

Inż. Włodzimierz Wilanowski
Dyrektor Zakładu

Święto Lotnictwa naszym świętem

Górnicy i hutnicy co roku, od wielu lat tradycyjnie i uroczyście 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 zdewastowany 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, sprzętu 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, dogonić i nie dać 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 szeregowe 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.

NAKLAD 2.000 egz.

Polskie niebo

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

W dniu Lotniczego Święta

Są w życiu osobistym rodziny, w życiu pewnego środowiska, w życiu państwa i całej ludzkości rocznice i daty kojarzące się z szeregiem zajęć historycznych bądź mocniejszych przeżyć, które głęboko utkwiły w sercach, wywarły wpływ na tok wydarzeń i bieg historii i od tej chwili dzień taki zwany „świętem” mniejszego lub większego skupiska ludzi staje się dniem uroczystym, w którym zwykle dokonuje się przeglądu swych sił, osiągnięć, czyni się plany na przyszłość.

Wprowadzając tegoroczny dzień Święta Lotnictwa trudno skojarzyć z jakimś jednym jedynym w swoim rodzaju wydarzeniem historycznym w pełnym chwały lotniczym życiu naszego narodu niemniej jest on na pewno dniem świętym 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 nadzieje w ciężkich dniach zmagania z hitlerowskim najazdem. Nie brakuje 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

MŁODZIEŻY

na samoloty!

FOTO: J. Wiech

Była już godzina 17.00, kiedy znalazłem się na lotnisku Rzeszowskiego Aeroklubu w Jasioncu. Z hangaru wyciągano coraz to nowe szybowce, mechanicy kończyli przegląd silników „Junaka” i „Zlina”, a samochód cysterna „pol” maszyni 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 sposterzęłem 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 płacicie 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 oceniemy czyny bojowe nie tylko lotników z pułku „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 włączyć się do roboty, aby na tym odcinku robić wszystko, dla uświetnienia polskich skrzydeł. Chcielibyśmy zachęcić konstruktorów, by dolażyli 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

- 15.30 Przemówienie Prezesa Aeroklubu.
- 15.30 Pokaz śmigłowca (helikopter)
- Zejście lotnika po drabinie i zameldowanie o rozpoczęciu pokazów.
- Przebieg kolumny samolotów odrzutowych.
- Akrobacje myśliwskich samolotów odrzutowych.
- Akrobacje samolotów „Jak 11”.
- Pokazy startów za wyciągarką na szybowcu „ABC”.
- Pokaz startu za wyciągarką na szybowcu „Salamanca”.
- 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.
- Skrećanie baloników i akrobacje zespołowe na samolotach „Zlin 26”.
- „Desant spadochronowy”, z 3 samolotów transportowych.
- Pokaz taksówek powietrznych „Aerów 45”.

Zakończenie uroczystości przewidziane jest na godzinę 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, mżył 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 przebiegi mi drogę kot, w takim miejscu, że niemożliwym było obejście. Klnąc kota w „żywe kamienie” potoczyłem 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 polowe lądowisko, 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 rozpraszają 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, uczula się na pewne zjawiska. W dodatku w lotnictwie, silnie zakorzenione jest prawo dziedzictwa. Młody narybek stara się przejąć wać wszystkim 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 „papa”. Przelecenie 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 posiadane 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 pszczygólnie „farfocle” zaciągały do 70 mtr. Lądowisko wyznaczono na polu po skoszonej koniczynie tak, że nawierzchnia pomimo deszczu była dość twarda. — Zebrani ludzie zdyscyplinowanie stali na skraju pod parasolami, gdyż deszcz mżył stale.

Na przywitanie do maszyny poszedł ksiądz proboszcz, który był prezesem miejscowego koła LOPP, i wręczył mi bukiet kwiatów. Jak to się mówi: „dwa grzybki 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 przeleciał, aby go delikatnie wyrzucił. Po okolicznościowym przemówieniu wykonałem tylko 17 lotów pasażerskich, tłumacząc niemożność dalszego latania brakiem paliwa i warunkami. W rzeczywistości zaś dość miałem kotów, księży, kwiatów i zdjęć...

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

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

Minięło już 13 lat, wylatałem i wyżejonej walki o lądowiskowe polskie lotnictwo 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 warszaty likwidowano a rozbudowywano warszaty 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-



Szczałki „Erwudziaka”

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

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

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

— Dobrze — odpowiedziałem — ty w międzyczasie wyrzucimy i polecimy do domu.

