

Inż. Włodzimierz Wilanowski
Dyrektor Zakładu

Święto Lotnictwa naszym świętem

Górnicy i hutnicy co roku, od wielu lat tradycyjnie i uroczysto obchodzą swoje święto. Mają swoje święto kolejarze i energetycy. Nasz przemysł ma również swoje święto — jest nim Święto Lotnictwa. Święto nasze jest młode, tak jak młodym jest lotnictwo i ściśle z nim związany przemysł lotniczy.

W ciągu 60 lat przemysł lotniczy przeżył drogę od skonstruowania prymitywnego samolotu braci Wright — do nowoczesnych samolotów rakietowych osiągających szybkość około 6000 km na godzinę. Każdy rok przynosi tu olbrzymie zmiany, nowe udoskonalenia wprowadzają przewrót w metodach produkcji i zmuszają przemysł lotniczy do ciągłego rozwoju.

W momencie zakończenia drugiej wojny światowej zakład nasz był w 60 procentach zdevastowany zaś kadry naszych fachowców poważnie przerzedzone. W okresie 13 lat niepodległości odrobiliśmy zniszczenia, zakład znacznie został rozbudowany, wprowadzono szereg najnowocześniejszych procesów technologicznych potrzebnych do produkcji nowoczesnego sprzętu lotniczego, wychowaliśmy doświadczonych kadry, które dzięki swoim umiejętnościom rozwinęły produkcję nowoczesnych konstrukcji.

Rozwój przemysłu lotniczego w dużej mierze zawdzięczamy pomocy Związku Radzieckiego, który w pierwszych latach dał nam nowoczesne konstrukcje lotnicze, udzielał pomocy w dostawach specjalnych urządzeń oraz przekazywał swoje doświadczenia.

Polski przemysł lotniczy rozbudowany w odrodzonej ojczyźnie, pracuje na nowoczesnych procesach technologicznych dorównując obecnie krajom o starych tradycjach jak: Związek Radziecki, Stany Zjednoczone, Anglia i Francja. Najlepszym dowodem jest fakt, że nasze śmigłowce SM-1, samoloty sportowe — szkoleniowe „Bies”, szybowce i inny sprzęt lotniczy sprzedajemy na rynkach zagranicznych i spotykają się one tam z dużym uznaniem. Sprzęt nasz ze względu na swoją nowoczesną konstrukcję i solidność wykonania, konkuruje z powodzeniem ze sprzętem państw wyżej od nas, pod względem produkcji lotniczej stojących.

Porównując okres międzywojenny do okresu po II wojnie światowej możemy stwierdzić, że o ile pod względem własnych konstrukcji lotniczych nasze osiągnięcia są stosunkowo skromne, to sam przemysł lotniczy został znacznie rozbudowany i tutaj zrobiliśmy wielki krok naprzód. Obecnie lotnictwo nasze używa sprzętu lotniczego krajowej produkcji, sprzęt nowoczesnego i dobrej jakości.

Jakie zadania stoją przed załogą naszego zakładu w chwili obecnej?

PO PIERWSZE — musimy dążyć do konstruowania własnego sprzętu, wychować własnych konstruktorów, dążyć do nie dając się wyprzedzić innym;

PO DRUGIE — winniśmy stale unowocześniać nasz Zakład, wprowadzając postęp techniczny i udoskonalając procesy technologiczne;

PO TRZECIE — stale podnosić jakość produkcji;

PO CZWARTE — podnosić wydajność produkcji przez realizację zadań wytyczonych w p. 1, 2 i 4 oraz stale podwyższać kwalifikacje zawodowe;

PO PIĄTE — stale i systematycznie obniżać koszty własnej produkcji i podnosić ekonomikę zakładu, pamiętając o tym, że zbyt dla naszej produkcji za granicą możemy uzyskać tylko wtedy, gdy wyprodukujemy sprzęt najnowocześniejszy, wysokiej jakości i tani.

Nie będę tu szerzej rozwijał poruszonych zagadnień. Są one stale poruszane na łamach naszej gazety i szczegółowe omawianie ich zabrałoby dużo miejsca.

