

Próba pobicia rekordów szybkości

Dla uczczenia XX-lecia PRL pracownicy działu konstrukcji motocykla zobowiązali się przeprowadzić próby ustanowienia (bicia) rekordów szybkości na motocyklu WSK w klasie 125 cm.

Zyczynmy pełnych sukcesów.

Zdobycie rekordów przez nasz zakład miało by dużą wymowę propagandowo-reklamową dla motocykli produkowanych w naszym zakładzie.

Wł. L.



W 25 rocznicę tragicznego września

NIGDY WIĘCEJ!

To już 25 lat mija od tamtego tragicznego września, kiedy na polskie miasta, węzły komunikacyjne i wsie posypał się grad bomb, a na słabą i osamotnioną ojczyznę sunęły uzbrojone po zęby hordy hitlerowskie, od dnia, który stał się począt-

kiem II wojny światowej, wojny, która rzuciła na pastwę hitlerowskich hord los wielu narodów i pochłonęła miliony istnień ludzkich.

Z jasnego nieba posypał się grad bomb, na drogach Polski zagrzwały gasienice czołgów hitlerowskich. Nadeszła klęska, którą przepowiadali ludzie rozsądni i dalekowzroczni, świadomi nieszczęścia, które zgotowali Polsce ludzie stojący u władzy. Spotkała nas klęska najstraszniejsza ze wszystkich, jakich doznał naród polski tak ciężko przecież doświadczony w swej historii.

Nie mogło być wtedy inaczej: przeciw Polsce stanął wróg wielokrotnie potężniejszy, okrutny i brutalny, mający do dyspozycji nowoczesną broń i zaprawione w zbrojowni, sfałszowane przez ideologię hitlerowską hordy. U steru państwa znajdowali

CIĄG DALSZY NA STR. 3

Skrzydłata ludzkość

Człowiek zawsze pragnął wzniesić się ponad ziemię, spojrzeć na nią z wysokości wbrew naturze, która nie dała mu skrzydeł. Legenda o Ikarze i Dedalu mimo, że swym powstaniem sięga tysięcy lat wstecz, na pewno nie jest dowodem pierwszej próby wzlotu człowieka.

Mijały wieki, a myśl ludzka dojrzewając tworzyła to, co przyjęto nazywać historią lotnictwa. Nie trzeba cytować tu dat i

osiągnąć, wliczać pionierów i ich naśladowców, gloryfikować sukcesy czy ubolewać nad upadkami.

Przełożenie dążenie do oderwania się od ziemi, otworzyło przed ludzkością przestworza świata. I kiedy człowiek wznosił się już ponad chmury, zobaczył swe przyziemne gniazdo z lotu ptaka, trudno mu dziś wyobrazić sobie, aby mógł istnieć bez latania.

KIEDY 1 kwietnia 1784 r., w trzy miesiące po braciach Montgolfier, w Krakowie wystartował do pierwszego lotu balon skonstruowany przez prof. krakowskiej Alma Mater, Śniadeckiego i Jaskiewicza, niewielu zapewne ludzi zdawało sobie sprawę z tego, że fakt ten bę-

na krakowskim lotnisku Czyżyny. Jest za to budzący powszechną sensację stary „Farman-4” z 1908 roku, zrekonstruowany przez 70-letniego z górą, jednego z pierwszych polskich awiatorów, Pawła Zolotowa.

Jest także samolot ze słynnej rodziny RWD budowanej w o-

OD STAREGO »FARMANA« do odrzutowców

dzie stanowił początek sławnych potem w świecie polskich tradycji lotniczych.

Niestety, balonu tego nie ma wśród licznych eksponatów wystawy zorganizowanej z okazji 20-lecia ludowego Lotnictwa Polskiego przez Aeroklub PRL, Inspektorat Lotnictwa, dowództwo Wojsk Obrony Powietrznej, Kraju, Ministerstwo Komunikacji, Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Muzeum Techniki NOT

kresie międzywojennym przez spółkę konstruktorów Rogalski — Wigura — Drzewiecki. Na tych to maszynach polscy piloci dwukrotnie zwyciężali w międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych — Challenge w roku 1932 i 1934. Uwagę tych, którzy interesują się historią lotnictwa wojskowego, zwróci także samolot myśliwski P-11 konstrukcji inż. Puławskiego, budowa-

CIĄG DALSZY NA STRONIE 2

Z okazji nowego roku szkolnego

NA OPTYMIZM za wcześnie

Tradycyjnym już zwyczajem w całym kraju rozpoczął się rok szkolny. Rozpoczął on się w niezwykle ciekawym dla całego szkolnictwa w Polsce okresie. Starannie przygotowywana od wielu lat reforma szkolna w sposób istotny zmieni dotychczasowy system nauczania. Główny nacisk położony zostanie na przygotowanie uczniów do nowego programu przystosowanego do ośmioklasowej szkoły podstawowej.

Cały proces związany z przygotowaniem i wcieleniem w życie tych niewątpliwie słusznych postanowień władz oświatowych wymagać będzie nie mało wysiłku nie tylko ze strony kadry pedagogicznej, ale również, jak w przypadku Świdnika — władz miejskich.

Sytuacja jaka panuje w Świdniku — powiedzmy sobie otwarcie — nie stwarza najlepszego klimatu do zrealizowania w całości nowych zasad nauczania wprowadzonych do szkolnictwa. Na terenie Świdnika czynne są dwie placówki oświatowe, w których młodzież pobiera obowiązkową naukę oraz liceum ogólnokształcące. W obu tych placówkach, w których prowadzi się naukę na dwie zmiany, ewentualnie na trzy (bo zachodzi taka konieczność) uczy się blisko 3.500 dzieci. Średnio w każdej klasie uczy się ponad 45 uczniów.

Nie tylko ciasnota panująca w tych klasach stanowi główny problem świdnickich szkół, ale przede wszystkim brak dostatecznej ilości pracowników do zajęć z takich przedmiotów, jak fizyka, chemia i prace ręczne. Nie ma po prostu gdzie tych pracowników zorganizować. A te, które istnieją w dostatecznej ilości są aż nadto ubogo wyposażone w pomoce naukowe.

W jakimś stopniu oczywiście

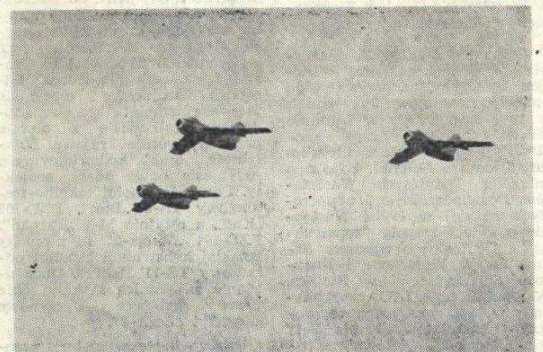
niewielkim sytuacja ulegnie poprawie w szkole podstawowej i liceum ogólnokształcącym. W gmachu tej szkoły nadbudowano jedno piętro, w którym zlokalizowany został internat dla uczniów liceum oraz pracownia prac ręcznych dla dziewcząt. W jeszcze gorszej sytuacji pozostaje szkoła podstawowa nr 1.

Zachodzi zatem pilna potrzeba budowy w jak najkrótszym czasie trzeciej szkoły w Świdniku. Jeżeli nie dokonają się konkretne przedsięwzięcia w tej sprawie, świdnickie szkolnictwo stanie przed trudnym dylematem, którego samo nie będzie w stanie rozwiązać. Nie wypełni ono także wszystkich koniecznych warunków związanych z nową reformą szkolną.

Osobny problem świdnickiego szkolnictwa stanowią także zwane klasy eksperymentalne.

CIĄG DALSZY NA STR. 3

Odrzutowce nad lotniskiem w Świdniku



Nr 15 (141)

6 września 1964 r.

Cena 50 gr

Wspomnienia lotnicze

Moje największe przeżycie w powietrzu

Działo się to w roku 1957 pod Poznaniem. Dokładnie w piątek 14 czerwca. Przewoziłem w tym

czasie na Targi Poznańskie dwóch pasażerów. Jednym z nich był przedstawiciel firmy „Bizzozero” ze Szwajcarii, a drugim kolega instruktor-pilot Edward Adamski, pełniący w tym czasie funkcję tłumacza. Udawaliśmy się wszyscy do Poznania celem przeprowadzenia kilku transakcji handlowych. Lot odbywał się na wysokości 500 m. Wpatrzony w przyrządy pokładowe, sterowałem maszyną milcząc. Moi pasażerowie wiedli w tym czasie ożywioną rozmowę. Pod nami rozciągał się kompleks zabudowań i ulic wielkiego miasta. Błękitną wstęgą wilo się w słońcu poznańskie jezioro Rusałka. W pewnym momencie uczułem silny powiew wiatru. Obejrzałem się mimo woli do tyłu i zamarłem z przerażenia. Drzwi śmigłowca były szeroko otwarte, a w nich dosłownie tylko przez sekundę dostrzegłem nogi jednego z moich pasażerów. W tej samej

niemal chwili położyłem maszynę w zakręt. Wzrok mój błądził teraz rozpaczyliwie po srebrzystej toni Rusałki, po to, by spocząć w pewnym momencie w zasadniczym punkcie obserwacji, w tym miejscu, gdzie na spokojnej powierzchni jeziora, ukazywały się początkowo małe, a potem coraz to większe kręgi na wodzie.

Dopiero teraz obejrzałem się do tyłu i dostrzegłem przerażoną twarz zagranicznego gościa. Zrozumiałem. Nie ulegało najmniejszej wątpliwości, byłbym obaj świadkami tragicznej śmierci współtowarzysza podróży, obojgu mego kolegi. Na naszych oczach zginął instruktor-pilot Edward Adamski. Z uczuciem głębokiego żalu, przerywanymi zdaniem składanym przez radio meldunek o zaistniałym wypadku.

Tyle ze wspomnień jednego z pierwszych oblatywaczy śmigłowca

CIĄG DALSZY NA STRONIE 3

OD STAREGO »FARMANA« DO ODRZUTOWCÓW

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 1

wany przez PZL przed wojną, niestety w ilościach dalekich od potrzeb, ale na owe czasy wcale udany.

To wszystko już zamierzcha historia. Na dobrą sprawę właściwy rozwój lotnictwa nastąpił dopiero w Polsce Ludowej. Zaczął się on w trudnych dniach wojny, kiedy na ziemi radzieckiej powstawała pierwsza eskadra, a potem 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa”. Na wystawie można oglądać samoloty oddane do dyspozycji polskich lotników przez Związek Radziecki, na których startowali oni do walki ze zleniwionym okupantem hitlerowskim. Począwszy od dwupłatowców PO-2 wygląda skromnie i nieomal śmiesznie na tle bombowca odrzutowego „Il-28”. Ale ludzie, którzy latali na nim w 1944 roku, zwłaszcza piloci 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kra-ków”, mogliby powiedzieć wiele, jak bardzo dawał się on we znaki faszystom.

A doskonale „Jaki”, a szturmowe „Ily”, które Niemcy nazywali czarną śmiercią? Na takich samolotach tylko w walkach o wyzwolenie Warszawy lotnicy polskich eskadr, wykonali 2.337 lotów, niszcząc 332 działa, 267 samochodów, 18 wagonów i parowozów, zabijając 2.500 oficerów i żołnierzy. I one przeszły dziś do historii, o której mówią liczne planse, ustawione w wielkim hangarze. Nasze lotnictwo wojskowe dysponuje dziś bowiem nowoczesnymi samolotami o najwyższym światowym poziomie.

Ze względów zrozumiałych nie można było pokazać na wystawie najnowszych samolotów wojskowych. Są za to pierwsze maszyny o napędzie odrzutowym „Jak-17” i „Jak-23”, jest „Mig-15”, który przecież nie tak dawno dopiero ustąpił miejsca nadźwiękowcom. Jest wreszcie budzący respekt rozmiarami wspomniany już bombowiec odrzutowiec „Il-28”. Żołnierze ze stalowych mundurach i spado-

chroniarze prezentują zwiędzającym dziełem radzieckiego konstruktora Miły — ogromny śmigłowiec „Mi-4”, do którego można załadować ciężarowy samochód lub działko z obsługą, pokazują produkowane w Polsce śmigłowce „SM-1” i „SM-2”.

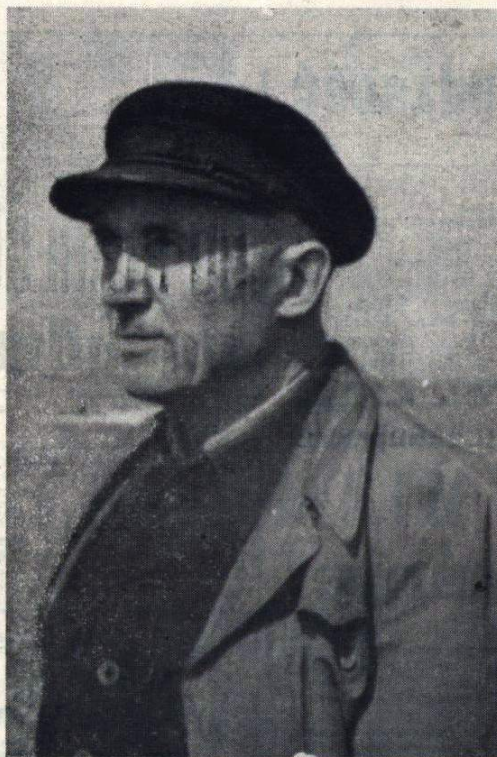
Podziw zwiędzających wywołuje zgrabna srebrzysta sylwetka pierwszego samolotu odrzutowego całkowicie polskiej konstrukcji. To słynna „TS-11 „Iskra”, o której tyle pisała prasa. Tu można ją zobaczyć w całej okazałości. A przecież nie jest to jedyne na wystawie osiągnięcie polskiej myśli konstruktorskiej. Nieco dalej zobaczycie zbudowany w 1945 roku pierwszy po wojnie polski samolot „Szpak-2”, a obok całą rodzinę udanych konstrukcji: lekkie, turystyczne PZL-4 „Kos”, wielozadaniowy PZL-4 „Wilga” i wiele innych, nie mówiąc już o popularnym „Biesie”, samolocie szkolno-treningowym, dobrze znanym i wśród pilotów wojskowych. Andrzej Abramowicz i Ludwik Natkaniec ustanowili na nim międzynarodowe rekordy lotnicze.