Nadleciałem na plebanię, włożyłem maszynę w sily 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 okularów, aby je zdjąć i w drodze powrotnej wyłączyć magneta. Wtem zawarował 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 wszystkim winien był kot. Szmigas

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 obszernym dziedzińcu koszarowym, wzbudzając swoim przylotem, niebywały 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 próżnicy. 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”. Posłuchajmy, co mówi jeden z tych, którzy rozślawili 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 co noc na betonowy rozbieg wytańczyły się przysadziste „Lancastery”. Raz po raz wyjął silnikami startowała jakaś maszyna. Koła podwozia bardzo niechętnie odrzuwały się od ziemi.

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

Niemcy. W mroku białeły na kadłubach szeregi białych „bombek”. Każdy taki znak — to jeden lot bojowy.

Dziś na tapecie Mannheim. Mamy zniszczyć zakłady lotnicze. Kilka godzin spokojnego lotu. Spokojnego, bo do niestannej kanonady przyzwyczailiśmy się zresztą nieczyny 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 dół widać pożary.

Krótki rozkaz — i klapy komory bombowej otwierają się z cichym zgrzytem. Cała jej zawartość wysypuje się i mknie ku ziemi. Automata tycznie uruchamiane aparaty fotograficzne robią zdjęcia, ale nie ma czasu na obserwowanie efektów „roboty”. Skoncentrowany ogień niemieckiej artylerii nie pozwala zapamiętać o tym, że nie jesteśmy tu mile widziani. Wszędzie trą się pociski. Po obłochowaniu maszyny bębnią odłamki. Trzeba zmykać.

Jesteśmy na 4.000 metrów. Pilot kładzie samolot na skrzydło. Zataczamy duży łuk. Ale co to? Prawy zewnętrzny silnik zakrzętuł się, kichnął ogniem i stanął. Zostały tylko trzy. Po chwili ta sama historia z wewnętrznym lewym. Nie po zostaje nic innego jak tylko ustawić 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 przychodzi rozkaz: lądować na „brzuchu”. Lądowanie normalne odbywało się na płycie, ale aby zwiększyć bezpieczeństwo takiego lądowania bez kół, woleliśmy wybrać trawę.

Przylatujemy nad miękkie lotnisko. Pilot zmniejsza wysokość.

U każdego z ludzi załogi nerwy napięte są do ostatniej chwili. Uda się, czy się nie uda. Wreszcie — trzask, samo lot drgnął, znów trzask, a potem ogłuszający huk i... cicho. Wszyscy są cali i zdrowi. Udało się...

Rozmawiał: Z. Kręzałek

wyczynową „Muchę” było dużym skokiem dla pilota, postanowiono lukę tę wypełnić przez zrekonstruowanie przedwojennego szybowca „Komara”. Pierwszy jego egzemplarz zbudowano w 1948 roku, po czym rozpoczęto w Bielsku i Jeżowie produkcję seryjną. Szybowiec ten w stosunku do pierwotnego typu został wzmocniony i otrzymał innego typu sterzenie wysokości oraz hamulce aerodynamiczne. „Komar-48” odznaczał się możliwością lądowania w najłagodniejszych warunkach termicznych.

Wymienione typy szybowców nie zaspokajały jednak wszystkich potrzeb pilotów, którzy coraz częściej zaczęli wykorzystywać chmury do swoich wyczynów, wprowadzając w ten sposób sprzęt w nowe, 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 kształtowała 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

ograniczał możliwości pilotów. Wylotnia się zatem konieczność opracowania bardziej nowoczesnych prototypów, o lepszych własnościach lotnych, bardziej dostosowanych do nowych warunków użyt-

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

ciekawych i oryginalnych rozwiązań konstrukcyjnych, przeznaczony do zbadania cech układu bezogonowego, wyczynów 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.

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

OD »SEPA«

W przestworzach i na ziemi

Pogodę zamówiliśmy już kilka dni naprzód. Samochód ofiarowała nam dyrektorka. Nic więc nie stało na przeszkodzie naszej wyprawie na lotnisko.

Droga szybko umykała spod kół samochodu. Jeszcze zakręcił i oczom naszym ukazał się biały budynek portu lotniczego, a za nim zielona równina — lotnisko aeroklubu. Zatrzymujemy się przed hangarem. Na spotkanie wychodzi nam inż. Pękacz jeden z członków tego powietrznego towarzystwa, na codzień pracownik na szego zakładu. Po chwili zjawia się kierownik aeroklubu p. Przepióra. Jesteśmy zasko-

Zawarczał motor. Z ziemi powoli unosi się samolot „Junak 2” sterowany przez pana Pękacza, który odbywa godzinny lot po trasie nawigacyjnej (tak się to fachowo nazywa).