Obecne święto lotnictwa będzie wielkim przeglądem naszego dorobku i naszych osiągnięć na tym odcinku. Ujrzymy pokazy lotnicze tak masowe, jakich jeszcze w Polsce nie oglądaliśmy. Musimy sobie zdawać sprawę z tego, że będzie to możliwe między innymi, również dzięki naszej pracy. Powinno to nas napawać dumą z jednej strony, a z drugiej strony powinno być bodźcem do dalszych osiągnięć.

Musimy stale doskonalić i usprawniać naszą produkcję, pamiętając o tym, że powiedzenie — „kto nie idzie naprzód, ten się cofa” — w żadnym innym przemyśle nie jest aż tak dalece słuszne i prawdziwe jak w naszym. Jest to nieodzowne dla zapewnienia bezpieczeństwa naszego państwa i dalszego pomyślnego rozwoju polskiego lotnictwa.

Lotnicy zapraszają

W dniu dzisiejszym 6 września o godzinie 18 w sali Domu Kultury na Osiedlu WSK odbędzie się uroczysta akademii poświęcona Lotniczemu Świętu.

W akademii udział wezmą przedstawiciele Dyrekcji, Rady Robotniczej i Rady Zakładowej. Po części oficjalnej wystąpią z bogatym repertuarem zespoły artystyczne.

W kilka godzin później bawimy się na tradycyjnej (bezpłatnej!!) zabawie — lotniczej.

FOTO: J. Wiech

NAKŁAD 2.000 egz.



Jednodniówka redakcji „Wiadomości Fabryczne”
WSK Rzeszów, dnia 6. IX. 1957 r. Cena 20 gr

W dniu Lotniczego Święta

Są w życiu osobistym rodzinny, w życiu państwa i państwa, w życiu ludzkości rocznicę i daty kojarzące się z szeregiem ważnych wydarzeń bądź mocniejszych przeżyć, które głęboko utkwiły w sercach, wywarły wpływ na tok wydarzeń i bieg historii. Jedną z takich chwil dziejowych jest dzień 6 września, który w naszym kraju jest dniem Lotniczego Święta. W tym dniu, w którym zwykłe dokonuje się przeglądu swych sił, osiągnięć, czyni się plany na przyszłość.

Wprawdzie tegoroczny dzień Święta Lotnictwa trudno skojarzyć z jakimś jednym wydarzeniem historycznym w pełnym chwały lotniczym życiu naszego narodu niemniej jest on na pewno dniem święta nie tylko ludzi lotnictwa, ale i świętem całego społeczeństwa w którym głęboko zakorzenili się piękne tradycje naszych starszych braci, pionierów z ciężkich dni powstawania lotnictwa w ogóle, jak również z okresu późniejszego, kiedy na pilotów zwrócone były oczy całego świata i w nich niemal pokładano nadzieję w ciężkich dniach zmagania z hitlerowskim najazdem.

Nie brakło w szeregach skrzydlatych obrońców naszych rodaków, których losy wojny rzuciły na wszystkie niemal kontynenty świata, by pod niebem rozpalonej Afryki, na bezkresnych przestrzeniach Związku Radzieckiego, czy w mgłach Wielkiej Brytanii torować sobie drogę do Ojczyzny.

Nie chciałbym by tematem

mojego artykułu były wspomnienia tych pełnych chwały dni. Wolałbym natomiast w przededniu tak wielkiej dla nas ludzi lotnictwa uroczystości kilka zdań poświęcić pracy i rozwojowi Aeroklubu Rzeszowskiego, który choć w drobnej mierze, ale jest częścią naszego państwa i ma wpływ na jej sukcesy i osiągnięcia.

Dziesięć lat pracy w życiu i historii narodu, to naprawdę niedługi okres czasu. Dziesięć lat jednak w życiu naszego Aeroklubu, to poważny krok naprzód. Mógłby ktoś się ze mną nie zgodzić motywując swe stanowisko tym, że w aeroklubach naszych, a więc i w rzeszowskim lata się jeszcze na samolotach z 1928 roku, są jednak takie byty napełnione i niewłaściwe. Jeśli chcemy dokonać naprawdę jak najbardziej obiektywnego przeglądu minionego okresu musimy pamiętać wstecz do lat 1947—1951.