Samoloty sanitarne, to już właściwie nie eksponaty wystawowe, lecz maszyny na każde wezwanie gotowe do akcji.

I wreszcie słynne na całym świecie, eksportowane do przeszło trzydziestu krajów szybowce: „Sep”, „Mucha”, „Jaskółka”, „Bocian”, „Zefir”. Na nich zdobywali mistrzostwo świata — Adam Witek i Edward Mąkuła, wicemistrzostwo — Jerzy Popiel i Marian Gorzelak. Na nich zdobywają złote odznaki szybowcowe z diamentami liczne rzesze polskich szybowców. Na tych szybowcach — co niemniej ważne — ostrogli lotnicze zdobywają szerokie rzesze młodzieży, która kiedyś zasilą kadry naszego lotnictwa.

Wystawa, która potrwa do 30 września, cieszyć się będzie zapewne dużą popularnością. Już w dniu jej otwarcia na teren lotniska ciągnęły liczne tłumy młodzieży. Spełni więc zadanie,

jakie zakładali sobie organizatorzy: demonstrując osiągnięcia i tradycje naszych skrzydeł, stanie się ważnym elementem w lotniczym wychowaniu młodego pokolenia. Być może zapoczątkuje — takie życzenie wyraził Główny Inżynier Lotnictwa, gen. dyw. pil. Jan Raczkowski, wpisując się do księgi pamiątkowej wystawy — stałą już ekspozycję — Muzeum Lotnictwa.



Paweł Zolotow

HISTORIA ROZWOJU przemysłu lotniczego w Polsce

Trzej zabórcy, którzy sprawowali rządzą w Polsce prawie przez 150 lat nie pozostawili Polsce w spuściznie żadnego przemysłu lotniczego. Jedyne kilkadziesiąt mechaników i innych fachowców, paru pilotów i garstka

inżynierów, którzy pracowali w zabórcach w głębi ich krajów w fabrykach lotniczych, lub odbywając służbę wojskową w armiach zabórczych w lotnictwie, z niektórymi z nich nawet przed pierwszą wojną światową, przystąpiło do odzyskania niepodległości i zakończeniu działań wojennych na terenie Polski stopniowo do rozbudowy przemysłu lotniczego i tak:

Pierwsze samoloty wg licencji włoskiej a później francuskiej i holenderskiej rozpoczęto budować tutaj w Lublinie w zakładach mechanicznych Plage i Łaskiewicz w roku 1928.

Po kilku latach równolegle z produkcją samolotów z licencji zagranicznych, inżynierowie nasi jak: Teisseyre, Bartolewski i inni pod kierownictwem gł. konstruktora inż. Rudnickiego opracowali rodzime typy samolotów. Niektóre typy samolotów konstrukcji inż. Rudnickiego wyróżnione zostały na arenie międzynarodowej a mianowicie:

W roku 1929 mjr Wacław Małowski dokonał przeletu bez lądowania na trasie Poznań — Barcelona na samolocie „Lublin R-X”.

Kpt. Stanisław Karpiński z mechanikiem Wiktołem Rogalskim dokonali lotu azjatyckiego — afrykańskiego na trasie Lublin — Afganistan — Warszawa w czasie od 2.X.1933 do 24.X.1933 również na samolocie typu „Lublin R-X”.

Również w roku 1933 na międzynarodowej wystawie lotnictwa sanitarnego w Madrycie, samolot sanitarny „Lublin R-XVI bis” zdobył pierwszą nagrodę — puchar „Raphaela”. W roku 1938 natomiast na Międzynarodowych Konkursach Lotnictwa Sanitarnego w Luksemburgu Polska zdobyła 2 pierwsze nagrody, jedną — puchar „Raphaela” po raz drugi, tym razem za samolot sanitarny „Lublin LWS-2”, drugą — nagrodę miasta Esch nad rzeką Alzette — za samolot sanitarny „RWD-13-bis”. W roku 1936 fabrykę Plage i Łaskiewicz przejęło państwo i zakład otrzymał nazwę — Lubelska Wytwórnia Samolotów, w skrócie „LWS”.

Następnym zakładem lotniczym w Polsce przedwojennym były Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie. Założone przez Niemców jeszcze w czasie pierwszej wojny światowej na Mokotowie przy ulicy Fu-sołowskiej, przenosiły pod tą nazwą do roku 1928, kiedy to przekształcone zostały na Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie, Wytwórnia Płatowców Nr 1.

CIĄG DALSZY NA STRONIE 4

POLSKI PRZEMYSŁ LOTNICZY

Pierwsze poczynania w budowie samolotów, w sensie zorganizowanej produkcji przemysłowej, sięgają w Polsce swym początkiem roku 1920. Wówczas to w Lublinie w Zakładach Mechanicznych „Plage i Łaskiewicz” uruchomiono na podstawie licencji włoskiej produkcję samolotów dla wojska. Po kilku latach, równolegle z budową samolotów z licencji zagranicznych opuściły fabrykę także pierwsze konstrukcje polskich inżynierów „Lublin R-X”, „RXVI”. W roku 1936 fabryka „Plage i Łaskiewicz” została przejęta przez państwo i otrzymała nazwę — Lubelska Wytwórnia Samolotów.

Z utworzonych przez Niemców w okresie pierwszej wojny światowej warsztatów na Mokotowie powstały później Centralne Warsztaty Lotnicze w Warszawie, przemianowane w 1928 roku na Państwowe Zakłady Lotnicze, Wytwórnia Płatowców nr 1. Stąd wyszły wspaniałe samoloty konstrukcji inżynierów Zygmunta Pulawskiego (P-1, P-6, P-7, P-11 i P-24), Prausa, Jakimuka, Misztala i Dąbrowskiego. Kolejnym zakładem budującym samoloty była Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej. Powstała ona w 1924 r. jako przedsiębiorstwo prywatne. Produkowano tu początkowo samoloty według licencji francuskiej i czeskiej. W okresie późniejszym zakład zbudował ok. 20 prototypów polskich kon-

strukcji, jak również prowadził produkcję seryjną m.in. samolotów PWS-26 i RWD-8. W roku 1936 wytwórnia została upaństwowiona.

Około 1930 roku powstały na Okęciu doświadczalne Warsztaty Lotnicze, gdzie budowano słynne „RWD” konstrukcji inżynierów Rogalskiego, Wigury i Drzewieckiego.

Prócz wymienionych zakładów istniało szereg innych, mniejszych wytwórni, które jednak z różnych względów nie odegrały większej roli w historii naszego przemysłu lotniczego. Spośród nich wymienić można powstałą w 1921 roku prywatną fabrykę „Samolot” w Poznaniu. Wybudowaną na krótko przed wybuchem drugiej wojny światowej Państwowe Zakłady Lotnicze — Wytwórnia Płatowców nr 2 w

Mielcu, które nie zdążyły rozwinąć pełnej mocy produkcyjnej. Silniki lotnicze budowano głównie na podstawie licencji francuskiej, amerykańskiej i angielskiej w Zakładach „Skoda” na Okęciu i w Fabryce Maszyn Precyzyjnych „Avia” w Warszawie. Zakłady „Skoda” zostały później upaństwowione i otrzymały nazwę Państwowych Zakładów Lotniczych — Wytwórnia Silników nr 1. Podobną Wytwórnię nr 2 uruchomiono na krótko przed wojną w Rzeszowie. Przyrządy pokładowe dostarczała warszawska firma „Gerlach”, sprzęt radiowy Państwowe Zakłady Radio i Teletechniczne oraz Polskie Zakłady Philipsa.

Producentem sprzętu fotograficznego były Polskie Zakłady Optyczne, śmigieł — prywatna firma „Bracia Szamańscy”, a świec lotniczych — Jakub Wagner w Warszawie i Czesław Wawrzyniak w Kielcach.

Wojna nie oszczędziła dosłownie ani jednego zakładu, w którym byłoby można przystąpić do budowy samolotów. Już jednak w 1944 r. powstało w Lublinie pierwsze lotnicze biuro konstrukcyjne pod kierownictwem inż. Tadeusza Sołtyka. Było ono zaledwie pierwszym Warsztatem Doświadczalnych utworzonych później w Łodzi. Następnie powstały zespoły konstrukcyjne Centralnego Studium Samolotów w Warszawie i Instytutu Szybownictwa w Białsku. W wyniku prac LWD wystartowały w 1946 roku pierwsze prototypy samolotów „Kania S-1” i „Szpak-2”. Równocześnie trwały intensywne wysiłki zmierzające do uruchomienia, a właściwie odbudowania od podstaw,

zniszczonych zakładów produkcyjnych. Wkrótce też przystąpiono w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego — bo taką nazwę otrzymali zakłady w Mielcu — do remontów.

W krótkim czasie w następnych zakładach rozpoczęto seryjną produkcję samolotów CSS-13 (zmodyfikowany PO-2) i silników M-11D. Lotnicze Warsztaty Doświadczalne opuściły prototypy nowych samolotów — „Szpak-3”, „Szpak-4”, „Junak”, „Zuch”, „Żuraw”.

W okresie wojny rozwój techniki lotniczej poszedł bardzo szybko naprzód. Podczas, gdy poprzednio w konstrukcji płatowca dominowało drewno, teraz podstawowym surowcem stało się duraluminium i stal. Biura konstrukcyjne i zakłady przemysłowe miały więc do pokonania bardzo trudne zadanie zmiany nie tylko struktury samolotu, ale także technologii jego wytwarzania. Trudności te zostały pokonane i wkrótce lotnictwo wojskowe otrzymało pierwsze samoloty krajowe zbudowane całkowicie z metalu przez wytwórnię krajową. Działalność biur konstrukcyjnych przyniosła nowe udane projekty. Powstał samolot szkolno-treningowy TS-8 „Bies”, PZL-102 „Kos”, a ostatnio M-4 „Tarpan”, PZL-104 „Wilga-2” i pierwszy polskiej konstrukcji samolot odrzutowy TS-11 „Iskra”. Duże uznanie za granicą zyskały także nasze szybowce wyczynowe „Foka” i „Zefir-2”.

Osobną kartę w historii przemysłu lotniczego Polski Ludowej zajmują śmigłowce. Ten typ statku powietrznego był do-

tychczas niezmany naszemu przemysłowi. Czyniono wprawdzie próby, którymi zajmował się inż. Żurkowski w Instytucie Lotnictwa (śmigłowce „Gil” i „Zuk”), ale w zakresie eksperymentalnym. Dopiero w 1956 roku, uruchomienie w nowo wybudowanej Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, produkcji śmigłowców na skalę wielkoseryjną, pozwoliło nam zająć odpowiednie miejsce w tej dziedzinie. Równolegle z budową śmigłowca SM-1 według licencji radzieckiej, nasi konstruktorzy przystąpili do prac rozwojowych tego typu.

Powstały wersje: sanitarna, dźwigowa, rolnicza, szkolna.

Doczekał się serii nowo śmigłowca, 5-osobowy SM-2 zaprojektowany w biurze prototypowym. Rozwój chemii przyniósł technice lotniczej nowe materiały i tworzywa, które znalazły szerokie zastosowanie w wykonawstwie poszczególnych elementów konstrukcyjnych. Szczególnie zainteresowanie wzbudziło wśród konstruktorów włókno szklane, które w połączeniu z odpowiednimi żywicami daje tw. laminat, tworzywo wyróżniające się dobrymi właściwościami wytrzymałościowymi przy niewielkim ciężarze, odporne na wpływy atmosferyczne i stosunkowo tanie.

Rosnące zapotrzebowanie na rynkach zagranicznych stwarza korzystną sytuację dla zbytu naszych śmigłowców.

Z tego też względu czynione są przygotowania do rozpoczęcia produkcji nowych, bardziej doskonałych śmigłowców, które umocnią naszą pozycję w świecie lotniczym.

NIGDY WIĘCEJ!

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

sie ludzie nieudolni, ślepi i mali, pozbawieni poczucia odpowiedzialności i zagubieni w sytuacji, którą współtworzyli przez lata całe swej błędnej polityki. Napaść runęła na nas, gdy byliśmy słabi i osamotnieni, wojskowo nieprzygotowani, pozbawieni realnej pomocy.

Wrzesień 1939 roku zamknął kartę historii Polski międzywojennej. Bilans rządów reakcji okazał się bilansem bankruta. Klęska wrześniowa stała się przede wszystkim efektem zaślepienia nienawiścią do socjalistycznego sąsiada ze wschodu polityki antyradzieckiej. Wrogi stosunek rządu przedwrześniowego do ZSRR nie uległ zmianie nawet w 1939 roku, gdy Hitler głośno wysunął roszczenia pod adresem Polski i jednostronnie zerwał pakt z roku 1934. Rząd sanacyjny odrzucił po kolei wszystkie propozycje współdziałania ze Związkiem Radzieckim przeciw agresji hitlerowskiej.

Zgubna polityka nie była monopolem rządzącej sanacji, lecz wykładnikiem postawy całej burżuazji polskiej. Jedynie KPP oraz lewicowe nurty w PPS i ruchu ludowym były na alarm, ostrzegając, mobilizowały opinię publiczną. Odpowiedzią sanacji na ten apel była Berezka Kartuska, wzmożone represje, wolna droga otwierana polskim faszystom, wyzywającym do napaści na Hitlera i Mussoliniego.

Skończyło się mostem załezczyckim dla wodzirejów reakcyjnych i gehenną okupacji dla narodu, rzuczonego na pastwę ślepej polityki reakcji.