Wędrujemy dalej. Zieloną równinę uroznaicają sylwetki samolotów i szybowców, a niedaleko od nich... pasą się krowy. Krowy „najwidoczniej” żyły się już z samolotami, gdyż z istic krowim spokojem znoszą towarzystwo tych zmechanizowanych ptaków. Jesteśmy zdumieni. Czyżby własne gospodarstwo aeroklubu?

Nasze wątpliwości rozprasza kierownik.
— Przeszliśmy na własny

rozhunek — wyjaśnia — dlatego też dajemy lotnisko pod wypas. Zawsze to parę zło tych, których nigdy nie jest za dużo.

Na starcie szybowcowym uwiązają się ludzie. Co chwilę z ziemi unoszą się szybowce. Warczy wyciągarka. Uwaga! Lina! Uskakuję w bok, bo jeszcze moment, a niczym „czarownica na miotle” unosiłabym się w powietrze. Większość obecnych to pracownicy naszego zakładu, którzy czas wolny od pracy spędzają na podniebnych lotach. Dwaj szczupli chłopcy, to studenci Politechniki Warszawskiej, również członkowie aeroklubu, ale... warszawskiego. Zresztą to nikomu nie przeszkadza.

Postanawiam dowiedzieć się czegoś bliższego a aeroklubie, jego zadaniach, organizacji, kłopotach. Kierownik pan Przepióra uprzejmie udziela mi wyjaśnień.

„Rzeszowski Aeroklub liczy około 150 członków, 1/3 stanowią pracownicy WSK i dzieli się na trzy se-

kcje: samolotową, szybowcową i spadochronową. — Jeśli chodzi o organizację, to aeroklubem zarządza zarząd, na którego czele stoi mgr Biliy i kierownictwo etatowe. Celem klubu jest stwarzanie zaplecza dla lotnictwa zawodowego, a więc szkolenie pilotów, dla eskadr gospodarczych i sanitarnych. W poczet członków klubu może wejść każdy chętny, kto ma ukończone 9 klas szkoły ogólno — kształcącej no i odpowiednie zdrowie.

Największą trudność stanowi jak zawsze, pieniądze, pieniądze i jeszcze raz pieniądze. Ostatnio klub przeszedł na własny rozrachunek tzn. ma być samowystarczalny. W związku z tym robimy co możemy, aby wykręcić trochę grosza. Organizuje się pokazy lotnicze, loterie lotnicze, no a nawet... zresztą, już o krowach mówiliśmy.

Dwa lata temu odbyły się uroczyste zaślubiny WSK z aeroklubem. Niestety, małżeństwo to jest raczej niedobrane, gdyż pan małżonek (zakład) nie dba o utrzymanie tak licznej rodziny, o której istnieniu rzadko sobie przypomina. Niedawno wprawdzie trafiła się nie lada gratka, bo do szczyplej skarbnicy klubu wpłynęło z Rady Zakładowej 20 tysięcy za które zakupiliśmy benzynę.

Na chwilę naszą uwagę pochłaniają akrobacje powietrzne na „Zlinie 26” wykonywane przez p. P. Wojtynę i Osmeckiego. Korkociąg, pętla, beczka, to wszystko fachowe nazwy wykonywanych akrobacji, a mnie robi się gorąco z wrażenia i mam jedno gorące pragnienie... żeby szczęśliwie wyśladołali na lotnisko.

Zyczenia moje spełniają się. Trudno zresztą spodziewać się innego zakończenia, przecież obaj panowie są doskonałymi pilotami, posiadającymi złote odznaczenia z diamentami.

Z kabiny wychodzi mgr Drożdż. Silne ręce kolegów prowadzą go na płótno startowe — teraz odebędzie się „lania”.

W lutym 1948 r. obalony jest nowy prototyp Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych samolot „Junak-1” konstrukcji inż. Tadeusza Sołtyka.