Rok 1947 — lotnisko w Jasionie zoran lejami bombowymi, nad którym jak symbol sterzą nagie zardzewiałe kikuty kiedyś istniejącego hangaru. W jednym z jego zakątków przyczepiona podparta belami drewniana szopa mrocznego wnętrza z której kilku mężczyzn wyciąga samolot dźwigając na ramionach ciężki ogon maszyny.

Na twarzach zmęczenie, w oczach ogromna radość.

Krótką odprawą. Głos mądry, o opalanej twarzy mężczyzna, który mówi „zgodnie z naszym prowizorycznym planem zajęć na dzisiaj przypadają loty nadlotniskowe i na trasie W pierwszej kolejności polecą Tauter. Potem Biliak, Ferenc, Szuber i Malak. Pytania są?”

Jest dużo. Piloci chcą wiedzieć jak najwięcej. Instruktor Kepka były i obecny pracownik WSK w Rzeszowie odkrywa swym kolegom jeszcze raz tajniki pilotowania maszyny. Nic dziwnego. Przecież tyle lat tylko w myślach można było wykonywać podniebne loty.

Miarowy kłopot silnika zwraca na siebie uwagę miejscowej ludności, która nie widziawszy dotąd samolotu z białymi znakami zaczynającymi się literami SP tłumaczyła między sobą, — to nasz, polski, tylko lotnicy chodzą po cywilnemu.

Lata następne wciąż jeszcze w drewnianej budzie, z jednym samolotem „Po 2” oraz jednym „Piprem” z demobilu. Z każdym rokiem napływają chętni na szkolenie. W roku 1949 powstaje obok sekcji samolotowej sekcja szybowcowa (Ciąg dalszy na str. 3)

MŁODZIEŻY

na samoloty!

Była już godzina 17.00, kiedy znalazłem się na lotnisku Rzeszowskiego Aeroklubu w Jasionie. Z hangaru wyciągano coraz to nowe szybowce, mechanicy kończyli przegląd silników „Junaka” i „Złina”, a samochód cysterny „poli” maszyny przygotowane do lotu.

Tuż za małym wzniesieniem znajdowało się stanowisko obu wyciągarek „Bocian”, „Jaskółka” i „Mucha” gotowe do lotu stały lekko pochylone na prawe skrzydło.

Wśród licznej grupy pilotów spostrzegłem krepą sylwetkę młodzieńca z jasną czupryną. Pomagał ustawiać szybowce na starcie, sprawdzał zaczepy, wyznaczał kolejność lotów. Słowem wszędzie było go pełno. Troskliwym okiem pilnował aby wszystko grało na medal.

Kierownik Rzeszowskiego Aeroklubu p. Przepióra objaśnił mi, że jest to właśnie p. Kazimierz Gajoch — czołowy pilot silnikowy, inżynier zatrudniony w naszej WSK.

Po chwili siedzieliśmy z p. Kazikiem na płachcie płótna, które oznaczało miejsce lądowania szybowców. Już po kilku minutach rozmawialiśmy ze sobą jak starzy znajomi...

— Panie Kaziku! Chciałbym się czegoś dowiedzieć o początkach pańskiej kariery jako pilota. To zawsze jest bardzo interesujące.

— Początki? — lekki uśmiech błysnął na smagłej twarzy mojego rozmówcy — No cóż? Różne one były. W (Dokończenie na str. 4)

Nasze niebo nie jest puste

Po raz pierwszy od wielu lat fabryczna gazeta załogi WSK na dzień Lotnictwa ukazuje się w swym specjalnym wydaniu, poświęconym w całości lotnictwu.

Dlatego właśnie w tym dniu pomyśleliśmy o perspektywach naszego lotnictwa. Dziś nadszedł nareszcie czas, że właściwie oceniamy czyny bojowe nie tylko lotników z pulku „Warszawy”, ale i tych z dywizjonu 300, 301, 303. Niestety, wspomnieniami nie można żyć długo. Obok historii ważna jest teraźniejszość a jeszcze ważniejsza przyszłość.

Trzeba nam wszystkim wziąć się do roboty, aby na tym odcinku robić wszystko, dla uświetnienia polskich skrzydeł. Chcielibyśmy zachęcić konstruktorów, by dołożyli wszystkich starań i jak najprędzej ukończyli wykonywaną konstrukcję którą mają na deskach. A cała załoga? Wystarczy rzetelnie wykonywać swe obowiązki. Wszystko inne powiedziane na tym miejscu byłoby po prostu niepotrzebnym gadulstwem.