Naród nie złożył broni. Żołnierz i oficer, cywil, kobieta, dziecko uczynili więcej, niż można było wymagać. Karty września są nie tylko kartami klęski, są także kartami chwały.

Westerplatte, Gdynia i Poczta Gdańska, Kutno i Modlin, wreszcie Warszawa, walcząca z niezrównanym bohaterstwem — setki bitew stoczonych na polach walk całej Polski, dają świadectwo prawdzie o bohaterstwie zdrażonego przez przywódców narodu. Ale nie nie było w stanie odwrócić wówczas biegu wydarzeń. Musiały minąć lata, zanim w wyzwolenym

pochodzie Armii Radzieckiej i Odrodzonego Wojska Polskiego nastąpiło oczyszczenie ziem polskich z brunatnego plugastwa, a nad wyzwolonym krajem znów rozkwitły, białoczerwone sztandary.

Komuniści, którzy wyrwali się we wrześniu z więzień sanacyjnych spieszyli na pole walki. Gdy w Warszawie nie było już ani jednego ministra sanacyjnego, komuniści i socjaliści tworzyli Bataliony Robotnicze. Lewica polska stanęła do walki, świadcząc swą krew i swoją obecnością, że jedynie ona może stanąć na czele narodu i przekreślić kartę września. W mrokach okupacji Polska Partia Robotnicza wysoko podniosła sztandar walki o wyzwolenie narodowe i społeczne.

1944 rok zastał siły polskie obozu demokracji ludowej gotowe do wzięcia odpowiedzialności za przyszłe losy ojczyzny. Dzień 22 lipca 1944 roku znamionuje historyczny przełom w naszych dziejach ocalałych, przełom, który zdecydował o nowej roli i miejscu Polski w świecie, o zbudowaniu mocnego fundamentu jej bezpieczeństwa, siły i suwerenności w sojuszu z ZSRR i innymi państwami socjalizmu.

Wrzesień nie wróci nigdy, nigdy już Polska nie będzie skazana na słabość, bezbronność i zacołanie.

Dziś, po 25 latach czcimy pamięć obrońców ojczyzny. Tych, co zginęli we wrześniu w mundurach, jak obrońcy Westerplatte i w ubraniach cywilnych, jak Marian Buczek pod Ożarowem, dziewcząt z opaską Czerwonego Krzyża, niosących pomoc rannym oblężonej Warszawy. A razem czcimy pamięć tych, dzięki którym wojna z hitleryzmem nie skończyła się w dniu kapitulacji Warszawy — partyzantów Lubelszczyzny, Kielecczyzny i innych rejonów Polski, żołnierzy, którzy szli do Polski najkrótszą drogą — od wschodu, przez Lenino, żołnierzy spod Monte Cassino i spod Falaise, marynarzy, którzy strzegli na morzach świata alianckich konwojów, lotników, którzy bronili Londynu. I czcimy pamięć ofiar bestialskiej okupacji — milionów Polaków, zamordowanych przez zezwiezionych oprawców.

Rozwój lotnictwa w Polsce po II wojnie światowej

W pierwszych dniach po wyzwoleniu pracownicy lotnictwa rozpoczęli działalność w bardzo trudnych warunkach, a mimo to w krótkim czasie uruchomiono poszczególne dziedziny życia lotniczego, które zaczęły się dynamicznie rozwijać.

Lotnictwo powojenne powstało dosłownie z niczego. Fabryki samolotów, silników i sprzętu

sportowej na rzecz Polskich Linii Lotniczych „Lot”.

— Uruchomienie średnich technicznych szkół do kształcenia specjalistów w dziedzinie lotnictwa.

— Uruchomienie na politechnikach wydziałów lotniczych, przygotowujących inżynierów-specjalistów z różnych dziedzin lotnictwa.

pierwszego etapu rozwoju lotnictwa podstawowym materiałem stosowanym w budowie było drewno. Zapotrzebowanie jednak przyjęło kierunek na samoloty o konstrukcji całkowicie metalowej, o dłuższym okresie używalności. Mając powyższe na względzie, biura konstrukcyjne zaczęły opracowywać konstrukcje metalowe i tak rozpoczął się drugi etap rozwoju naszego lotnictwa.

Podstawę do tego rodzaju sprzętu przygotował przemysł lotniczy, który rozpoczął produkcję nowoczesnego sprzętu specjalnego na podstawie dokumentacji licencyjnej.

Z własnych konstrukcji lotniczych, całkowicie metalowych, należy wymienić samolot treningowy TS-8 „Bies”, produkowany seryjnie od 1957 r., a następnie samolot szkolno-turystyczny PZL-102 „Kos”, który także był produkowany przez nasz przemysł wyłącznie na eksport.

Z najnowszych konstrukcji to naprawę starannie opracowane i wyposażone samoloty: szkolno-treningowy i akrobacyjny PZL M-4 „Tarpan” z krajowym silnikiem WN-6B oraz samolot turystyczny i wielozadaniowy PZL-104 „Wilga-2”.

Z konstrukcji metalowych szybowców mamy szybowiec „Płiszkę M-3” opracowaną przez zespół WSK-Mielec.

Przewiduje się, że w następnym etapie rozwoju naszego lotnictwa będą stosowane na szeroką skalę sztuczne tworzywa.

Szczególnym dorobkiem w okresie XX-lecia Polski Ludowej cieszy się nasze szybownictwo, dysponujące cenionym przez cały świat polskim sprzętem lotniczym, na którym piloci szybowcowi uzyskali 2658 odznak srebrnych, 466 złotych, 107 diamentowych (tj. 30% istniejących na świecie).

Zdobyte zostały 54 rekordy międzynarodowe (w tej liczbie 37 rekordów kobiecych) w wymienionej dyscyplinie sportu. W latach 1956 i 1957 na samolocie TS-B „Bies” ustanowiono 3 międzynarodowe rekordy. W spadochroniarstwie ustanowiono 13 rekordów międzynarodowych.

Grupowy lot samolotów odrzutowych Mig-15

Fot. J. Siczczak

lotniczego sprzed 1939 r. bądź uległy zniszczeniu (jak np. oba PZL na Okęcie), bądź kompletnej dewastacji (jak np. Mielec, Rzeszów).

Znikoma ilość poniemieckiego sprzętu nie miała w ogóle znaczenia. Już na terenie wyzwolonego Lublina w roku 1944 powstaje pierwsze biuro konstrukcyjne pod kierownictwem inż. T. Sołtyka, będące zalążkiem Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Łodzi.

Nieco później powstały pierwsze konstrukcyjne zespoły, jak Centralne Studium Samolotów w Warszawie pod kierownictwem prof. Fr. Misztala, zespołu Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych i inne.

W wyniku działalności tych zespołów już w 1946 r. ukazały się na wolnym polskim niebie prototypy samolotów „Kania S-1” i „Szpak-2”.

Historycznymi momentami pierwszego etapu rozwoju naszego lotnictwa są między innymi następujące:

— Wydanie w dniu 1 maja 1945 r. pierwszego numeru czasopisma „Skrzydła Polska”.

— Przekazanie z dniem 1 stycznia 1946 r. całego sprzętu i taboru wojskowej eskadry tran-

— Rozpoczęcie szkolenia i treningu pilotów szybowcowych w maju 1945 r. na Żarze i w Fordonie.

— Uruchomienie zniszczonych zakładów lotniczych i budowa nowych zakładów przemysłu lotniczego.

— Rozpoczęcie seryjnej produkcji samolotów CSS-13 i silników M-11D.

— Rozpoczęcie w 1953 r. seryjnej produkcji samolotu „Junak 3”.

— Uruchomienie w 1954 r. seryjnej produkcji udanych szybowców treningowo-wyczynowych „Mucha 100”.

— Rozpoczęcie w 1955 r. działalności lotnictwa sanitarnego.

W zakresie konstrukcji samolotów opracowanych w ramach

Wspomnienia lotnicze

MOJE NAJWIĘKSZE PRZEŻYCIE W POWIETRZU

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 1

luców w naszym kraju, Rydzarda Kosiola. Ze wspomnień z cyklu: „Moje największe przeżycie w powietrzu”, który to cykl zamieszczamy na łamach „Głosu” co roku przed Świętem Lotnictwa. Opowieści ludzi przestworzy, ludzi odważnych i mocnych, są bowiem zawsze bardzo ciekawe.

su” co roku przed Świętem Lotnictwa. Opowieści ludzi przestworzy, ludzi odważnych i mocnych, są bowiem zawsze bardzo ciekawe.

Czytelnikom naszym winniśmy jeszcze jedno wyjaśnienie. Opisałem tragiczny wypadek lotniczy, nie podaliśmy jednak jego przyczyn. Co było powodem śmierci Edwarda Adamskiego. Przedstawiciel firmy szwajcarskiej „Bizzo-Zero” opowiadał przy ustalaniu faktów tragicznego wypadku, że prowadząc rozmowę z Adamskim widział, jak Polak pochylił się w pewnym momencie do przodu i odruchowo chwycił za klamkę. Chciał widocznie przyjrzeć się przyrządom pokładowym. W tej samej chwili nacisnął ciężarom ciała klamkę, co spowodowało otwarcie drzwi. Pilot chciał je widocznie domknąć po to, by się nie uszkodziły, lecz silny aerodynamiczny był tak wielki, że wyrwały go z kabiny...



M. KRUK

DOKOŃCZENIE ZE STR. 1

W jednej tylko szkole nr 1 jest ich aż 5. Skupiają one młodzież klas: IV, V, VI i dwóch VII. Jest to młodzież, która z różnych przyczyn, z własnej, a najczęściej nie własnej winy nie uzyskała promocji z klasy do klasy.

I chociaż zjawisko klas eksperymentalnych jest dość powszechne w naszym szkolnictwie, w Świdniku występuje z wyrazną jaskrawością. Skąd się rekrutuje młodzież uczęszczająca do tych klas? Do klas tych najczęściej trafiają dzieci rodziców, którzy zbyt mało, albo w ogóle nie poświęcają uwagi sprawom wychowania. Najczęściej przy tym bywa, że rodzice uczniów słabych nie utrzymują żadnego prawie kontaktu ze szkołą. Zostaje on zerwany nawet w tak ważnym momencie, jak okresowe „wywiadówki”.

Pisząc o tym na pewno szkodliwym zjawisku, przed-

Na optymizm za wcześnie

stawiliśmy tylko jedną stronę medalu. Problem drugi, który wiąże się z tym zjawiskiem — to ciasnota jaka panuje w szkole. Przy najbardziej nawet doskonałym personelu pedagogicznym, trudno jest przecież objąć kontrolą wszystkich uczniów, których jest w klasie czasem około 55. Brak tej kontroli oczywiście nie z winy nauczycieli powoduje, że dzieci mniej zdolne lub bardziej zaniedbane przez rodziców pnąc się po szczeblach drabiny szkolnej pozostają w tyle za uczniami bardziej zdolnymi i otoczonymi lepszą opieką przez rodziców. Tragedia zaczyna się najczęściej od klasy czwartej.

Użyte tu argumenty przemawiają za tym, by władze miejskie Świdnika uczyniły

wszystko, dążąc za wszelką cenę do szybkiego wprowadzenia do planu inwestycyjnego budowę nowej szkoły.

W tym roku szkolnym naukę w szkole podstawowej i liceum ogólnokształcącym rozpoczęło 1600 uczniów, a w szkole podstawowej nr 1 — 1640. Naukę w pierwszej klasie rozpoczęło 160 uczniów w szkole podstawowej i liceum ogólnokształcącym, 250 w szkole podstawowej nr 1.

Obie szkoły na przyjęcie uczniów zostały gruntownie odnowione.

Zamiast kwiatów nauczycielom świdnickich szkół życzymy wiele zadowolenia z nielatwej i odpowiedzialnej pracy, a uczniom samych plątek.

M. NOWAK

Lotniczy zakład Lubelszczyzny

Zakład WSK-Świdnik, należący do nowo wybudowanych zakładów lotniczych, odgrywa nie małą rolę w rozwoju lotnictwa. Przemysł lotniczy na Lubelszczyźnie ma już swoje tradycje. W ostatnich latach rozwój techniki jest tak olbrzymi, że wymaga ciągłej modernizacji metod produkcji. Nasz zakład należy do jednego z najnowocześniejszych w świecie i dysponuje nowoczesnymi metodami i środkami produkcji. Część tych metod opanowujemy jako w ogóle pierwszy w kraju. W ciągu 12 lat swego istnienia wzrasta kadra specjalistów z poszczególnych dziedzin techniki lotniczej. Nic więc dziwnego w tym, że prawie cała produkcja jest przeznaczona na eksport.

Wracając do historii naszego zakładu warto wspomnieć o tym jak do tego doszło.

W grudniu 1951 r. powstało Biuro Konstrukcyjne, którego załóżką stanowiła kilkuosobowa grupa. Kierownikiem biura był mgr inż. Jerzy Kotliński. W 1952 r. biuro zostało zasilone nowymi pracownikami, którzy przybywali do pracy bezpośrednio po ukończeniu szkoły czy uczelni. Ludzie ci mieli dużo zapału do pracy a mało kiedy wiadomości o nowoczesnym sprzęcie lotniczym i nowych metodach produkcji. Biuro pracowało nad adaptacją licencyjnej dokumentacji.

Śmigłowce po starcie

mach biura grupa konstrukcji prototypowych. W skład tej grupy wchodził tacy pracownicy jak: inż. W. Mercik, inż. L. Kuhn, inż. St. Czerwiński, B. Majerczyk, inż. J. Suprym, inż. J. Patyra, mgr inż. J. Olejnik.

Piloci i mechanicy przed samolotem sportowym



W tym okresie biuro seryjne opracowało dokumentację konstrukcyjną śmigłowca SM-1. Pierwszym zadaniem dla biura prototypowego było opracowanie dokumentacji śmigłowca szkolnego. W 1957 r. następuje reorganizacja biura, w wyniku czego biuro prototypowe zostało

zastosowane laminaty. Jednakże ze względu na brak krajowego silnika tłokowego, dalsze prace nad tym śmigłowcem zostały zatrzymane.