W kwietniu 1949 r. oblatano prototyp samolotu „Zuch-2”

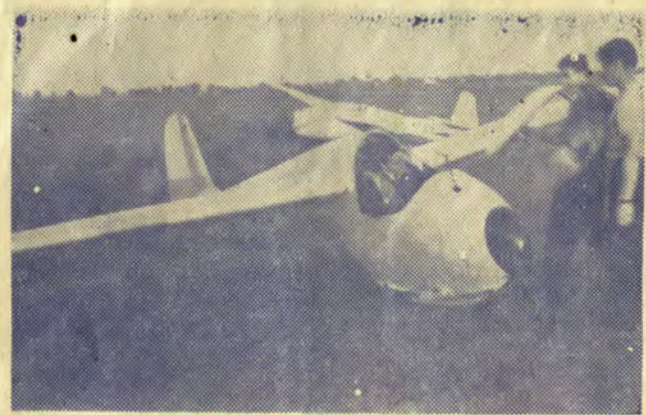


FOTO: J. Wiech

W dniu Lotniczego Święta

(Ciąg dalszy ze str. 1)

bowcowa, która dysponuje tylko jednym (niestety) szybowcem typu SG-38 a więc prawie niczym.

Sprzęt Aeroklubu obsługują sami piloci. Jakże żywo stoi przed oczyma postać naszego mechanika społecznego kol. Stanisława Tautera również pracownika WSK w Rzeszowie, który wśród deszczu i śniegu, każdego dnia docierając na odległe lotnisko by dogłaść i konserwować bardzo wówczas szanowany sprzęt. Jakże nie wspomnieć tu o naszym pierwszym w historii Aeroklubu mechaniku wyciągarkowym Jurku Lamerse czy kierowcy naszego starego samochodu „Opla” Jurku Szylkiewiczu — dziś to ludzie dorobili z wyższym wykształceniem technicznym, wówczas młodzi zabiedowani wojną chłopcy. Brak miejsca nie pozwala na wymienienie nazwisk tych wszystkich którzy w tych pierwszych ciężkich dniach dźwigali Aeroklub na coraz wyższy poziom.

Rok 1950/51 to okres w którym coraz częściej we władzach centralnych Aeroklubu zasiadają ludzie do tego nie powołani. Wychodzi szereg z rządzeń na mocy których likwiduje się ośrodki, szkoły i aerokluby, zwalnia się ludzi, nie wydaje im się uprawnień.

Te zarządzenia nie ominęły Aeroklubu Rzeszowskiego. W wyniku „ślawetnych” weryfikacji skreślono z list pilotów, niemal wszystkich naszych najbardziej oddanych sprawom lotnictwa ludzi. Odcinają ci, którzy w ciężkich dniach powojennego „rozgardiaszu” własnymi rękami odbudowali ze zgliszcz i popiołów polskie lotnictwo i jego bogate tradycje. W ślad za ludźmi zlikwidowano sekcję samolotową, zabrano samoloty,

a tych nielicznych którzy uszli cało przed kąśliwymi cieciami pseudo-działaczy z komisji weryfikacyjnych, odesłano z propozycją by z treningu korzystali w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie.

Szybki rozwój Aeroklubu Rzeszowskiego notuje się dopiero w latach 1953-1956 r. W tym czasie zostaje ogromnie powiększony stan aparatu etatowego Aeroklubu, zostaje zwiększona poważnie ilość sprzętu i wyposażenia. Osrodek nasz otrzymuje nowy hangar i budynek administracyjny. Zaczyna się latanie. Od świtu do nocy nad rzeszowskim lotniskiem chodzą w run dzie szkolne maszyny, a na drugim starcie lśniąca bielą szybowce. Trudno by tu było szukać bliższego nam do niedawna i jedyne go szybowca SG-38, wśród rasowych „Much”, „Bocianów” i „Jaskółek”. Jego okres przemian w naszym lotnictwie bezprowrotnie, jak przemienię zło, które w pewnym okresie tak mocno się u nas zakorzeniło.

Jakkolwiek lata 1953-1956 w życiu Aeroklubu Rzeszowskiego są okresem najpiękniejszego jego rozwoju, to jednak w dalszym ciągu w naszej pracy odczuwa się pewne poważne braki. Aerokluby, pomimo pełnego rozmachu w swojej pracy, pomają zaczęły tracić charakter sportowych ośrodków lotniczych, a stały się szkołkami lotniczymi które pod płaszczykiem sportu szkoliły dla potrzeb wojska (tylko i wyłącznie).