Program uroczystości

Rozpoczęcie punktualnie o godz. 15.20

15.20 Przemówienie Prezesa Aeroklubu.

15.20 Pokaz śmigłowca (helikopter)

Zejsie lotnika po drabinie i zameldowanie o rozpozycji pokazów.

Przełot kolumny samolotów odrzutowych.

Akrobacje myśliwskich samolotów odrzutowych.

Akrobacje samolotów „Jak 11”.

Pokazy startów za wyciągarką na szybowcu „ABC”.

Pokaz startu za wyciągarką na szybowcu „Salamandra”.

Pokaz startu za wyciągarką na szybowcu „Komar”.

Skok 3 skoczków na linę.

Podstawowe akrobacje na szybowcu „Bocian”.

Podstawowe akrobacje na samolocie CSS-13.

Skok spadochronowy z opóźnieniem.

Akrobacje pełne na samolocie „Zlin 26”.

Akrobacje pełne na szybowcu „Jastrząb”.

Pokaz prototypu samolotu „Kania-2”.

Pokaz samolotu sanitarnego.

Skok grupowy z opóźnieniem około 15 sek.

Akrobacje zespołowe szybowców.

Skreślanie baloników i akrobacje zespołowe na samolotach „Zlin 26”.

„Desant spadochronowy”, z 3 samolotów transportowych.

Pokaz taksówek powietrznych „Aerów 45”.

Zakończenie uroczystości przewidziane jest na godzinie 17.40

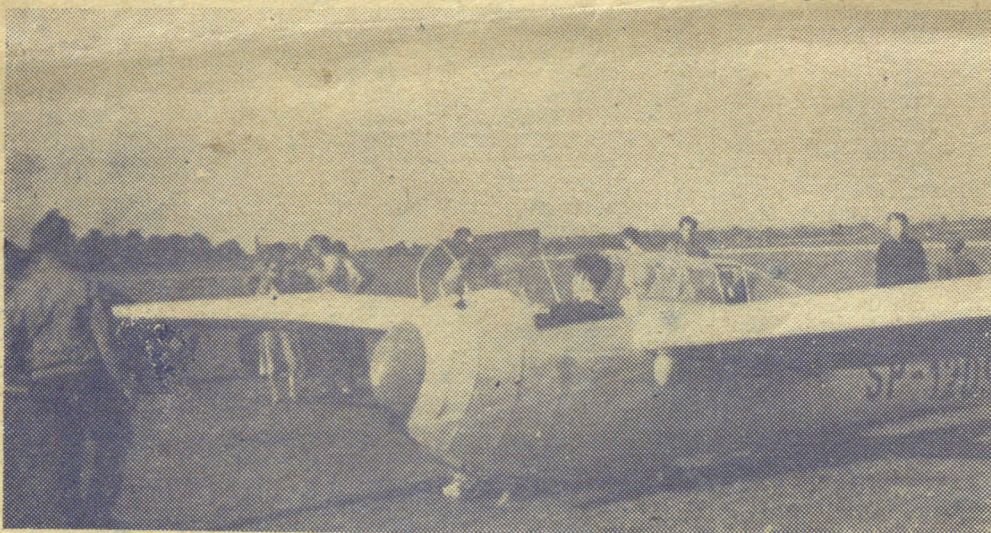


FOTO: J. Wiech

Wspomnienia przedwojennego pilota

Zabobon i brawura

Pewnego czerwcowego dnia 1938 r. otrzymałem polecenie, by w dniu następnym wykonać lot propagandowy w ramach tygodnia LOPP, z jednoczesnym wykonaniem lotów pasażerskich w miejscowości Kosów — Lacki.



Autor wspomnień

Od samego rana tego dnia, mój drobny kapusniaczek. Pułap nie przekraczał 100 m. Idąc na lotnisko, pocieszałem się nadzieją, że ze względu na złe warunki atmosferyczne impreza zostanie odwołana. Nastroj psychiczny pogarszał fakt, że przebieg mi drogę kot, w takim miejscu, że niemożliwym było obejście. Kłnąc kota w „żywe kamienie” połączyłem się telefonicznie z Kosowem, skąd jak na złość powiedziano mi, że impreza jest już przygotowana i odbędzie się bez względu na pogodę. Dodano, że zresztą u nich deszcz nie pada i można latać. Wobec tego uzgodniłem przygotowanie placu na połowę lądowiska, miejsce gromadzenia ludności, sprawę bezpieczeństwa i godzinę przylotu.