Od 1959 r. rozpoczyna się okres wzmożonego wysiłku nad zwiększeniem produkcji sprzętu lotniczego. Wysiłki wszystkich pionierów zostają uwiecznione sukcesami w wykonywaniu planów produkcyjnych i poprawianiu wskaźników ekonomicz-

nych. Przeprowadza się ciągłe usprawnienia w produkcji. Postęp techniczny rozpoczął swój dynamiczny rozwój i dzięki niemu wzrosła moc produkcyjna zakładu i poprawili się wskaźniki.

A oto poważniejsze osiągnięcie z tej dziedziny: wykonanie i wprowadzenie do produkcji prasy tunelowej, oprowadzenie obróbkę rur stanowiących dźwigary łopat wirnika nośnego, oprowadzenie formowania części z blach elektronowych, oprowadzenie ultradźwiękowej metody pomiaru grubości ścianek, defektoskopii magnetycznej i ciągłe doskonalenie konstrukcji śmigłowca. Tak więc śmigłowce SM-1 otrzymuje ze społy o coraz większej żywotności, kolejno ulepszone jak wprowadzenie elektrycznych mechanizmów odciskających, ulepszone kolektorów wydechowych, ulepszone łopat wirnika nośnego z nowym dźwigarem i zwiększonym ciężarem przewłateterow, ulepszone amortyzatory podwozia, lepszą wentylację przez zastosowanie elektrycznego wentylatora, a także lepsze ogrzewanie w warunkach zimowych. W dalszym ciągu śmigłowce ten został wyposażony w hydrauliczne wzmacniacze układu sterowania i metalowe łopat wirnika nośnego. W ten sposób ostatni projekt jest udoskonalony do maksimum i zdobywa sobie uznanie użytkowników.

W zakresie postępu technicznego staję przed nami jeszcze bardzo poważne zadanie oprowadzenia nowych metod technologicznych jak zgrywanie blach duralowych, frezowanie chemiczne, metalu, klejenia metalu, utwardzania powierzchniowej części przez śrutowanie etc. Metody te opanowujemy jako pierwszy w kraju.

Najbardziej udanym typem, był samolot szkolno - treningowy PWS-28. Ogółem poza produkcją seryjną wytwórnia wyprodukowała około 20 prototypów. Warto dodać, że wytwórnia produkowała seryjnie z licencji samolot szkolny RWD-8. Głównym konstruktorem tej wytwórni był przez długie lata inż. Ciołek zmarły przed rokiem w Stanach Zjednoczonych. Ameryki Północnej, gdzie po wojnie zajmował stanowisko głównego konstruktora w Zakładach Piaseckiego.

Okolo roku 1930 powstały na Okęciu z inicjatywy sekcji studentów Politechniki Warszawskiej przy pomocy „ŁOPP” organizacji społecznej o wyższej użyteczności. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze.

Zdolni i przedsiębiorczy młodzi ludzie stworzyli na terenie warsztatów prywatną spółkę o charakterze handlowym.

Budowane przez spółkę samoloty zdobyły puchar w Challenge'ie w roku 1932 - „RWD-4” z załogą Zwicko i Wigura i w roku 1934 „RWD-9” Bajana z Pokrzywką i Pionczyński z Ziętkiem, pierwsze i drugie miejsce zdobywając puchar na zawsze. W roku 1933 kpt. Stanisław Skarzynski dokonał na samolocie „RWD-5 bis” przelotu przez Atlantyk Południowy i tym samym ustanowił rekord światowy długości lotu bez pasażera w linii prostej. Poza tym osiągnięto na samolotach typu RWD szereg innych rekordów międzynarodowych. Ogółem warsztaty DWL wykonały ponad 20 prototypów i wyprodukowały kilkadziesiąt samolotów w małych seriach. Zakłady w Lublinie i Białej Podlaskiej produkowały w większych seriach samoloty RWD-8 i tak zwane „Czaple”.

W roku 1936 wytwórnia została upaństwowiona.



Historia przemysłu lotniczego w Polsce

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 2

Syn Ziemi Lubelskiej, a ściślej powieźdźlasy, syn kolejarza z miasta Lublina, przedwcześnie tragicznie zmarły inżynier Zygmunt Puławski, którego imię nosi nasz Zakład, był pierwszym polskim konstruktorem lotniczym o światowej sławie, który przyczynił się, że Zakład ten przeszedł wyłącznie na produkcję samolotów całkowicie konstrukcji metalowej.

Samoloty jego konstrukcji zdobywały pierwsze miejsca na konkursach w Rumunii, Francji, Szwajcarii i Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Inżynierowie: Prauss, Jakimiuk, Misztal, Dąbrowski i inni konstruowali samoloty, które były seryjnie budowane oraz rozwinięli konstrukcje samolotów konstrukcji Puławskiego: P-1, P-6, P-7 budując P-11 i P-24 seryjnie. Dalej budowano seryjnie PZL-23 i PZL-37, PZL-37 „Łoś”, „Suma” i „Jastrzębia”. Szczególnie samoloty P-24 myśliwskie i PZL-37 „Łoś” bombowców, zyskały miano najlepszych samolotów świata na owe czasy. Polska oprowadzała rynek państw bałkańskich do Turcji włącznie. Niezależnie od tego Państwowe Zakłady Lotnicze w Warszawie uruchomiły i urządziły fabryki lotnicze w Rumunii i Turcji, gdzie budowane były nasze samoloty z licencji.

Treść z kolei zakładem płatowcowym w tym okresie była Podlaska Wytwórnia Samolotów w Białej Podlaskiej. Zakład ten powstał w 1924 roku z inicjatywy przemysłowca barona Różyckiego de Rosenwertha i był bezpośrednio finansowany przez niego. Początkowo produkowano w nim samoloty z licencji francuskiej i czeskiej. W późniejszych latach zakład przeszedł na produkcję konstrukcji włoskiej.

Najbardziej udanym typem, był samolot szkolno - treningowy PWS-28. Ogółem poza produkcją seryjną wytwórnia wyprodukowała około 20 prototypów. Warto dodać, że wytwórnia produkowała seryjnie z licencji samolot szkolny RWD-8. Głównym konstruktorem tej wytwórni był przez długie lata inż. Ciołek zmarły przed rokiem w Stanach Zjednoczonych. Ameryki Północnej, gdzie po wojnie zajmował stanowisko głównego konstruktora w Zakładach Piaseckiego.

Okolo roku 1930 powstały na Okęciu z inicjatywy sekcji studentów Politechniki Warszawskiej przy pomocy „ŁOPP” organizacji społecznej o wyższej użyteczności. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze.

Zdolni i przedsiębiorczy młodzi ludzie stworzyli na terenie warsztatów prywatną spółkę o charakterze handlowym.

Budowane przez spółkę samoloty zdobyły puchar w Challenge'ie w roku 1932 - „RWD-4” z załogą Zwicko i Wigura i w roku 1934 „RWD-9” Bajana z Pokrzywką i Pionczyński z Ziętkiem, pierwsze i drugie miejsce zdobywając puchar na zawsze. W roku 1933 kpt. Stanisław Skarzynski dokonał na samolocie „RWD-5 bis” przelotu przez Atlantyk Południowy i tym samym ustanowił rekord światowy długości lotu bez pasażera w linii prostej. Poza tym osiągnięto na samolotach typu RWD szereg innych rekordów międzynarodowych. Ogółem warsztaty DWL wykonały ponad 20 prototypów i wyprodukowały kilkadziesiąt samolotów w małych seriach. Zakłady w Lublinie i Białej Podlaskiej produkowały w większych seriach samoloty RWD-8 i tak zwane „Czaple”.

Hołowanie szybowców na start

Niektóre państwa zakupiły licencje samolotów RWD. Głównymi konstruktorami i właścicielami tego zakładu byli inżynierowie: Rogalski, Wigura, Wedrochowski i Drzewicki. Doświadczalne Warsztaty Lotnicze były jedną wytwórnią płatowców w Polsce, która nie została upaństwowiona do wybuchu wojny.

Krótki żywot posiadająca fabryka „SAMOLOT” w Poznaniu, która powstała w roku 1921 dzięki inicjatywie Związku Lotników Polskich i finansowana była przez kapitał prywatny. Zakład ten produkował z licencji francuskiej samoloty szkolne typu „Hanriot 19” i „Hanriot 23” oraz samoloty szkolne i treningowe typu „Bartel BW” konstrukcji dziś jeszcze żyjącego w Warszawie inżyniera Ryszarda Bardia.

W roku 1929 fabryka ta zbankrutowała nie przynosząc jednak szkody skarbowi państwa, narażając tylko na straty finansującą ją firmę poznańską.

W nowo wybudowanej na krótko przez wybuchem II wojny światowej wytwórni pod nazwą Państwowe Zakłady Lotnicze, Wytwórnia Płatowców Nr 2 w Mieciu nie wiele do wybuchu wojny zrobiono. W sierpniu 1939 roku odebrało wojsko 5 samolotów bombowych typu „Łoś”, a w czasie ewakuacji zakładów pozostało około 10 szt. prawie gotowych „Łoś”.

Zakład przygotowywał się niezależnie od rozpoczęcia serii „Łośów” do produkcji samolotów typu „Sum”.

Niestety wybuch wojny położył waszyemu kres.

Pozwól sobie dodać, że i w szymbonietwie robiliśmy postępy. Inżynierowie: Grzeszyński, Kociński, Czerwiński i inni konstruowali nie z jak na owe czasy typy szybowców.

Jeśli chodzi o przemysł płatowcowy, to ogółem wyprodukowano około 100 prototypów własnej konstrukcji, z których to około 30 było produkowane w mniejszych lub większych seriach. Pozo tym produkowano około 15 typów licencyjnych w seriach. Od roku 1934 przemysł przeszedł całkowicie na rodzimą konstrukcję.

Tyle o samolotach i szybowcach, pozwól sobie wymienić kilka fabryk silników i agregatów, oraz części i materiałów pomocniczych.

Fabryka maszyn precyzyjnych „AVIA” w Warszawie produkowała silniki lotnicze „Wright” wg licencji amerykańskiej, a na krótko przed wybuchem wojny przystąpiło do uruchomienia produkcji silnika „Mars” z licencji francuskiej. Ponadto fabryka wyrabiała: podwozia chowane do samolotów, pompy próżniowe, zamki do wyrzutników bomb i inne agregaty lotnicze.

W roku 1927 Czeskie Zakłady Skody w Pilźnie przejęły częściowo wybudowane zakłady przez Francuską Polskie Towarzystwo „Franco-Pol” na Okęciu. Uruchomiono tam produkcję silników z licencji francuskiej „Lorraine - Dietrich” 450 KM, Jupiter F-VII z licencji amerykańskiej, „Wright” 220 KM, silniki z licencji angielskiej „Bristol” oraz własnej konstrukcji „G-1620”.

Poza tym zakłady te zbudowały specjalnie na Challenge silnik o niezwykłych w tym czasie zaletach, konstrukcji polskiego konstruktora inż. Nowkowskiego. Silniki te wbudowane były w samoloty typu „RWD-9” Bajana i Pionczyńskiego, którzy zdobyli w Challenge'ie 1934 r. pierwsze i drugie miejsce.

W późniejszych latach wytwórnia przystąpiła do budowy silników: „Mercury V”, „Pegaz II”, „Pegaz VIII” i „Pegaz XX” o mocy około 900 KM.

Na parę lat przed wybuchem wojny zakłady zostały upaństwowione i otrzymały nazwę Państwowe Zakłady Lotnicze, Wytwórnia Silników nr 1. Na krótko przed wybuchem wojny uruchomione zostały Państwowe Zakłady Lotnicze, Wytwórnia Silników nr 2 w Rzeszowie.

Uruchomiono tam produkcję silników o małej mocy „Senior”, wyrabianych poprzednio na podstawie czeskiej licencji „Walter” przez Państwowe Zakłady Inżynierii w Czechowicach pod Warszawą.

F-ma „Gerlach” w Warszawie dostarczała przyrządy pokładowe. Sprzęt radiowy wyrabiała Państwowe Zakłady Radio i Teletechniczne w Warszawie, oraz Polskie Zakłady Philipsa.

Sprzęt fotograficzny - Polskie Zakłady Optyczne w Warszawie, Smigla - Bracia Szamanski w Warszawie. Sprzęt do silników lotniczych - Jakub Wagner w Warszawie, później Czesław Wawrzyniak w Klechacu.

Wyżej opisane dane w ogólnych zarysach przedstawiają historię przemysłu lotniczego w Polsce międzywojennej. Wykazują one, że teren Lublina w tej historii ma dość poważne znaczenie i duży wkład.

Opracował:

BRONISŁAW RATAJCZAK
senior lotnictwa

Osiągnięcia Aeroklubu Robotniczego w Świdniku

W ROZWOJU lotnictwa na Lubelszczyźnie należy uwzględnić działalność Aeroklubu Robotniczego w Świdniku.

Dzieje naszego aeroklubu są związane z zakładem. Inicjatywa utworzenia aeroklubu w Świdniku wyszła od kol. kol. Buchowieckiego, Piaseckiego i Klimkiewicza. W wyniku ich działalności i przy wybitnym poparciu Dyrekcji Zakładu, Rady Zakładowej i Komitetu Zakładowego Partii, powstaje oficjalnie w 1959 roku Aeroklub Robotniczy. Pierwszym kierownikiem aeroklubu był kol. Piasecki, a kierownikiem technicznym kol. Klimkiewicz. Szefem wyszkolenia, instruktorem samolotowym i szybowcowym w jed-

nej osobie, był R. Kosiół obecny pilot doświadczalny zakładu. Początkowo działanie aeroklubu opierało się wyłącznie na pracy społecznej. W 1953 r. odbywają samodzielne loty pierwsi przeszkoleni w aeroklubie piloci samolotowi: Irena Pietrzak, J. Kaleta, J. Cholewka, A. Ciesielski, W. Trawiński. Z biegiem czasu stan osobowy aeroklubu, kierownictwa i kadry wyszkoleniowej ulega zmianom.

