artykule pt. „Stateczność spiralna”. Pierwsza część artykułu ukazała się już w 9 numerze „Skrzydlatej Polski” z września br., dokończenie przyniesie „Skrzydlatej” Nr 10.



POCZTA LOTNICZA

„Na każdy numer „Skrzydła i Motoru” czekam z niecierpliwością, a później czytam od deski do deski” — pisze do nas w swym liście kol. **KOMAR JAN z Zamościa** — „i, wszystko byłoby w porządku, gdybym w najbardziej interesującym mnie dziale — modelarstwie, znajdował potrzebne mi materiały i plany.

Trochę racji macie — ostatnio jednak, jak z pewnością już zauważyliście, dział modelarski rozwija się coraz lepiej i na pewno niedługo zadowolony najbardziej wymagających modelarzy.

Proście o przesłanie planu modelu „Orlątko”. Plan ten są już wyczerpane — radzimy Wam kupić „Zaka” — dostaniecie go na pewno w Okręgowym Składnicy Materiałów Modelarskich, Lublin, ul. Peowia-ków 6.

Kol. **WEJMAN JERZY ze Zduńskiej Woli** pracuje już od dwóch lat jako tokarz, od dziecka interesowało go jednak lotnictwo i dlatego też obecnie niezależnie od swej pracy zawodowej jest aktywnym członkiem Ligi Lotniczej.

Kolega Jurek prosi nas o radę, pragnie bowiem, o ile to jest możliwe zostać uczniem Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Sprawa jest bardzo poważna i trzeba się nad nią dobrze zastanowić. Jesteście już wykwalifikowanym robotnikiem, w OSL będziecie się uczyli wszystkiego od początku, bowiem Wasze dotychczasowe wykształcenie w bardzo małym stopniu ułatwi Wam naukę. Dlatego też radzimy Wam raczej starać się o przyjęcie do Technicznej Szkoły Lotnictwa, gdzie na kurs młodszych specjalistów lotniczych przyjmują się kandydatów, którzy mają tak jak Wy, ukończone 7 klas szkoły podstawowej.

Z początkiem bieżącego roku, kiedy Liga Lotnicza objęła całokształt wykształcenia lotniczego wyłoniła się bardzo poważna kwestia, czy do wojskowych szkół lotniczych będzie przyjmowana tylko młodzież, która ma poza sobą pracę w Lidze Lotniczej oraz przeszkolenie szybowcowe i silnikowe.

Kol. **FLISZKIEWICZ JANUSZ z Naleczowa, BOROWSKI STEFAN z Poznania**, jak zresztą i wielu innych, pytają, co mają robić ci wszyscy, którzy o tym nie wiedzieli, a obecnie nie mają już czasu, aby odbyć kursy szybowcowe.

Koleczy, ci wszyscy, którzy w bieżącym roku, będą odpowiadali warunkom stawianym kandydatom do OSL, a mianowicie — wiek lat 18, odpowiednie wykształcenie — mogą starać się o przyjęcie, chociażby nie mieli poza sobą kursów szybowcowych. Bez wątpienia jednak wykształcenie w LL pilotów szybowcowych i silnikowych będą mieli pierwszeństwo.

Na zdjęciu na okładce:

Międzynarodowe Zawody Modelarskie Bulgaria — Polska. Startuje Raszko Nikolow z gumówką. Sędziowie — chronometryści major Pawłow i kol. Grajewski za chwilę uruchomią sekundomierze.

Foto: LL

O tym, gdzie należy załatwiać wszystkie sprawy związane z przyjęciem, wiedzą na pewno wszyscy — na wszelki wypadek podajemy jednak kol. **MIKULSKIEMU STANISŁAWOWI z Konina**, że robi się to za pośrednictwem Rejonowej Komendy Uzupełnień.

Kol. **NOWAK EDWARD ze Świebodzina** nie może nigdzie osiedlić się na stałe i stale zmienia Koła LL i modelarnie — ta ciągła wędrówka po Polsce bardzo mu utrudnia pracę na terenie modelarskim. Obecnie kol. Edward zamieszkał w Świebodzinie i jak widać z listu ma tu zamiar posiedzieć przez dłuższy czas. Prosi więc o adres najbliższego Koła LL i miejsca, skąd mógłby sprowadzić materiały modelarskie.

Kolego, w sprawie adresu najbliższego Koła LL musicie zwrócić się do Zarządu Wojewódzkiego Ligi Lotniczej w Poznaniu, Wąly Jana III Nr 12. Tam też mieści się Okręgowa Składnica Materiałów Modelarskich.

Kol. kol. **KOSIŃSKI TADEUSZ** oraz **MOSKAŁ EMIL z Dębicy** powinni po ukończeniu czteroletniego gimnazjum mechanicznego starać się o przyjęcie do Liceum Mechaniczno-Lotniczego w Warszawie (Hoża 88) lub w Bielsku (ul. Żymierskiego 14a).

Jeśli chodzi o terminy zapisów na kursy szybowcowe, to musicie się porozumieć w tej sprawie z Zarządem Wojewódzkim LL w Rzeszowie, ul. Jagiellońska 5.