Zabrałem się do przygotowania maszyny. Jednakże pomimo zajęcia się sprawami, wymagającymi skupienia, gdyż przelot wynosił około 120 km i to w dodatku w złych warunkach, uwagę moją rozpraszal nieszczesny kot, który przeleciał mi drogę.

Niejednemu wyda się dziwnym, że w XX wieku takie głupstwa drzemają jeszcze w mózgu ludzi. Ale na moje usprawiedliwienie niech służy charakter lotników. „Lotnicza brać”, będąc stale narażona na kaprysy atmosfery i sprzętu, uczuła się na pewne zjawiska. W dodatku w lotnictwie, silnie zakorzenione jest prawo dziedzictwa. Młody narybek stara się przejąć wać wszystko bez zmian od swych instruktorów i starszych kolegów. A starzy piloci byli bardzo zabobonni. Bywały wypadki, że piloci wręcz odmawiali startów, jeżeli na lotnisko przyszedł ksiądz. Wierzyli bowiem, że na pewno ktoś „skapotuje” czyli postawi „popa”. Przeleciecie drogi przez kota uważane było jako pewnik nieszczęśliwego wypadku.

Te i tym podobne wierzenia utrwały się jeszcze dzięki dużej ilości wypadków powodowanych przez latanie na

spręcie starym i niezbyt pewnym, pozostałym nam po pierwszej wojnie światowej. Dziś należy to już do przeszłości, gdyż obecnie znajdujący się w eksploatacji sprzęt jest bez porównania lepszy od posiadanego przez nasze lotnictwo w latach dwudziestych, tj. od czasu wypuszczenia konstrukcji własnych.

Będąc również jednym z tych, którzy stale przebywali w otoczeniu starych pilotów, uczestników pierwszej wojny światowej, zupełnie podświadomie zaraziłem się ich wierzeniami. Wierzyłem wtedy we wszelkie bzdury, podane mi przez starszych „asów”.

Lot do Kosowa wykonałem dobrze, pomimo że pogoda nie uległa poprawie, a wprost przeciwnie, podstawa chmur jeszcze się obniżyla i poszczególne „farfocle” zaciągały do 70 mtr. Lądowisko wyznaczono na polu po skoszonej koniczynie tak, że nawierzchnia pomimo deszczu była dość twarda. — Zebrałem ludzi zdyscyplinowanych stali na skraju pod parasolami, gdyż deszcz mżył stale.

Na przywitanie do maszyny podszedł ksiądz proboszcz, który był prezesem miejscowego kółka LOPP, i wręczył mi bukiet kwiatów. Jak to się mówi: „dwa grzybyki w barszczu” to trochę za dużo na moje i tak podniecone nerwy. Wystarczył by sam ksiądz. Po co jeszcze kwiaty przed lotem?

Toteż nie chcąc urazić księdza, dałem bukiet koledze, który ze mną przyleciał, aby go delikatnie wyrzucił. Po okolicznościowym przemówieniu wykonałem tylko 17 lotów pasażerskich, tłumacząc niemożność dalszego latania brakiem paliwa i warunkami. W rzeczywistości zaś dość miało być, księży, kwiatów i zdjęć...

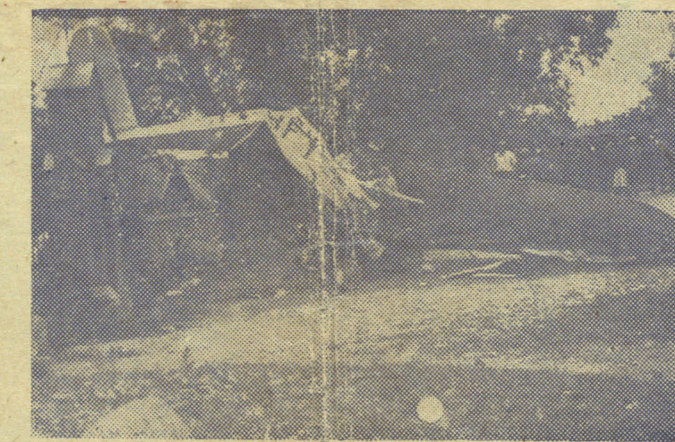
W czasie krótkiego podwieczorku, rozmawiając z księdzem proboszczem, obiecałem mu, że jak będę wracał to tak go postraszę, że położę się na ziemi. Jasne, że zaczął mi tłumaczyć, że jest z lotnictwem dobrze obeznany, dużo latał, więc nie będę mógł tego wykonać.