Te bólezki nurtowały działaczy lotnictwa sportowego i bolały ich. Dlatego też na przełomie roku 1956-1957, w okresie wielkich zmian w naszej Ojczyźnie, lotnicy sportowi postanowili też zmienić styl swej pracy. Na pamiętnym zjeździe w grudniu 1958 roku postanowiono przede wszystkim wyodrębnić lotnictwo z LPZ i stworzone samodzielna organizację lotniczą pod nazwą Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i podległą mu Aerokluby Regionalne. Postanowiono ścignąć do działalności lotnictwa wszystkich uczuciowych działaczy lotnictwa i w ich ręce oddać kierownictwo. Postanowiono wreszcie dać aeroklubom pełną swobodę i inicjatywę w swej działalności. Opracowano plan perspektywiczny rozwoju i działalności wszystkich sekcji lotnictwa sportowego.

I tak jak wspominałem na początku dziś w przededniu lotniczego święta, możemy dokonać bilansu zysków i strat, możemy podsumować osiągnięcia i braki. Jestem głęboko przekonany, że przy skrupulatnym obliczeniu wyników pracy, Aeroklub Rzeszowski z minionego okresu wyszedłby z poważnym dorobkiem i wielkim doświadczeniem.

Wydaje mi się, że tegoroczna wielka impreza lotnicza, organizowana przez nasz Aeroklub, będzie dobitnym tego dowodem. Wielu spośród naszych wychowanków reprezentować będzie barwy Rzeszowskiego Aeroklubu, pedząc w szybkich jak myśl samolotach odrzutowych na centralnych pokazach w Warszawie i o tym też rzeba nam pamiętać.

Roman Przepióra
kierownik Aeroklubu Rzeszowskiego



FOTO: J. Wiech

Przed hangarem stoi zielony CSS-13 „Kukuruznik” z czernym krzyżem na kadłubie. Jest to samolot sanitarny, który wiele razy ratował już życie ludzkie.

Zaglądamy do wnętrza — miejsce dla pilota i lekarza transportującego a za nim nosze dla chorego. Trudno je wprawdzie uznać za wygodne, ale gdy się ma przed sobą perspektywę uratowania życia na wet „majejowe łoże” wydaje się rajem.

„Jaskółka” przeznaczona jest do lotów wysokościowych, szybkich przelotów, lotów chmurowych i na fal. Po siada charakterystyczny zryw szybowościowy ważny np. na zawodach. Przewidziana jest

Jeżowie. Opracowano również trzecią wersję szkolną SZD-9 S „Bocian” różniącą się od poprzednich specjalnym, lepszym i prostszym w budowie skrzydłem. Wersji tej na warsztacie nie zrealizowano ze względu na to, że mniej więcej w tym samym czasie zapadła decyzja zbudowania specjalnie taniego i prostego w wykonaniu dwumiejscowego szybowca szkolnego.

Obydwa wymienione szybowce „Jaskółka” i „Bocian” wyposażone są w komplet przyrządów do ślepego pilotażu, aparaturę tlenową i przewidziane jest w nich miejsce na radio. Konstrukcje te zaopatrzono są również w instalację odgromową i oświetleniową.

W związku z nowym kierunkiem szkolenia pilotów szybowcowych, polegającym na użyciu szybowców dwustoskowych, przeprowadzono w SZD w 1951 roku szybką rekonstrukcję niemieckiego szybowca „Zuraw” który miał zastępczo służyć szkoleniu do czasu zbudowania odpowiedniego sprzętu własnego. W szybowcu tym wprowadzono szereg ulepszeń jak np. kółko startowe itp.

Pierwszy własny prototyp szkolnego szybowca dwumiejscowego opracowano w 1953 roku. Otrzymał on oznaczenie SZD-10 „Czapla”. Szybowiec ten odznaczający się wielką prostotą i taniością konstrukcji służyć będzie do nauki pilotażu oraz wykonywania pierwszych lotów samodzielnych.

W 1953 roku opracowano również szybowiec wyczynowy SZD-11 „Albatros”, w którym ze względów technologicznych zastosowano cały szereg rozwiązań konstrukcyjnych szybowca „Jaskółka”. Zasadnicza różnica między nim i „Jaskółką” polega na nieco większej rozpiętości oraz w mniejszym obciążeniu jednostkowym. Powinno to dać korzyści w zakresie mniejszych prędkości lotu i słabszych warunków meteorologicznych. Na tej drodze „Jaskółka” i „Albatros” zapewnią tabor szybowcowy, który umożliwiać będzie pełniejsze wykorzystanie silniejszej i słabszej termiki.