CIĄG DALSZY NA STRONIE 6

Za chwilę baloniki posybią w powietrze, a następnie zostaną strącone przez samoloty sportowe



Własny ką

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 1 Dwudziestolatków i nastolatków przybywa Świdnikowi z dnia na dzień. „Rosną jak grzyby po deszczu” — mówi się w gronie średniego pokolenia.

Niegdyś smarkule w zwisających harcerskich mundurkach — to dziś smukłe i zgrabne panny chodzą po ulicach, rozsiewając czar figlarnych spojrzeń. Chłopcy, co jeszcze przed trzema laty wydeptywali miejskie trawniki w pogoni za piłką, to dziś kawalerowie w eleganckich garniturach spoglądają na owe panny, starając się pozyskać ich względy w różny sposób.

W tej sporej grupie nastolatków i dwudziestolatków mieszą się nawyki dobre i złe, szlachetne czyny. Niemniej jednak w ogólnym rozrachunku wszystko ma jakiś pęd do intelektualizmu i powagi. Siedząc np. w reprezentacyjnej „Ja i Ty” można godzinami „konsumować” solidną porcję wiedzy ze współczesnego życia, poruszanej we wszystkich tygodnikach młodzieżowych. Głosy o różnej tonacji i sile mieszą się w sposób dowolny, tworząc bardziej klubową niż kawiarnianą atmosferę. „Filipinki” konkurują z Chopinem, Hemingwayem, komentator polityczny Edmund Osmańczyk konkuruje przy sąsiednim stoliku z Czesławem Michalskim — recenzentem filmowym. Niekiedy te wartościowe i promienne dyskusje „roznieci” jakiś nadgorliwy wyznawca Bachusa, któremu wypita w dużej ilości „czysta” przypomni o istnieniu tak kulturalnego miejsca jak kawiarnia, innym razem bierze nad nimi górę baryton „obocokrajowca”. Nic jednak nie pogodzi nawet najbardziej zacietrzewionych dyskutantów tak, jak czyni to co wieczór nuda. Ta zamyka po jakimś czasie usta wszystkim, wypęda ich na bruk, na spacer do nikąd. Niekiedy znajdują od niej

ucieczkę w kinie lub w ZDK, inni w kartach lub wódce, a jeszcze inni w niekulturalnym albo chuligańskim zachowywaniu się w różnych miejscach miasta. Dopiero noc dla jednego przychodząc w porze odpowiedniej, dla innych nieodpowiedniej, kończy dzień wrażeń nastolatków, by na jutro wypędzić ich po to samo.

To niewykorzystywane do wznioślejszych celów dobro i to niekontrolowane zło powstaje w każdym dniu i w każdym dniu najczęściej gnie, pozostawiając jedynie sporo tematów do komentarzy najczęściej wtedy, jeżeli zło przyniesie namacalną szkodę — dobre nie przywykliśmy jeszcze komentować. Mimo, że wszystko dzieje się w tym samym czasie i miejscu, wśród tego samego młodego społeczeństwa Świdnika. Dlaczego wobec tego nie potrafimy wykozystywać powstającego w omawianym środowisku dobra i nie zastąpić nim zła?

Najogólniej powiedzieć wypada, że przyczyną wydaje się tu być czas.

Nie tak dawno przecież nie było Świdnika. Ci ludzie, którzy przyjechali go budować a dziś stanowią trzon społeczeństwa zapomniałi chyba, że minęło już kilkanaście lat i pora podzielić mieszkańców Świdnika na tych ludzi, którzy już intelektualnie i materialnie weszli w bieżący tryb życia i na tych, którzy w to życie wchodzi, a których wciąż powiększa istniejący wyz demograficzny. Taki podział narzucałby dysponentom środków inwestycyjnych i finansowych inny podział uwzględniający potrzeby obu grup społeczeństwa a istniejącym placówkom i organizacjom masowego oddziaływania i wychowania narzucałby odpowiedni program działania. W obecnej sytuacji można poddać pod dyskusję celowość środków inwestycyjnych i finansowych włożonych w budowę fontanny

wobec braku np. wypożyczalni sprzętu sportowego. Podobnej dyskusji można poddać celowość remontu kawiarni „Baraku”, jeżeli w ślad za tym nie idzie zmiana dotychczasowego programu jego działania uwzględniającego istniejące potrzeby młodzieży, lub sens istnienia czterech lokali gastronomicznych (Piątka w budowie) przy braku np. Klubu Książki i Prasy. Bo przecież trudno nazwać te osiągnięcia Świdnika — młodzieżowymi. W sumie wszystko sprowadza się do tego, że Świdnickim nastolatkom brak jest nie tylko miejsc, gdzie zło musiałoby skapitulować przed dobrem i godziwą rozrywką. Zarówno ZHP jak i ZMS zamknęły się w ramach szkół i zakładów, działając w określonych środowiskach, podczas gdy właściwie młodemu pokoleniu problem rozgrywania się w miejscach, gdzie obie te organizacje nie sięgają, a jeżeli tak, to sporadycznie i w czasie, w którym aktywiści ZHP i ZMS oddają się swojemu prywatnemu życiu.

Kto zatem zajmie się problemami tego zapomnianego środowiska? Trudno znaleźć rozwiązania. Jedno jest tylko pewne, że czas, który oby przyniósł więcej dobra niż zło — sam je nie rozwiąże. Nie należy również spodziewać się, że uczynią to bohaterowie tego artykułu, jeżeli nie przyjdą im istniejące organizacje z pomocą. W każdym bądź razie problemem tym warto się zająć, bo chociaż trudno wyobrazić sobie Świdnik jako siedlisko młodzieżowego zła, to jednak należy mieć na uwadze fakt istnienia dobrych i złych nawyków, a biorąc pod uwagę wiek i brak kontroli, trudno o całkowitą pewność. A z drugiej strony skuteczniejsza jest stała i systematyczna praca wychowawcza od najlepiej przemyślanych akcji.

M. Kos.

Postęp techniczny w lotnictwie

Z inicjatywy zarządu Klubu Techniki i Racjonalizacji przy WSK oraz z pomocą kierownictwa zakładu otwarta została w pomieszczeniach lokalu Klubu (Pl. Kościuszki 1) WYSTAWA DOROBKU RACJONALIZATORSKIEGO WSK I POSTĘPU TECHNICZNEGO W PRODUKCJI LOTNICZEJ, zorganizowana dla uczczenia XX-lecia PRL.

Na wystawie zgromadzono wiele interesujących eksponatów. Są to najczęściej prototypy, najciekawszych projektów racjonalizatorskich, które zostały już wprowadzone do produkcji i przyniosły zakładowi wiele oszczędności.

Wielkość oszczędności uzyskanych w roku ubiegłym w porównaniu z rokiem bieżącym obrazują wykresy i tabele porównawcze. Widzimy tu najlepiej, jak z miesiąca na miesiąc wzrasta liczba zgłoszonych i zastosowanych projektów racjonalizatorskich, a z nimi — sumy zaoszczędzonych złotych.

Różnorodność wystawionych eksponatów — od drobnych części (detali) wchodzących w skład odpowiedzialnych zespołów sprzętu lotniczego do estetycznie i ciekawie wykonanych modeli śmigłowca — świadczy o tym, że zagadnienia racjonalizacji i doskonalenia konstrukcji wyrobów i technologii ich wytwarzania nie należą tylko do garstki „zapaleńców”, aktywistów ruchu racjonalizatorskiego, że nowa myśl techniczna ma swój udział niemal na każdym odcinku produkcji.

Dwa motocykle WSK model 1963 i 1964 stojące w pierwszym pomieszczeniu ciekawie zapo-

wiadają pozostałą część wystawy i zachęcają do jej obejrzenia.

Obszerny rozdział zajmują eksponaty z tej części wystawy, którą organizatorzy zatytułowali: „Jak nie powinniśmy produkować”. Tworzy ona wyzyskany i zapamiętany kontrast w porównaniu do pozytywnych refleksji jakie nasuwają się po obejrzeniu wystawy dorobku racjonalizatorskiego i postępu technicznego.

Stąd zapewne opinie o trafności sąsiedztwa tych dwu ekspozycji, z których jedna mobilizuje twórczo, druga zaś przypomina o tym, że nie wystarczy rzucać pomysły i realizować stale nowe projekty racjonalizatorskie, jeżeli w tej samej włas-

nie realizacji nie potrafimy ustrzec się braków i błędów wykonania.

Szkoda tylko, że organizatorom nie wystarczyło już czasu na jeszcze szerszą i bardziej wymowną propagandę i informację techniczną o poszczególnych eksponatach. Chodzi tu szczególnie o przykłady zastosowania tworzyw sztucznych w produkcji lotniczej i charakterystyki oraz przystępne opisy działania czy zastosowania zespołów kontrolno-pomiarowych energetycznych.

Podobnej myśli być może autor następującej bardzo oryginalnej uwagi wpisanej w książce pamiątkowej dla zwiedzających wystawę:

„Żałuję, że nie jestem technikiem, gdyż wtedy prawdopodobnie opuściłbym tę wystawę ośniony, a tak wychodzę zachwycony estetyką jej urządzania”.

Wł. L.

Refleksje

„PIWOSZE”

Można ich spotkać codziennie. Okupują wszystkie świdnickie kioski od rana do wieczora, w których sprzedaje się piwo. Nie są to jednak smakosze piwa, którzy odczuwając rzeczywistą potrzebę, wypijają jedną butelkę lub kufel piwa dziennie. Ci, tych rzeczywistych potrzeb prawie, że nie odczuwają. Piće piwa stanowi dla nich konieczne uzupełnienie powstałe w procesie tożsamości ich organizmów przez bakcyli alkoholizmu.

Cześć! Cześć! — pada odpowiedź starego znajomego, który przed chwilą odjął kufel piwa od splecionych kącików ust.

— Jedno duże dla pana Stasia. W chwilę po tym kufel napelnia się spienioną cieczą. Pan Stasio łapczywie przypiął się do kufela. Odstawił go od ust, gdy na dnie zostało już niewiele.

— Suszy co? Gdzieś się tak „spil”. Byłem u ciebie w domu. Nie zastałem nikogo. Gdzieś się włożył? Zony też nie zastałem.

— Wystałem ją na „wezasz” na wieś. Po co tu będzie siedział. Niech pomoże teściom. Roboty w polu zawsze dużo.

— Masz coś?

— Skąd? Byłem u Józka, wiesz tego... On też wysłał swoją na wezasz. Jemu też niewiele zostawiła pieniędzy. Dobrze go zna, albo „zmówiły” się z moją. Wszystko poszło. Dobrze, że zostawiła coś do zarcia i kupiła papierosy. Będę musiał pojechać do niej w sobotę. „Stary” powinien coś postawić. Jej bracia też nie od tego. Moja oszczędność. Pewno zarobi tam parę złotych. Pewnie chce kupić pralkę. Oprócz tej moją czeredą na zwykłej pralce — to można sobie ręce po łokcie urobić.

— Moja też chce kupić pralkę...

Po chwili dialog urywa się. Do kiosku podchodzi następny kompan.

— Masz coś? — pada jeszcze raz to pytanie. Tym ra-

zem do kompana, który przyszedł pod kiosk.

— Mam „dychę” — pada odpowiedź.

— No, to masz resztę i przynies jedno wino — wiesz, to „patykem pisane”.

Nie minęło pięć minut, gdy przed kioskiem zjawili się z powrotem, ujął zdecydowanie butelkę w lewą rękę, prawą zaś uderzył z całej siły w jej dno. Za pierwszym uderzeniem wystrzelił korek. Do niewyplukanych kufli rozlał złotą ciecz. Jak na komendę cała trójka przypięła się do kufli i jednym haustem opróżniła je. Prawie jednocześnie otarli dłońmi usta i brody, na których pozostały reszki wina.

— Słyszales

— Co?

— O tym, co wypili spirytus skążony, pilo ich dwóch. Ten, którego odwieźli do szpitala w Warszawie, to od razu wlał całą szklankę do gardła. Znam go. On tak wszystko wlewał do gardła, tak wlewał wódkę i wino. Ten drugi, który z nim pił spirytus — pił przez zęby. Urałował się. No cóż, tamten nie mógł się uratować. Spaliło mu wnętrzności.

Do trójki kompanów stojących pod kioskiem podchodził jeszcze jeden. Gdy zauważył stojących niezbyt ukrytą obok kiosku pustą butelkę po winie zareplikował z miejsca.

— Jak wy to świąństwo możecie pić i natychmiast energicznym ruchem oddalić po lewej marynarki spod której widać było butelkę wódki.

Zapanowało krótkie zyczenie i po chwili znów kufel napelniały się, tym razem wódką. I tak jak poprzednim razem jednym haustem zostały opróżnione.

— Co robisz?

— Dziś idę na drugą zmianę.

I tak pijany o 12 w południe z „mocnym” postanowieniem wybrał się na drugą zmianę...