Poszliśmy do maszyny i przy wyjmowaniu z bagażnika kom binezonów wyjęliśmy nieszcze

Minęło już 13 lat, wytrwałej i wytężonej walki o odbudowę polskiego lotnictwa sportowego, i walki, dzięki której lotnictwo Polskiej Ludowej a w szczególności szybownictwo nadrobiło straty lat wojny i stanęło zdecydowanie na przodującym miejscu w świecie. Patrząc na miniony okres możemy dziś nakreślić krótką historię naszej pracy i podsumować jej dorobek.

W pierwszych latach po wojnie prace w lotnictwie prowadzone były w oparciu o dyrektywy ówczesnego Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, który rozporządzał warsztatami lotniczymi rozrzuconymi w całym kraju. Stopniowo mniej wydajne i gorzej wyposażone warsztaty likwidowano a rozbudowywano warsztaty większe, tworząc Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego.

Spośród wszystkich zakładów najbardziej zasadniczą i dominującą rolę odegrał zakład w Bielsku. Z inicjatywy starych i młodych entuzjastów lotnictwa dzięki poparciu rządu w 1945 r. powstał Instytut Szybownictwa (IS), który w 1948 r. został przemianowany na Szybowcowy Zakład Doświadczalny z siedzibą w Bielsku (SZD) i pod tą nazwą przetrwał on do chwili obecnej. Zadaniem zakładu była praca nad odbudową techniczną naszego szybownictwa. Trudności w zrealizowaniu wytycznej linii były olbrzymie ze względu na to, że sprzęt szybowcowy wraz z całym dorob-



Szościaki „Erywudziaka”

sny bukiet kwiatów, która jakiś pocztownik wyciągnął z żyta i włożył nam z powrotem do maszyny. Oczywiście wyrzuciliśmy go ponownie twierdząc, że jeszcze mamy czas na wieńce i kwiaty.

Zapuszczaliśmy „Erywudziaka” i wystartowaliśmy. Przelatując nad plebanią widzę, że ksiądz stoi koło ganku w ogrodzie, otoczony wysokiemi topolami. Przypikowałem jak najniżej, ale było to za wysoko, aby ktoś mógł się przestraszyć i położyć. W dodatku ksiądz zaczął się śmiać. Wówczas towarzyszy mój mówi mi:

— Co ten klecha będzie się z ciebie śmiał. Pokaż mu, jak się lata.

— Dobrze — odpowiedziałem — ty w międzyczasie wyciągnij ulotki, to je jeszcze rozrzućmy i polecimy do domu.

Nadleciałem na plebanie, włożyłem maszynę w ślizy i trzymałem tak długo, aż ksiądz usiadł. Spojrzałem nagle przed siebie — jestem pod drzewami. Nerwowo szarpnąłem gaz i knypel na siebie. Maszyna wyszła prawie pionowo nad drzewa, ale gwałtowne szarpnięcie spowodowało zadławienie się silnika i zabrakło już mocy, aby utrzymać maszynę w powietrzu.

Wtedy zrozumiałem, że zaraz się zwałimy. Podniosłem rękę do okładów, aby zająć i w drodze powrotnej wyciągnąć magneta. Wtem zawarzał silnik. Maszynę rzuciło i... reszty grzechów nie pamiętam. Przytomność odzyskałem dopiero po 10 godzinach zabiegów lekarskich. W rezultacie znaleźliśmy się wraz z kolegą w szpitalu chirurgii urazowej w Warszawie. Ten brawurowy wyczyn kosztował nas trzy miesiące leczenia i samolot.