Dobre własności lotne szybowca IS-2 „Mucha”-ter zachęciły SZD do zupełnie nowego jej opracowania w ramach tej samej klasy, jako prototypu SZD-12 „Mucha-100”. Zachowując pierwotną aerodynamikę szybowca zaprojektowano nowy kadłub, w związku z czym SZD-12 odznacza się ładniejszą linią oraz posiada innego typu na pędy. Przy jej opracowaniu uwzględniono doświadczenia pilotażowe i warsztatowe z szeregu lat eksploatacji „Muchy”-ter

W celu zbadania aerodynamicznych, lotnych własności nowych typów usterzeń SZD prowadził pracę nad usterzeniem motylkowym, które zrealizowane zostało na prototypie zmodyfikowanej „Jaskółki” oznaczonym SZD 14x.

Dalszymi rozwinięciami „Jaskółki” była „Jaskółka Z” i „Jaskółka L”. Równolegle z pracami SZD rozwinięła się działalność w dziedzinie sportowego lotnictwa silnikowego. Lotnicze warsztaty doświadczone od 1946 r. zaczęły produkcję pierwszych powojennych konstrukcji. Ukazuje się samolot konstrukcji drewnianej „Szpak-2” doświadczal na wersja „Szpak-3”, następnie „Szpak-4”, jako rozwinięcie „Szpak-2”. Z wszystkich tych typów produkowany był seryjnie jedynie „Szpak-4T”, jako turystyczna wersja Szpak-4”.

W lutym 1948 r. obalony jest nowy prototyp Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych samolot „Junak-1” konstrukcji inż. Tadeusza Sołtyka.

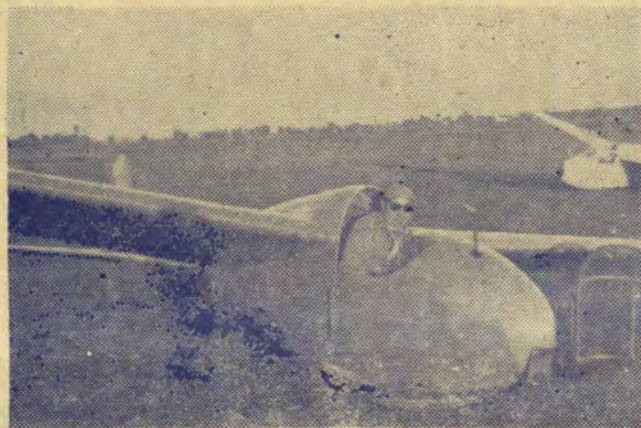
W kwietniu 1949 r. oblatano prototyp samolotu „Zuch-2”

DO »BIESA«

do latania w najcięższych warunkach termicznych, przy czym dostosowana jest również do dużych szybkości hoku, co jest ważne zwłaszcza dla szybkiego ścigania z przelotów. Szybowiec ten w udoskonalonej formie jako SZD-8 „Jaskółka bis” produkowany jest w Bielsku seryjnie od 1952 roku.

W tym samym roku zbudowano prototyp szybowca dwuosobowego wyczynowego SZD-9 „Bocian”. Jego kształt charakteryzuje się skosem skrzydła do przodu. Układ załogi tandem zapewnia w wygodnej kabine bardzo dobrą widoczność. Podobnie jak w „Jaskółce”, „Bocian” posiada szereg rozwiązań oryginalnych oraz obszerne bagażniki dostępne w locie.

„Bocian” przeznaczony jest do lotów wysokościowych, wyczynowych i przelotów. W ulepszonej formie jako SZD-9 „Bocian-bis” szybowiec ten jest produkowany seryjnie w



Mój rozmówca — inż. Gajoch w kabine szybowca „Mucha”
FOTO: J. Wiech

(Dokończenie ze str. 1)

każdym razie już jako uczeń szkoły podstawowej przejawiałem duże zainteresowanie samolotami. Co wzbudziło we mnie te zainteresowania? Trudno w tej chwili mi odpowiedzieć na to pytanie. Chyba fakt, że mieszkałem blisko lotniska. Codziennie widziałem i podziwiałem akrobacje powietrzne pilotów...

Marzyłem i śniłem o lotach podniebnych. Postanowiłem, zostać lotnikiem.

Łatwo było postanowić — opowiadał dalej mój rozmówca — gorzej było marzenie to wcielić w życie. Skończyłem gimnazjum i wstąpiłem na Politechnikę Krakowską — wydział lotniczy. Moja radość nie trwała długo. Po roku studiów wydział przeniesiono do Warszawy a ja musiałem przenieść się na wydział samochodowy. Byłem pewien, że moje młodzieńcze sny i marzenia „diabli wzięli”...