IMPRESJE

z kursu metodycznego dla dyrektorów szkół zawodowych

W OKRESIE od dnia 6.VII do 18.VII.1964 r. w Gdańsku na terenie Technikum Mechanicznego zorganizowany został przez COM kurs metodyczny dla dyrektorów szkół zawodowych. Na kursie tym przešlo 60 dyrektorów zasadniczych szkół zawodowych oraz technikum z całej Polski zaznajomili się z projektem reformy szkolnej oraz w bardzo skondensowanej formie zapoznali się z najnowszymi kierunkami nurtującymi dzisiejszą pedagogikę zawodową. Pedagogika ta określając z grubsza reprezentuje kierunek możliwie ekspresyjnej aktywności ucznia, zmierzając do rozwijania samodzielności oraz do rozwijania myślenia uczniów przez łączenie teorii z praktyką na bazie szeroko stosowanych pomocy naukowych prowadzenia lekcji metodą ćwiczeń, pokazów, stawiania przed uczniami problemów i zadań do rozwiązywania, częściej stawiając nauczyciela w roli organizatora i reżysera kierującego pracą uczniów aniżeli w roli wykładającego lekcje. Sam program kursu w swym układzie obejmował bardzo atrakcyjny cykl wykładów, ćwiczeń i seminariów aktualnej tematyki z zakresu życia szkoły, kierowania jej głównym ogniwem jaką jest Rada Pedagogiczna oraz zawierał szereg wykładów obejmujących wytyczne dla dyrektora w zakresie organizowania współpracy z organizacjami będącymi na terenie szkoły. Dla najtrudniejszych tematów udało się organizatorom pozyskać wybitnych wykładców i tak zagadnienia procesu nauczania i wychowania i o aktywności, obserwacji i ocenie pracy ucznia, wykłady i zajęcia w grupach problemowych uaktywniając zespół uczący, prowadził dr Ryszard Radwiłowicz z Instytutu Pedagogiki w Warszawie, zyskując sobie wysokie uznanie słuchaczy tak z uwagi na znajomość tematu jak i na walory osobiste wykładcy. O psychologicznych czynnikach wydajności pracy, o psychologii pracy i psychologii przemysłowej, o wzajemnym układzie i powiązaniu szeregu nauk, z którymi stykamy się w pedagogice kierując pracą ucznia i nauczyciela jak fizjologia, psychologia fizjologiczna, socjologia, psychologia socjologiczna, psychologia pedagogiczna, pedagogika społeczna, ilustrując ciekawymi wykreśleniami, podając oryginalne i bardzo trafnie dobrane przykłady i sytuacje przy zawsze pełnym i bardzo skupionym audytorium, wykazując doskonale opanowanie trudnego a bardzo ciekawego dla nas materiału, mówił, dyskutował, kreślił na tablicy i rozmawiał w przerwach dr Witold Kosmała z Instytutu Ekonomiki i Organizacji Przemysłu w Warszawie.

O ustroju szkolnictwa zawodowego w Polsce i zadaniach szkół zawodowych wynikających z potrzeb gospodarki narodowej i polityki oświatowej, o założeniach organizacyjno-programowych reformy szkolnictwa zawodowego ciekawie i obszernie mówili: dyrektor Ośrodka Metodycznego w Gdańsku — Bielewicz i wicekurator Okręgu Szkolnego Gdańsk inż.... (przepraszam za brak nazwiska). Można było się spodziewać, że równie ciekawie z odpowiednią dla pełnionych funkcji znajomością rzeczy będą prowadzić zajęcia z zagadnień pracy pozalekcyjnej mgr Krepa z Min. Oświaty o organizacji pracy i planach pracy dyrektora. Dyrektor Jarecki: o jeszcze innych zagadnieniach, dyrektor Krotowski — niestety plany te pozostały jedynie wydrukowane w formie informatorów, zajęcia organizatorzy musieli zmienić i im-

prowizować, angażując zastępców, którzy mówili o wielu również ciekawych problemach, jak np. co nowego w Ameryce, ale zasadnicze zajęcia się nie odbyły, wykładowcy nie przyjechali, a szkoda. Z zakresu pracy z organizacją ZMS oraz z zakresu informacji i materiałach IV Zjazdu naszej partii i XX-lecia PRL ciekawie i na poziomie dostosowanym do intelektu słuchaczy, mówili miejscowi prelegenci: tow. z Komitetu Woj. PZPR w Gdańsku oraz młody, a nie tylko suwakiem doskonale władający konstruktor z Centralnego Biura Projektów Okrętowych CBKO mgr inż. Jerzy Bogdanowicz, ale posiadający bardzo rozległą jak na jego wiek wiedzę z zakresu ekonomiki sprzętu morskiego i eksploatacji, czyli i ten punkt dla organizatorów bez pudła. Gospodarzem był gościnnie dyrektor Technikum Mechaniczno-Elektrycznego, kierownikiem naukowym był... i tu należy nabrać oddechu, aby wszem wobec było wiadomo, że dyrektor Szkoły Dokerów w Gdańsku, kol. Stanisław Wróblewski, to urodzony kierownik kursów dyrektorskich. Miły, pogodny, do wycipny, życzyli, pełen życia i werwy, pomimo że należy do grupy już starszej młodzieży, pierwszy w grupowej zabawie typu: zróbmy przyjacielskie koło. Pod adresem kierownika naukowego nasze 100 lat. Organizator ze strony Warszawskiego Centralnego Ośrodka Metodycznego inż. Witold Makarewicz pozyskał sobie uznanie słuchaczy kursu za dobór tematyki programowej, sumiennie kontrolował działalność programową kursu, ale niestety, nie mógł nie pomóc w zakresie zaopatrzenia i 60-żek w poduszki... spano trybem

znany już w Sparcie, właśnie bez poduszki, ale z kulakami pod głową, aby powiedzenie: „żeby się na kamieniu jacy tacy dyrektorzy rozzili", miało i tu swój sens.

Uczestnicy kursu w większej swej części byli aktywni tak w pracy, jak i w wypoczynku na plaży. Stworzono samorząd, który razem z kierownikiem naukowym kursu zorganizował szereg wycieczek: „Panną Wodną” na Westerplatte, autostopem do Stoczni Gdańskiej, „Ewą” do portu gdańskiego („Panna Wodna” tudzież „Ewa” to statki Żegluga Gdańskiej), autobusem PKS do Malborka, gdzie odnaleziono pośród murów i sklepów gotyckich zamku uroczego przewodnika, wspaniałego narratora, co tak jak sportowo-orbisowski Tomaszewski — a był nim dawny dyrektor szkoły, a więc kolega. I w tym miejscu 100 lat dla przewodnika.

Samorząd przy omawianiu zakończenia kursu zajął się zbieraniem kwiatów oraz przemówieniami programowymi i co jest pozytywne „ustosunkował się” do kolegów „wagarowiczów”, szczególnie z lewej końcówki strony stołu, gdzie pośród młodych głów męskich znalazły się niektóre białogłowy. Poddano krytyce wagarowiczów, którzy i tu musieli znaleźć swych reprezentantów.

Reasumując, ogólnie stwierdzono, że z kursu wyniesiono duże korzyści, opinia powszechna, że kursy tego typu są potrzebne dla doskonalenia metod nauczania, wymiany poglądów i doświadczeń, ale że nie należy zapominać też o minimum wygodzie uczestników, o zabezpieczeniu możliwości również ich wypoczynku.

Inż. Adam Hadrawa



Osiągnięcia Aeroklubu Robotniczego w Świdniku

DOKOŃCZENIE ZE STRONY 5

W 1953 r. lotnictwo sportowe zostało wyłączone spod kompetencji Ligi Lotniczej i włączone w ramy LPZ.

W 1956 r. Aeroklub PRL otrzymuje samodzielność. Od początku istnienia aeroklubu, zakład udziela wybitnej pomocy, jak umożliwienie korzystania z lotniska, hangarów, zabudowań gospodarczych, przydziału paliwa i materiałów, oraz w utrzymaniu etatów. Wiele i wspólnie pracujące aeroklub z zakładem wynikają z tego, że podstawę stanu osobowego aeroklubu stanowią pracownicy zakładu. O działalności aeroklubu najlepiej świadczą następujące fakty: w sekcji samolotowej 46 osób uzyskało III klasę, 28 — II klasę i 12 — I klasę wyszkolenia. Awans do wyższych klas wyszkolenia uzyskało ponad 45 pilotów szybowcowych i 130

skoczków spadochronowych. W okresie ostatnich 7 lat uzyskano 23 srebrne odznaki szybowcowe, 12 złotych, 14 diamentów do złotych odznak oraz 3 złote komplety diamentów, które uzyskał: H. Ignasiak, H. Jaworski i E. Fuchs. Uzyskano 4 tytuły mistrza sportu. Jedną z nich otrzymał Stanisław Kasperk, 4-krotny mistrz Polski w akrobacji samolotowej, oraz 3 odznaki mistrzów szybownictwa. Uprawnienia instruktora samolotowego otrzymało 3 członków aeroklubu, a instruktora szybowcowego 2. O wysokim poziomie świadczą uzyskane wyniki w takich poważnych imprezach jak: IX Samolotowe Mistrzostwa Polski — Białystok 1963 r., gdzie załoga w składzie: Ryszard Kasperk i Henryk Jaworski zdobyła tytuł wicemistrza Polski, oraz Międzynarodowe Zawody w Akrobacji — Moskwa 1963 r., gdzie Stanisław Kasperk uzyskał zaszczytne III miejsce.

Od 1961 r. są organizowane przez aeroklub zawody samolotowe Aeroklubu Robotniczego o puchar Rady Zakładowej ZZMet. Zwycięzcą ostatnich zawodów został H. Jaworski. Zawody aeroklubowe mają miejsce i w tym roku w ramach obchodu Dni Lotnictwa. W bieżącym roku przy Aeroklubie Robotniczym została utworzona sekcja śmigłowcowa, skupiająca pilotów śmigłowcowych. I tym razem jak zawsze, aeroklub liczy na pomoc WSK Świdnik w uzyskaniu sprzętu i na pewno Dyrekcja zakładu poczyni wszelkie starania w kierunku jego zapewnienia.

Naszym Aeroklubowi Robotniczemu życzymy z okazji Dni Lotnictwa dalszych sukcesów, dobrego sprzętu i dużo zadowolenia z pracy.

6 milionów złotych oszczędności

Dalszy postęp w racjonalizacji

Aktywność nowatorska szerokiej rzeszy pracowników jest jednym z motorów postępu technicznego. Nasilenie racjonalizacji jest uwarunkowane z jednej strony potrzebami produkcji na określonym poziomie technicznym, z drugiej zaś strony faktycznymi możliwościami reprezentowanymi przez racjonalizatorów, łączącymi się z poziomem wykształcenia, stażem zawodowym, doświadczeniem.

Nowatorstwo rodzi się tam, gdzie zaistniała tzw. sytuacja problemowa. Im bardziej skomplikowana jest pod względem technicznym treść wykonywanej pracy, tym wyraźniej występuje sytuacja problemowa, a zarazem tym większa skłonność do racjonalizacji.

Tego rodzaju rozważania będące tzw. uwarunkowaniem twórczości racjonalizatorskiej pozwalają nam głębiej ocenić ruch wynalazczości i racjonalizacji jako przejaw stanu kultury technicznej pracowników, wyrażający jednocześnie stopień aktywności w dziedzinie wdrażania nowej techniki.

Aktywność racjonalizatorów w skali całego zakładu w okresie półroczu tego roku wyraża się sumą 6.526.870 złotych jako efekt zastosowania w procesie produkcji 223 projektów racjonalizatorskich.

Ogółem w pierwszym półroczu tego roku racjonalizatorzy WSK zgłosili do działu postępu technicznego 358 projektów racjonalizatorskich.

Wypłacone wynagrodzenia za projekty zastosowane wyrażają się w kwocie: 194.690 zł.

— Jakże to są projekty?

— Czego dotyczą?

— Do jakiej grupy (zawodowej) pracowników należą ich autorzy?

Wieloletni pracownik Wytwórni, doświadczony konstruktor — Witold Kosmała we współpracy z technologiem Marianem Michalskim są autorami projektu wprowadzającego zmianę konstrukcyjną części motocykla. Skomplikowaną odkuwkę zastąpiono lekką i równie wytrzymałą konstrukcją spawaną. Efekty z zastosowania tego projektu wynoszą 1.117.684 zł.

Inny przykład: projekt Mariana Rejma i Henryka Kozry — starszych technologów działu technologicznego motocykla — wprowadza zmianę w konstruk-

cji osłony teleskopu motocykla, której materiałem wyjściowym były rury importowane. Uzyskane oszczędności wynoszą 660 tys. zł.

Inż. M. Palik, J. Niecko i M. Wróblewski są autorami projektu aparatu do badania stopnia zużycia łożysk, określania stopnia zużycia części wirujących obrabianek, jak również do określania sztywności ustawienia precyzyjnych szlifierek.

Aparat składa się z sondy pomiarowej, wzmacniacza transzistorowego, słuchawek i układu pomiarowego ze wskaźnikiem, na którym można odczytać parametry drgań.

Uniwersalność aparatu kwalifikuje go do wykorzystania w skali krajowej.

CIĄG DALSZY NA STRONIE 8



Humanizacja pracy — temat, któremu wiele uwagi poświęca ostatnio prasa techniczna, i nie tylko... Zdjęcie powyższe przedstawia przykład ciekawego użytkowania i oznakowania stanowisk roboczych przy taśmie technologicznej produktu. W pomieszczeniu hali produkcyjnej obok właściwie usytuowanej instalacji wyciągowej i nawiewnej na stanowisku roboczym, znalazły właściwe dla siebie miejsce skrzynki zieleni i kwiatów. Hasło: „Najważniejsze jest zdrowie pracowników” znajduje swoje odbicie w praktyce

Program pokazów lotniczych

W pokazach udział biorą: Aeroklub Robotniczy w Swidniku, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Swidniku, Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, Aeroklub Mielecki, Aeroklub Lubelski, Aeroklub Rzeszowski, Aeroklub Stalowski, Aeroklub Warszawski, Centrum Wyszkoła Lotniczego w Krośnie, Centrum Szybowcowe w Lesznie, Lubelski Zespół Lotnictwa Sanitarnego i Wojska Lotnicze.

Kierownik pokazów: pili. Stanisław Kasperek.