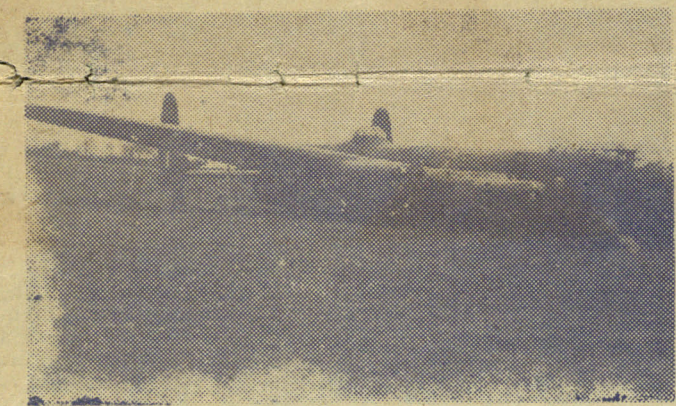
A wszystkiemu winien był kot. Szmigals

Pierwsi
Pierwsi
Pierwsi...

◆ Pierwszy przelot samolotu pilotowanego przez Polaka odbył się listopadzie 1910 roku. Samolot przeleciał z Leningradu (wówczas Petersburga) do Kronstadtu. Pilotem był porucznik marynarki G. Piotrowski. Samolot wylądował na obszernej dziedzińcu koszarowym, wzbudzając swoim przylotem, niebawym popłoch wśród żołnierzy.

◆ 23 maja upłynęła 109 rocznica urodzin Otto Lilienthala — jednego z pionierów szybownictwa. Pierwszy lot na szybowcu własnej konstrukcji wagi około 22 kg wykonał on w 1893 roku.

◆ Pierwszy polski szybowiec zbudowany w roku 1896 przez artystę malarza Czesława Tańskiego z Warszawy, ważył 18 kg — powierzchnię nośną miał 7 m².



„Lancaster” po wylądowaniu...

„Lancastery”
z szachownicami
na skrzydłach

Rozmowy z lotnikami na temat ich bojowych przeżyć nie należą do najłatwiejszych. Jak wszyscy ludzie czynu nie lubią oni gadania po próżni. Każdy najtrudniejszy nawet wyczyn uważają za spełnienie obowiązku. Tak też było, gdy poprosiłem pana EDWARDA RYMARZA o garść wspomnień z kampanii angielskiej.

Bo trzeba Wam wiedzieć, że Edward Rymarz — dziś kontroler na wydz. 09 — latał w jednej z eskadr dywizjonu 300 RAF. Był to dywizjon bombowców wyposażony w 4-silnikowe potężne „Lancastery”. Postuchajmy, co mówi jeden z tych, którzy rozstawili imię polskiego żołnierza, daleko za granicami ojczyzny.

„W małej miejscowości Hemswell około 250 km na północ od Londynu rozłożyło się jedno z brytyjskich lotnisk wojskowych. Stąd podobnie jak z wielu innych punktów Wysp Brytyjskich noc na betonowy rozbieg wyciągały się przysadziste „Lancastery”. Raz po raz wyjął silnikami startowała jakaś maszyna. Koła podwozia bardzo niechętnie odrywały się od ziemi.

Nic dziwnego. Samoloty obciążone były niczym pszczoły wracające z miodobrania. Zbiorniki paliwa i ładownie wypełniono do ostatnich granic. Uważny obserwator zwróciłby uwagę na pewien dość istotny szczegół. Zamiast białego — czerwono-niebieskich kół na płatach i kadłubach samolotu widniały białe-czerwone szachownice. To polski dywizjon 300 wyruszał na kolejną wyprawę nad

Niemcy. W mroku białe kadłubach szereg białych „bombek”. Każdy taki znak — to jeden lot bojowy.

Dziś na tapecie Mannheim. Mamy zniszczyć zakłady lotnicze. Kilka godzin spokojnego lotu. Spokojnego, bo do nieustannej kanonady przyzwyczailiśmy się zresztą nie czy ni nam ona żadnej szkody. Lecimy na bezpiecznej wysokości 5 tysięcy metrów. Wokoło noc, nie rozjaśnia jej żadne światło. Niemcy szczerze zaciemniają swoje miasta i wsie. Orientujemy się jedynie przy pomocy przyrządów. Ale oto i cel. W dole widać pożary.