Pewnego dnia w piękny poranek roku 1952 z małą walizką w ręku znalazłem się w Rzeszowie. Zacząłem pracować w WSK. Oczywiście zaraz też zapisałem się do aeroklubu no i... dzięki pomocy p. Przepióry zostałem lotnikiem. Jak widzi pan panie redaktorze historia niezbyt ciekawa...

— Zależy jak dla kogo. Mnie bardzo ciekawi. Ale może pan opowie o jakiejś przygodzie lotniczej. Na pewno miał ją i pan.

— Oczywiście. W pamięci utkwiła mi jedna taka przygoda. Wystartowałem na „Zlinie” — mówił inżynier Gajoch patrząc w zamyśleniu na szybującego nad horyzontem „Bociana” — Obrabiałem wschodni kierunek lotu. Dość daleko za Rzeszowem zrobiłem kilka figur akrobacyjnych i po wyprowadzeniu samolotu do poziomu uczułem, że... cały jestem mokry. W jednej chwili straciłem orientację, nie wiedziałem gdzie jest Rzeszów...

Zdenerwowany nie wiedziałem co zrobić. Znajac jednak starą dewizę, że tylko „spokój może nas uratować”, po-

wiedziałem sobie „psiakrew, głupi Kaziu uspokój się”. Po chwili uspokoiwszy nerwy i zorientowawszy się w terenie podążyłem w kierunku Rzeszowa. Po 30 minutach lądowałem.

Ale panie redaktorze — na gle mój rozmówca mówi innym głosem — nie mogę zrozumieć naszej rzeszowskiej młodzieży.

Wystarczy przejść się po południu, dajmy na to ul. 3 Maja, a zobaczymy pełno młodzieńców walających się bez celu. Czy nie powinni oni być tu wśród nas. Przecież szybownictwo jest najpiękniejszym sportem. Wydaje mi się, że stary slogan „młodzięży na samoloty” powinien w dniu Święta Lotnictwa trzemić do naszej młodzieży...

Czy nie mam racji?

— Na pewno p. inżynierze. Rozmawiał:

Zygmunt Klatka

Ciekawostki lotnicze

ZYSKI

W ciągu jednego roku 17 największych zakładów lotniczych Ameryki Północnej osiągnęło dochód 6,8 miliarda dolarów, z czego czysty zysk wynosił 1,04 miliarda dolarów.

PODRÓŻE

Jedno z towarzyszy lotniczych proponuje następujący rozkład dnia pasażera lecącego w 1960 roku samolotem B-701 „Jet Strato-liner”. Śniadanie w Londynie, drugie śniadanie w Nowym Jorku, obiad w San Francisco, a przed kolacją pokrępiająca sily kąpiel na Walkiki Beach na Hawajach.

KOOPERACJA

Jak donosi niemiecki „Der Flieger”, amerykańska firma Boeing, produkująca od wielu lat sprzęt dla lotnictwa wojskowego, współpracuje z 3845 firmami, z których, nie licząc mniejszych zakładów, każda zatrudnia więcej niż 500 pracowników. To się nazywa kooperacja!

„Diamentowe” wspomnienia

Dzień 22. V. 53 r. już od rana zapowiadał się interesująco. Powietrze było czyste. Z północnego wschodu, wiał chłodny wiatr z szybkością 8 m/sek. Komunikat „meteo” zapowiadał burzę.

Na lotnisku Aeroklubu Wrocławskiego od wczesnych godzin było już gwarno. Około godz. 10-tej pojawiły się na niebie chmury, które szybko rosły i ciemniały pokrywając coraz większą część nieba. Razem z Marianem i Witkiem niecierpliwiliśmy się w oczekiwaniu na start. Brakowało nam przewyższenia 5.000 m, jako diamentowego warunku złotej oznaki. Właśnie dzisiaj mieliśmy go osiągnąć. Szybko stały w pogotowiu, mechanicy kończyli przygotowanie samolotów holujących, a my objęliśmy spadochronami wymienialiśmy między sobą ostatnie uwagi na temat wykonania oczekującego nas lotu.

Marian wyszedł w powietrze jako pierwszy. W chwilę po nim o godz. 12.46 i moja „Mucha” oderwała się od ziemi. Podmuchy wiatru podbiły gwałtownie to jedno to drugie skrzydło. Na wysokości 300 m natrafiliśmy na silne noszenie i odcepiliśmy się od samolotu holującego. Po wycentrowaniu „komina” stwierdziłem, że wznoszę się z prędkością 2 m/sek. Do podstawy rozległej i ciemnej chmury było około 800 m. Wiedział, że za parę minut będę kontynuował lot na ślepo sprawdziłem przyrządy i dociągnąłem pasy, starając się zająć jak najwygodniejszą pozycję. Tymczasem noszenie w miarę zwiększania wysokości wciąż rosło, tak, że do pułapu chmury doszedłem wcześniej niż się spodziewałem. Wraz z utratą widoczności ziemi zapomniałem o całym świecie. Uwagę skupiłem bez reszty na przyrządach, zwłaszcza, że „winda” była coraz silniejsza.