„Doradź mi, gdzie mam się udać” — pisze kol. **JERZY MACHALIŃSKI z Działdowa** — „chcę zostać członkiem Ligi Lotniczej, ale u nas nie ma Koła LL”.

Kolego, Działdowo nie jest małym miastem, macie z pewnością dużo kolegów, założcie Koło LL sami — instrukcje otrzymacie z Zarządu Wojewódzkiego LL — Olsztyn, ul. Pieniężnego 17.

„Jesteśmy już od kilku miesięcy prenumeratorami „Skrzydła i Motoru”, a jeszcze się nie zdarzyło, aby SIM przychodził z takim opóźnieniem. Dzisiaj mamy założyć Koło Ligi Lotniczej i jeżeli zyskamy jeszcze kilku prenumeratorów, to nie wiemy czy się nie zneczę do prenumerowania tego pisma” — piszą do nas zaniepokojeni Simkarze — **OLEJASZ JÓZEF** oraz **SKRZYŃSKI W. z Radzyna Podlaskiego**.

Tak koleczy, ostatnio SIM wychodzi bardzo nieregularnie jest to spowodowane trudnościami technicznymi, w najbliższym jednak czasie na pewno pokonamy przeciwności i SIM otrzymacie terminowo”.

Kol. **STACHERA HENRYK z Woły** uzyskał II stopień wykształcenia szybowcowego i obecnie jest członkiem Aeroklubu Ligi Lotniczej, nie ma jednak zamiaru porzucić na tym i chce w przyszłości dostać się do OSL na kurs młodszych specjalistów lotniczych. Kolego, zasłóż pewne nieporozumienie, kurs młodszych specjalistów lotniczych istnieje w ramach Technicznej Szkoły Lotniczej, a nie OSL. Ponieważ nie stoi Wam na przeszkodzie, możecie na przyszły rok składać podanie o przyjęcie do TSL.

A teraz znowu inna sprawa. Kol. **JANKOWSKI ZBIGNIEW z Bydgoszczy** przysłał do nas list z dokładnym opisem swego zdrowia i pyta się czy przy takim stanie rzeczy może latać.

Kolego, gdybyście nie mieli ręki, nogi, oka lub cierpieli na poważną wadę serca, to redakcja mogłaby rozstrzygnąć i powiedzieć „nie”, ale jeśli chodzi o tak skomplikowane sprawy, jak osłabienie wewnętrzne po szkarlatynie, to musicie poradzić się w tej sprawie lekarza — specjalisty.

CO, GDZIE, KIEDY...

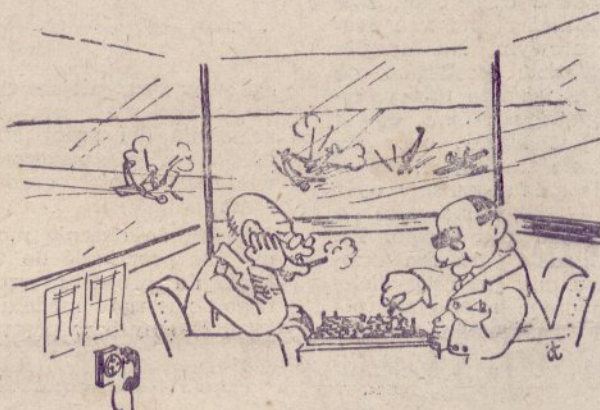
W Brzegu istnieje Oddział Ligi Lotniczej, którego zadaniem jest m. in. werbowanie do swych szeregów jak najszerzej rzesz młodzieży wiejskiej i miejskiej, drogą zakładania Kół LL. Młodzież powiatu brzeskiego, interesująca się zagadnieniami lotniczymi, zapisuje się do LL w Zarządzie Okręgu Wojewódzkiego we Wrocławiu, gdyż Oddział LL w Brzegu nie przejawia żadnej działalności, a tym samym nie wywiązuje się z powierzonych mu zadań. Okręg Wrocławski winien pobydlić działalność Zarządu LL w Brzegu.

Okręg Łódzki LL ogłosił w porozumieniu z władzami szkolnymi konkurs dla młodzieży szkół podstawowych na najlepsze wypracowanie dotyczące lotnictwa i działalności LL. Za najlepsze prace przeznaczone są cenne nagrody książkowe oraz jeden bezpłatny przelot nad Łodzią. Przelot ten będzie największą atrakcją dla młodzieży biorącej udział w konkursie.

Zarząd Oddziału LL w Sosnowcu realizując swoje zamierzenia na odcinku propagandy lotniczej, wydał we własnym zakresie dwa typy wycinanki kartonowej modeli „Gołąbek” i „Kawka”. Wycinanki te wzbudzają zainteresowanie wśród młodzieży, gdyż z poszczególnych części skonstruować można model samolotu wykonującego lot ślizgowy. Zaznaczyć należy, że Zarząd LL w Sosnowcu ma już opracowane następne wydawnictwa lotnicze w postaci dalszych wycinanek, planów modeli latających i gier lotniczych.

Cena 20 zł.

U. S. A.



Amerykańska partyjka szachów w kierownictwie ruchu na lotnisku

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/6, tel. 75-980, 83, 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. Nr zam. 1625 B-129451

Opłata pocztowa uliszczona ryczałtem.