Krótki rozkaz — i klapy konfory bombowej otwierają się z cichym zgrzytem. Cała jej zawartość wysypuje się i mknie ku ziemi. Automaatycznie uruchamiane aparaty fotograficzne robią zdjęcia, ale nie ma czasu na obserwowanie efektów „roboty”. Skoncentrowany ogień niemieckiej artylerii nie pozwala zapomnieć o tym, że nie jesteśmy tu mile widziani. Wszędzie rwą się pociski. Po obciążeniu maszyny bębni odłami. Trzeba zmykać.

Jesteśmy na 4000 metrów. Pilot kładzie samolot na skrzydło. Zataczamy duży łuk. Ale co to? Prawy zewnętrzny silnik zakrzuszył się, kichnął ogniem z rury i stanął. Zostały tylko trzy. Po chwili ta sama historia z wewnętrznym lewym. Nie po zostaje śmigło jak tylko ustawie śmigła w „chorągiewkę” i uciekać, uciekać. Bez specjalnych przygód przylatujemy nad Anglię.

Przy próbie wyrzucenia podwozia okazuje się, że hydrauliczne urządzenie nie działa. Z dołu przechodzi rozkaz: lądować na „brzuchu”. Lądowanie normalne, odbwła to się na płycie, ale aby zwiekszyć bezpieczeństwo takiego lądowania bez kół, woleliśmy wybrać trawę.

Przylakujemy nad miękkie lotnisko. Pilot zmniejsza wysokość.

U każdego z ludzi załogi nerwy napięte są do ostateczności. Uda się, czy się nie uda. Wreszcie — trzask, samolot drgnął, znów trzask, a potem ogłuszający huk i... cisza. Wszyscy są cali i zdrowi. Udało się...

Rozmawiał: Z. Krężalek

OD
»SEPA«

ograniczał możliwości pilotów.

Wykonali się zatem konieczności opracowania bardziej nowoczesnych prototypów, o lepszych właściwościach lotnych, bardziej dostosowanych do nowych warunków użytko-

doksyjny zbudowany dla zbadania możliwości tego układu w szybownictwie. Drugi prototyp doświadczalny, to bezogonowiec SZD-6x „Nietoperz” zbudowany w 1950 roku, posiadający szereg

Wymienione typy szybowców nie zaspokajały jednak wszystkich potrzeb pilotów, którzy coraz częściej zaczęli wykorzystywać chmury do swoich wyczynów, wprowadzając w ten sposób sprzęt w nowo, mało znane, ciężkie warunki użytkowania.

W takiej sytuacji stało się koniecznym zbudowanie specjalnego szybowca akrobacyjnego. Prototyp takiego szybowca specjalnie przeznaczonego do akrobacji (IS-4 „Jastrząb”) oblatano w roku 1949. „Jastrząb” posiadał bardzo dużą wytrzymałość oraz zwartą konstrukcję, która pozwalała na wykonywanie pełnej akrobacji oraz nurkowania z prędkością do 500 km/h.

W miarę upływu czasu kwalifikacje lotnicze naszych szybowców rosły szybko w stosunku do technicznych możliwości zaspokajania ich potrzeb. Używany sprzęt wyczynowy stawał się powoli przestarzały i niejednokrotnie

ciekawych i oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych, przeznaczonych do zbadania cech układu bezogonowego, wycynów i techniki pilotażu.

W 1950 roku w grupie szybowców ortodoksyjnych zbudowano także laminarny prototyp doświadczalny IS-7 „Osa”. Bazując na kadłubie IS-2 „Mucha-ter” skonstruowano specjalne skrzydła laminarne o wysokiej gładkości powierzchni, mające w przekroju odpowiedni dla szybownictwa profil laminarny.

Równolegle z pracami nad układami nieortodoksyjnymi szły prace w kierunku skonstruowania takich ortodoksyjnych szybowców wyczynowych, które by wyczynami, konstrukcją i wyposażeniem odpowiadały najlepszym współczesnym szybowcom w świecie. I tak w 1951 roku skonstruowany został szybowiec wysokowyżynowy SZD-8 „Jaskółka”.

Pierwszy z nich to skonstruowana w 1949 roku IS-5 „Kaczka” — treningowy szybowiec nieorto-