Wokół mnie była gęsta biała mgła. Na szybowcu zaczęła osiadać rosa, która w miarę wzrostu wysokości zamieniała się na szron, a od wysokości 3000 m szybowiec zaczął się pokrywać warstwą lodu. Po kilku minutach lotu szybkościomierz odmówił posłuszeństwa. Gruby lód osiadał na rurce pilota. Szybkość trzeba było utrzymywać na wyczucie i słuch.

Na wysokości 4700 m skończyło się spokojnie dotychczas noszenie. Nagle „Muchą” gwałtownie szarpnęło. Zakrętomierz wychylił się w lewo. Skontrolowałem i doprowadziłem szybowiec do normalnego położenia. Ale podmuch powownie szarpnął „Muchą” i to o wiele moc-

niej. „Mucha” rzuciła straszliwie, pasy wpiły mi się w ramiona. Wariometr wskazywał raz 7 m/sek wznoszenia, a za chwilę tyleż w dół.

Zrozumiałem, że osiągnąłem szczyt chmury, nie było innego wyjścia, jak tylko uciekać w bok, chociaż do diamentu zostało tak niewiele. Wyprowadziłem szybko więc pod wiatr i wyskoczyłem wierzchołkiem z mocno wypiętrzonego „cumulusa”.

Pode mną było kłębowisko białych chmur zakrywających niemal całkowicie ziemię. Po chwili znowu otoczyły mnie chmury. W locie po prostej starałem się trafić na silniejsze noszenie, które by mi dało upragniony „diament”. Po kilku minutach spokojnego lotu wariometr drgnął i zaczął szybko iść w górę, położyłem „Muchę” w krążeniu przy szybkości 9 m na sek., zacząłem zdobywać znowu wysokość, ale i ta próba zakończyła się na wysokości 5.000 m.

Do diamentu więc pozostało tylko 300 m, ale nie daję jeszcze za wygraną. Za trzecim razem dochodzę wys. 5000 m i noszenie utrzymuje się dalej. Po chwili coś zaczyna się dźbiać z szybowcem, zaczynać tracić nad nim panowanie. Jakaś siła wciska mnie w kabine, ręka opada z drążka. Nie wiem co jest, ponieważ przyrządy wskazują normalne położenie. Dopiero po chwili sprawa się wyjaśnia. Pod wpływem zimna wyładowała się bateria napędzająca zakrętomierz, i to spowodowało utratę orientacji.

Z trudem udało mi się wyprowadzić szybowiec z chmury. Założyłem nową baterię i dla ochrony przed mrozem postanowiłem trzymać ją w ręku. Pogoda tymczasem mocno się zmieniła, chmury gdzieś się porzypadały w dół ujrzałem ziemię i zorientowałem się, że jestem około 30 km na południowy zachód od lotniska. Z wysokości 4.000 m, jaką w tej chwili miałem nie było żadnych szans na dolecenie do lotniska i to na oblodzonym szybowcu, zresztą było mi już wszystko jedno, trzykrotna próba zdobycia wysokości i prawie dwu godzinny lot w chmurze na wys. ponad 4.000 m. bez aparatu tlesowego go wykończył mnie niemal całkowicie.

W chwili później ujrzałem od strony Wrocławia nadciągającą burzę. Ciemne chmury zakrywały cały horyzont, sięgając niemal od ziemi do wys. 10 tys. metrów.

ciąg dalszy wspomnień w 16/107 numerze „Wiadomości Fabrycznych”

Jednodniówkę „POLSKIE NIEBO” wydano staraniem Dyrekcji, Kola Lotniczego i Kolegium Redakcyjnego „Wiadomości Fabrycznych” w Twórni Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie. W jej opracowaniu pomogli szczególnie: inż. SZOTT, inż. OSMECKI i inż. GAJOCH. Nakład 2.000 egzemplarzy. Numer oddano do druku dnia 29. VIII. br. DRUK: Rzeszowskie Zakłady Graficzne, ul. 3 Maja 5, S-11