- Przylot śmigłowców do trybuny i wręczenie kwiatów Gospodarzowi
- Przelot samolotu z transparentem
- Przelot samolotów z flagami
- Przelot Seniora Lotnictwa
- Skok grupowy spadochroniarzy z opóźnieniem otwarcia spadochronu do 5 sekund
- Start szybowca z wyłagarki
- Akrobacja na samolocie „Jak-18”
- Akrobacja na szybowcu „Pilska”
- Skok grupowy spadochroniarzy z opóźnieniem otwarcia spadochronu do 20 sekund
- Akrobacja zespołowa na samolotach „Jak-18”
- Skok spadochroniarza z szybowca
- Skok grupowy spadochroniarzy trzyających się za ręce z opóźnieniem otwarcia spadochronu do 30 sekund
- Akrobacja na szybowcu „Foka”
- Skok grupowy spadochroniarzy ze śmigłowca z opóźnieniem do 10 sekund
- Start i lot 4 szybowców holowanych przez 1 śmigłowca
- Akrobacja na szybowcu „Jastrząb”
- Przelot pokazowy samolotu „Kania”
- Start i lot 2 szybowców holowanych przez 2 śmigłowce
- Akcja ratownicza Zespołu Lotnictwa Sanitarnego
- Pokaz sprawności śmigłowców
- Pokaz w locie samolotu M-2
- Akrobacja na samolocie M-4 „Tarpan”
- Akrobacja zespołowa na szybowcach „Foka”
- Desant spadochronowy
- Strącanie baloników

St. Gajewski
J. Jaszcak
Zb. Prandota
H. Mikołajewski
J. Kaleta
T. Rachlewicz
P. Zolotow

S. Dudek
A. Kuterost
Z. Nazalewski
T. Skrzypczak
E. Sobczyk
Z. Skrzypek
T. Pakula

M. Wietorek
L. Borek
S. Antoniak

A. Schabowski
R. Przepiórka
M. Złamaniec
J. Stachowicz

J. Sobczyk
F. Stelmazyk
J. Zalasinski
P. Majewska

R. Adach
H. Rozwadowski

H. Ignasiak
H. Jaworski
E. Fuchs
J. Dyczkowski
R. Kasperek
P. Dzida

H. Ignasiak
H. Jaworski

K. Oleński
Zdz. Górecki
St. Gajewski
R. Kosioł
St. Wasil
H. Golebiowski

J. Mioczek
K. Pieniążek
W. Jesionowski

H. Mikołajewski
St. Kasperek
R. Kasperek

POKAZ LOTNICTWA WOJSKOWEGO

- Akrobacja na szkolnym samolocie tikiowym TS-8 „Bies”
- Akrobacja na szkolnym samolocie odrzutowym TS-11 „Iskra”
- Akrobacja na samolocie myśliwskim — Lim-2
- Akrobacja zespołowa samolotów myśliwskich Lim-2
- Zrzut wojsk powietrzno-desantowych.

PARADA AKROBATÓW

- Przelot 2 samolotów akrobacyjnych w szyku lustrzanym „głowa w głowę”
- Akrobacyjna rewia mistrza Polski
- Start i lot balonu „Syrena”
- Loty pasażerskie dla posiadaczy biletów lotniczych.

St. Kasperek
R. Kasperek
St. Kasperek

Z. i Zb. Burzyńscy

Śmigłowiec w chwili po starcie. Pilotuje go Ryszard Kosioł, jeden z pierwszych oblatywaczy śmigłowców — autor wspomnień „Moje największe przeżycie w powietrzu”



Pracownia Psychologii i Socjologii Pracy

Reprezentacja społeczna

DECYZJA Dyrektora Naczelnego zatwierdzenie zostało wprowadzone w życie opracowania przez Pracownię Psychologii i Socjologii Pracy: a) okresowego oceniania pracowników, b) wyróżnienia pracowników na piśmie przez Dyrekcję i Radę Zakładową za osiągnięcia w pracy, c) uzupełnienie zasad przyjmowania pracowników do pracy, wprowadzania ich do zespołu roboczego i na stanowisko, zasad przebiegu okresu próbnego oraz przydzielania stawek i grup zaszerzegowania przed i po okresie próbnym.

W fazie uzgadniania znajduje się obecnie zagadnienie ustalania i przestrzegania w praktyce stałych kryteriów uzasadniających przydział pracowników wyższej stawki zaszerzegowania bądź grupy. Ogólne zainteresowania pewnych nieprawidłowości w tym zakresie oraz chęć znalezienia nowych rozwiązań zgodnie ze wskazaniami psychologii i socjologii pracy, pozwala przewidywać, że rozwiązanie takie, korzystne dla pracowników, zapewniające stosowanie obiektywnych kryteriów przy materialnym oddziaływaniu na motywację pracy zalogi poprzez stosowanie okresowych podwyżek, przegrupowania, awansu i innych przywilejów (np. przydziału mieszkania, wcześniejszego rodzinnego itp.).

TO, że wspomniane powyżej posunięcia wprowadzone zostaną w życie, to przede wszystkim zasługa Dyrekcji i KZ PZPR, które w zaszerzegowaniu przez Pracownię Psychologii i Socjologii Pracy formach dostrzegali realne możliwości wyeliminowania istniejących nieprawidłowości. Jest to zasługa Rady Zakładowej, która wspólnie z Pracownią opracowała wzór zawiadomienia o wyróżnieniu pracowników za ich osiągnięcia w pracy. Jest to również zasługa kierownictwa działów kadr i szkolenia oraz planowania i plac, które w prowadzonych przez Pracownię Psychologii i Socjologii Pracy dyskusjach udzieliły poparcia i duży kredyt zaufania dla proponowanych przez Pracownię rozwiązań.

ZAŁOŻENIA OKRESOWEGO OCENIANIA PRACOWNIKÓW

PODSTAWA właściwej kultury pracy i zdrowej atmosfery jest iad w stosunkach międzyosobowych, a w zaszerzegowaniu kierownictwa jego osobistymi problemami, wiążącymi się ściśle z pracą lub nawet wykraczającymi poza nią. Wraz z rozbudową i rozwojem nowoczesnego przedsiębiorstwa słabnie kontakt „góry kierowniczej z działami pracowniczymi”, przez co u szeregowych pracowników wzmacnia się uzasadnione przekonanie, że liczy się nie na jak pewną indywidualność, lecz tylko jako pionek. Przekonanie to wzmacnia się często na skutek braku obiektywnych dokumentów o całokształcie pracy danego pracownika, o jego postawie i stosunku do pracy. Tęskni osobowe pracowników zawierają pisma o udzielaniu nagany czy upomnienia. Brak jest natomiast kompleksowych i w pełni obiektywnych dokumentów, rejestrujących zasługi pracownika, osiągnięcia i włożony wysiłek w pracę zawodową. Na skutek tego kształtuje się często opinie o pracowniku w sposób najbardziej lapidarny i często mało obiektywny. Aby zapobiec tym ujemnym zjawiskom, należy stosować co pewien czas (np. co rok) ocenę każdego z podwładnych przez przełożonego, ocenę pod względem: osiągnięć roboczych, postawy pracowniczej, rozwoju zawodowego, przystosowania społecznego i innych właściwości mających istotne znaczenie zawodowe.

WYNIK oceny, uzgadniany kolektywnie winien być obiektywną podstawą do sformułowania diagnozy co do przydatności pracownika, jego perspektyw rozwoju i awansu, głównych

braków wymagających naprawienia, pożądanego kierunku uzupełnienia kwalifikacji zawodowych, właściwej metody postępowania z nim przez przełożonego itd. Arkusz oceny indywidualnej pracownika winien być w przyszłości jedną z głównych podstaw przy podejmowaniu wszelkich decyzji dot. pracownika, szczególnie jeśli chodzi o jego awans, podwyższenie stawki — grupy, przydział różnego rodzaju premii i wyróżnień o charakterze materialnym bądź prestiżowym. Istotny sens oceniania pracowników leży głównie w skierowaniu uwagi przełożonych na ich bezpośrednich podwładnych, których dotąd niemal nie dostrzegali, pechotliwie innymi sprawami, rzekomo pierwszoplanowymi. Chodzi o wpojenie przełożonym wszystkim koniecznych umiejętności służbowych w zarządzaniu podwładnymi, przede wszystkim zaś najważniejszą: spójność i takt w tzw. sprawach personalnych, umiejętność beznamietnego, ściśle rzeczowego osądzania cudzego dorobku i możliwości zawodowych, zdolności trwałego doboru środków oddziaływania na podwładnych i kształtowania ich motywacji w pożądanym dla przedsiębiorstwa kierunku, a wreszcie zdolności pełnienia wobec podwładnych roli doradców o dużym autorytecie nie tylko służbowym, lecz również osobistym. Systematyczne dokonywanie ocen przez przełożonego, jeśli będzie właściwie realizowane, powinno okazać się korzystne dla podwładnych pracowników. Pozwoli im bowiem orientować się, co przełożony (np. mistrz) sądzi na temat osiągniętych postępów, ułatwi samokontrolę własnego postępowania, sprzyjać będzie ułożeniu się właściwych stosunków między pracownikiem i jego przełożonym na płaszczyźnie życiowej i koleżeństwa. Dążenia i ambicje pracownika winny być wspólnie analizowane, przełożony ze swej strony winien skenkretyzować jasno, jakie istnieją realne możliwości ich urzeczywistnienia. Pomocze to w procesie adaptacji pracownika do środowiska pracy, przezwyciężyć rozmaite wzajemne uprzedzenia, pomóże znaleźć pracownikowi właściwe drogi realizacji osobistych pragnień związanych z pracą i zawodem. Decydującym jednak czynnikiem we właściwym przebiegu okresowych ocen pracowników będzie dobra wola przełożonego w wyjściu pracownikowi pomocną ręką na przeciwny i pełny jego i kolektywny obiektywizm w wystawianiu ocen pracowników, szczególnie nie cieszącemu się dobrą opinią u przełożonego i kolektywnu. Kończąc rozmowę pracownika z przełożonym, przełożony członków kolektywnu, w której będzie komunikować się pracownikowi wynik oceny jego pracy i postawy, winna być mobilizująca i animująca, winna być prowadzona z dużym wyuczeniem taktu i z wyraźną tendencją pomóżeć natury „kadrów i placówek” dot. danego pracownika. Stosunki międzyosobowe winny kształtować się na zasadzie: „Jaka praca taka placówka”.

ZAŁOŻENIA I CEL STOSOWANIA ZAWIADOMIEN NA PIŚMIE O WYRÓŻNIENIU PRACOWNIKA ZA JEGO OSIĄGNIĘCIA W PRACY

WREZULTATIE pracownikiem na piśmie zawiadomienie o wyróżnieniu go za osiągnięcia w pracy na celach: — Okazanie pracownikowi uznania za jego pracę, podkreślenie, że docenia się go, że jest wartościowym pracownikiem i potrzebnym zakładowi. — Zarejestrowanie tego faktu, aby nie uszedł w przyszłości uwadze i nie poszedł w zapomnienie, a tym samym zobowiązanie dokumentów o pracowniku. — Stworzenie bardziej obiektywnej podstaw do opiniowania pracowników oraz podejmowania decyzji na poziomie kadrowym i placówkowym. — Stworzenie w oparciu o wyniki okresowych ocen i w/w zawiadomienia na piśmie — jako jedno z głównych kryteriów awanso-

wania, przegrupowywania, podwyższania stawki itd.

Zawiadomienia powyższe wystawiane będą na wniosek przełożonego przez dział kadr i zatwierdzone przez dyrektora i przewodniczącego Rady Zakładowej. Wystawiane będą w 3 egzemplarzach, z których jedno z zawiadomieniem powróci na wydzielone do zarejestrowania w arkuszu ocen pracownika. Jedno otrzyma wyróżniony pracownik a jedna kopia przesyłana zostanie do sekcji ewidencji i działu kadr i szkolenia. Zawiadomienia te wręczane będą zarówno przy przydzielaniu pracownikowi określonej sumy pieniężnej, jak również w formie niematerialnej. Stanowiąc będą pełnowartościowy dokument o pracowniku.

ZAŁOŻENIE WPROWADZONYCH W ŻYCIE UZUPELNIENIACH ZASAD PRZYMOWANIA PRACOWNIKÓW DO ZAKŁADU I NA STANOWISKO ROBOCZE, PRZEBIEGU OKRESU PRÓBNEGO I ZASAD PRZYDZIAŁU STAWEK I GRUP ZASZEREGOWANIA PRZED I PO OKRESIE PRÓBNYM

PODSTAWA uzupełniająca w/w zmiany w dotychczasowym mechanizmie przyjmowania pracowników do zakładu, oraz przydzielania stawek grup zaszerzegowania są opracowane przez Pracownię Psycho-Socjologiczną i zatwierdzone przez Dyrekcję zasady wprowadzające pewne zmiany i uzupełnienia do obowiązujących dotychczas zasad. Opracowana przez Pracownię tzw. karta informacyjna o nowo przyjętym pracowniku ma na celu:

- dostarczyć przyszłemu przełożonemu pełnych informacji o nowo przyjmowanym pracowniku, zawierających oprócz danych osobistych, przede wszystkim przegląd jego dotychczasowej kariery zawodowej, jego dorobku, długości pracy zawodowej,
- spowodować zgodne z zasadami psychologii i socjologii pracy przyjęcie nowego pracownika na wydział, do kolektywnu roboczego i na przyszłe stanowisko,
- zapewnić właściwy przebieg okresu próbnego nowo przyjętego pracownika i wykorzystać go jako podstawę do przyznania mu stawki — grupy, na jaką rzeczywiście zasługuje. Podstawą tą wg nowych zasad będą oprócz danych dot. stażu pracy i praktyki w danym zawodzie także wyniki jakie uzyska pracownik w czasie okresu próbnego, w którym będzie oceniany. Wysokość przyszłej stawki — grupy ustalać będzie wg tych zasad bezpośrednio kierownik danego wydziału przy udziale kolektywnu.
- zasady te mają zbliżyć kierownika do podległego mu pracownika, stworzyć lepsze niż dotychczas warunki do wytworzenia się zdrowej atmosfery na wydziale, zapewnić ciągłość w zainteresowaniu się pracownikiem, opieką nad jego ewolucją zawodową, a przede wszystkim stałe i jednakowe dla wszystkich obiektywne kryteria oceny jego pracy i troski o poprawę jego warunków materialnych.

Zakładając, że przedłożeniem tych zasad (przedłożeniem karty informacyjnej o nowo przyjętym pracowniku) będzie stosowanie okresowych ocen wszystkich pracowników, co będzie akcją ciągłą, powtarzającą się co rok (stażyci i uczniowie co pół roku) — zasady te stworzą pełną i obiektywną dokumentację o pracy i postawie poszczególnych pracowników — dokumentację o człowieku. Ścisłe i konsekwentne przestrzeganie zasad wytyczonych kartą ocen i kartą informacyjną pozwoli na wyeliminowanie pewnych nieprawidłowości, będących często bezpośrednią przyczyną niezadowolonych pracowników.

Pracownia Psychologii i Socjologii Pracy
mgr RYSZARD STECEK

GŁOS SWIDNIKA
Redaguje Kolegium
Adres redakcji:
Swidnik — Al. Przemysłowców
Pracy (ZDK).
Telefony: centrala 18-80, wew. 311

Lub. Zakł. Graf., ul. Unicka 4.
Zam. 2812. 31.VIII.64. 2900. R-3

Nowości biblioteki ZDK

Juliusz Znamierowski — ZIELONE ŚWIATŁO

„Zielone światło” jest to powieść, będąca kontynuacją „Vulkan AG”, wydanego w roku 1962.

Miasteczko rybackie na Pomorzu Zachodnim, ukazane w pierwszej powieści Znamierowskiego w ostatnich latach przed wojną, przeżywa w „Zielonym świetle” upadek władzy hitlerowskiej, zakończony na jego terenie masową zbrodnią, przyjazd osadników polskich i burzliwe zdarzenia związane z formowaniem nowego życia, już w granicach Polski.

Juliusz Stroynowski — PALMY I DAKTYLE

„Afryka zaczyna się w Pirenejach” — pisał amerykański publicysta John Gunther, a francuski generał Guillaume nazywał Maroko „luźnym fragmentem europejskiego kontynentu”. Nie ulega wątpliwości, że Maroko pod pewnymi względami nie jest zupełnie Afryką, podobnie jak Hiszpania nie jest zupełnie Europą. Rozwój obu tych krajów innymi też kroczył drogami niż ich sąsiadów: odgrodzony od nich pasmem Pirenejów i Atlasu, tuż razami zawsze zwracał się ku sobie. Cieśnina Gibraltarska oddziela dwa światy, ale również je łączy.

Nigdy się nie dowiemy, ile kilogramów złota, haszyszu, kokainy i tytoniu, ile broni i amunicji, ile politycznych tajemnic i materiałów szpiegowskich przeszło tu z rąk do rąk. I nigdy też nie dowiemy się, ile zarobiono na prawdziwych i fałszywych informacjach, które brały początek w „Grand Cafe Central”. Ale tutaj wynajdywano nie tylko wiadomości o wydarzeniach, które nigdy nie miały miejsca, wynajdywano również złoża rudy żelaznej i ropy, istniejące jedynie w fantazji posiadacza akcji fikcyjnych towarzystw, oraz ładunki okrętowe, które nigdy nie opuściły żądzonego portu.

St. Russocki, Stefan Kuczański, Juliusz Willaume — GODŁO, BARWY I HYMN RZECZPOSPOLITEJ. ZARYS DZIEJÓW

„Godło, barwy i hymn, to symbole, które reprezentują nasze państwo, a także nasze cechy, odrębności i tradycje narodowe. Świadczą o zajmowanym przez nasz kraj miejscu na ziemi, w obecnym układzie stosunków w świecie, tudzież w perspektywie historii. O miejscu na ziemi, czyli o określonej, uformowanej przez wieki cywilizacji... Są nie tylko sprawą uczucia... Przedmioty, w których symbole te znajdują swój wyraz, sztandar wojskowy, szkolny czy organizacyjny społeczny, godło i flaga, a także obrazy kraju ojczystego, które nasywa melodia i tekst hymnu — reprezentują sprawy jak najbardziej żywe. Emocje i wyobrażenia, które symbole te budzą czy umacniają, powinny przyczyniać się do wiązania każdego z nas w dniu świątecznym i w zwykłym dniu pracy z całością naszego życia publicznego”.

Jan Łysakowski — ZA GÓRAMI, ZA LASAMI

Są to wspomnienia młodego oficera, który okres od października 1947 do maja 1948 roku spędził w oddległej jednostce wojskowej.

Na Rzeszowszczyźnie przybywa wtedy, kiedy dogasają tam już walki z bandami. Kompleks człowieka, który nie walczył (jego podwładni to ludzie o bogatej przeszłości bojowej), ciąży mu równie mocno jak obowiązki dowódcy, którym nie zawsze umie podołać.

Książka Łysakowskiego mówi nie tylko o tym niezwykle ciekawym dla wojska okresie, ale i o sprawach startu młodych ludzi, o ich marzeniach i porażkach, o trudzie podejmowania pierwszej, samodzielnej decyzji.

„Za górami, za lasami — jest debiutem książkowym autora znanego dotąd z opowiadań publikowanych w prasie.

Dalszy postęp w racjonalizacji

DOKONCZENIE ZE STRONY 6
Zakładowa Komisja Wyznalczości oceniła wartość projektu na 200 tys. zł.

Smigłowce świdnickiej WSK jako eksponat na wystawie. Na zdjęciu widoczne szczegóły konstrukcji smigłowca

Zmiana części oprzyrządowania do klejenia łopatek metalowych produktu przyniosła zakładowi oszczędności w wysokości 103 tys. zł dzięki zastosowaniu usprawnienia technicznego starszego technologa — Stanisława Nakoniecznego.

Szereg prac racjonalizatorskich

Ekspertci twierdzą, że obecnie po skierowaniu wysiłku na technologiczne rozwiązanie zastosowań laserów, to stają się dochodowymi w zagadnieniach nadzoru i rozpoznania, w branżach komunikacji w przestrzeni i przetwarzaniu danych. W przeciągu następnych 12–24 miesięcy wypróbuje się lasery w wielu problemach lotniczo-komunikacyjnych i nacisk przejdzie z badań do praktycznych zastosowań.

Opracowano ulepszone rodzaje kryształów, które nie pękają przy dużych obciążeniach. Gazywe lasery pracują obecnie na całym zakresie widma optycznego. Półprzewodnikowe lasery wykazują już 50 proc. sprawności i podwyższają się moc i zmniejsza chłodzenie.

Stan obecny
Istnieją trzy typy laserów: gazowe, półprzewodnikowe i kryształowe. Lasery cieższe są jeszcze w stadium badań.

Lasery gazowe
Laboratorium firmy Bell uży-

skoło lasery o długości fali 100 mikronów. Sprawność laserów gazowych jest rzędu 0,1 proc. Zastosowania: do miernictwa, do radarów Dopplera, do łączności po linii prostej, do sterowania rakietami. Najbardziej szeroko stosowany laser gazowy to laser neonowo-helowy, o dużej skuteczności strumienia i częstotliwości, pracujący w zakresie czerwieni na długości fali 6,328 Å.

Lasery półprzewodnikowe

Zalety: bardzo małe wymiary, wysoka sprawność (50 proc.) przy chłodzeniu płynnym azotem — 77°K, łatwości modulacji i sterowania częstotliwości. Długość fali 0,4–5 mikrona. Dużą przyszłość widzi się w zastosowaniu laserów półprzewodnikowych do optycznych przetworników, gdzie szybkie impulsy (0,2 nanosek. — 1 nanosek. = 10⁻⁹ sek.), uniknie się wtedy kłopotów z indukcji-nością i pojemnością.

Lasery kryształowe

Najczęściej stosuje się rubin i szkło z dodatkiem neodymu (Nd).

Z frontu gospodarskich porządków

Kawał dobrej roboty — jak to się zwykło popularnie mówić — zrobiła załoga wydziału kierownika Jaroszewicza. Przez okragłe 7 dni zmieniali się grupy ludzi z tego wydziału, biorąc udział w porządkowaniu terenu wokół swej hali.

Postulujemy!

I to w dalszym ciągu. Na trasie od przejazdu kolejowego do zakładu trzeba ustawić znak drogowy, ograniczający szybkość jazdy posiadaczom pojazdów mechanicznych. O ile władze drogowe wychodzą z założenia, że w obecnej dobie w wielu miastach i na wielu odcinkach dróg obowiązuje szybka jazda — to dla odmiany linia ciągła na jezdni — jest w tym miejscu nieodzowna.

A kontrolę? Od czasu do czasu nie zaszkodzi także.

(sic)

Rezultaty pracy jakże dziś widoczne i efektywne. W tym miejscu, gdzie jeszcze niedawno znajdowało się istne rumowisko, teren został idealnie wyrównany, posiano na nim trawę i kwiaty. Ciekawym elementem dekoracyjnym są kolorowe cegły otaczające kłomby oraz niski zielony płotek. Porządkując teren pracownicy wydz. kier. Jaroszewicza własnymi rękami oczyszczali plac z wielkich kamieni po to, by wyrównać drogę.

Do najpracownitszych należeli ludzie polerownicy: **Peleczyński, Kukuryka, Kownacki, Winiarczyk, Próchniak, Kowalczyk, i Wawrzczak. Z kobiet: Kancierz, Piotrowska, Kukulska i inne.**

Za przykładem załogi wydziału kierownika Jaroszewicza powinna pójść załoga hartowni, sąsiada zza miedzy. Ten ostatni wydział wygląda bowiem w chwili obecnej w stosunku do wydziału kier. Jaroszewicza niczym Kociuszek.

K.

W Klubie KTiR

Do 12.IX. czynna wystawa racjonalizacji i postępu technicznego w produkcji lotniczej.

(O wystawie tej przedstawiającej dorobek racjonalizatorów WSK piszemy na stronie 5).

14.IX. — Wieczór filmów technicznych o tematyce lotniczej: „Zwiedzamy wystawę przed lotniczą”, „Jestem lotnikiem”, „Beniaminek XX wieku”, „Obłatywacz”.

18, 19 i 20.IX. — Wycieczka techniczna do Zakładów Budowy Nadwozi Samochodowych i Zakładów Urządzeń Przemysłowych w Nysie.

24.IX. — Zebranie Zarządu Klubu i Przewodniczących Komisji działających przy Zarządzie KTiR.

30.IX. — Odczyt z zakresu kontroli technicznej produkcji połączony z projekcją filmów o tej tematyce.

W dniach 19 i 26.IX. (soboty) muzyka z nowowykonanych nagrań na taśmach magnetofonowych w godz. od 20.00 do 22.00.

Spotkania kółka brydżystów przy telewizorze.

Pozostałe punkty z działalności KTiR w m-cu wrześniu znajdują racjonalizatorzy w szczegółowym planie pracy Klubu.

Wl. L.

Piłkarze już grają

Okręgowa liga piłkarska wystartowała. W pierwszym meczu rozegranym w Świdniku Avia zremisowała ze Stalą Kraśnik 1:1. Mecz wywołał duże zainteresowanie i sporo komentarzy po jego zakończeniu. Potwierdziły się w zupełności słowa prezesa klubu mgr Mieczysława Ziemińskiego, który w jednym z wywiadów udzielonych przez radiowęzeł powiedział: „O ile linie defensywne mamy dosyć mocne, to z ofensywą jest słabiej”.

Po pierwszym meczu wszyscy kibice opuszczający boisko orzekli zgodnie — pomoc i obrona grają niezłe, atak słabiutki.

I tak jest rzeczywisty. Atak w tym zestawieniu, jakie oglądaliśmy w meczu z Kraśnikiem, to niestety, pięciu zawodników nie rozumiejących się ze sobą absolutnie. Żaden z nich nie odważył się w ciągu meczu na strzał z prawdziwego zdarzenia. Mało tego, piłkarze z linii ataku nie potrafili przeprowadzić doświadczenia ani jednej poprawnej akcji, która mogłaby zagrozić bramce kraśnickiej. Wyrównująca bramka była szczęśliwym dziełem przypadku. Padła zresztą w zamieszaniu i przypisać ją można jedynie gapiostwu obrońców drużyny z Kraśnika. W sumie piłkarze Avii w pierwszym występie nieco zawiedli. Na plus zaliczyć można jedynie udany debiut Adamowicza w naszym zespole. Piłkarz ten przysłał się z miejsca w drużynę i będzie z niego pociecha.

M. K.

Drobizgi miejskie

SKLEP elektryczny, w którym sprzedaje się także garnki i naczynia szklane, przechodzi w ostatnich dniach istne obłożenie. Od wczesnych godzin porannych ustawia się codziennie kolejka, która w momencie otwarcia sklepu pęka nieczym okowy żelaznego łańcucha i ciżba ludzka zdobywa szturmem jego wnętrza.

Powód? — pytają niektórzy. Otóż powód jest następujący. W sklepie tym sprzedaje się weki tak potrzebne gospodarstwu domowemu na konfitury, kompoty, marynaty. I wszystko byłoby w porządku, gdyby nie owe szturm, a przy okazji i zawile kombinacje sprzedawcy.

KONWOJENCI, którzy przywożą do sklepu mięsnego z rana towar, pozostawiają bardzo często puste skrzynie tuż przy samochodzie. Sami udają się zaś, o ile nie do sklepu, to na kilka minut do kiosku na piwo czy papierosa.

W tym czasie głośnie psy waleśające się po ulicy, wskazują do skrzyń po mięsie i liżąc deski. Widoczek taki oglądaliśmy idąc do pracy pewnego sierpnioowego poranka. Komentarze chyba zbędne.

Zebrał: M. K.



Inż. Włodzimierz Lorene