

50 LAT PZL  DNI ŚWIDNIKA  10 LAT OBR

GŁOS ŚWIDNIKA



ORGAN SAMORZĄDU ROBOTNICZEGO

Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego

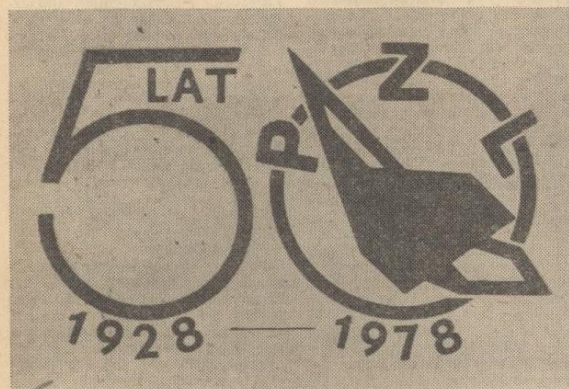
„PZL—ŚWIDNIK”

ODZNACZONEJ ORDEREM SZTANDARU PRACY II KLASY

Nr 23 (496)

15 września 1978 r.

Cena 50 gr



W światowej czołówce

Kontynuując cykl artykułów poświęconych 50-leciu Państwowych Zakładów Lotniczych w dzisiejszym oraz następnym numerze „Głosu Świdnika” zamknę historię ich przedwojennej działalności. W latach trzydziestych ambicją polskiego przemysłu lotniczego było budowanie sprzętu latającego wyłącznie własnej konstrukcji. Okres zamykający się między rokiem 1935 a 1939 należy do najbardziej twórczych w pracy naszych konstruktorów, którzy opracowywali wówczas projekty nowoczesnych samolotów wszelkich typów a pomyślni i myślał wyprzedzali często światowy poziom w tej dziedzinie techniki. Niestety, wybuch wojny nie pozwolił już zrealizować tych planów.

Państwowe Zakłady Lotnicze Wytwórnia Płatowców Nr 1 Okęcie—Paluch były największą w przedwojennej Polsce wytwórnią produkującą samoloty. Zajmowała ona obszar 18 ha, posiadała 180 obrabiarek, zatrudniała 3600 osób, a jej dyrektorem naczelnym został inż. K. Kazimierzczak — były dyrektor techniczny w firmie Citroen we Francji.

Na Okęcie—Paluchu uruchomiono produkcję jednosilnikowego samolotu rozpoznawczo-bombowego PZL-23 „Karas” konstrukcji inż. St. Praussa. W latach 1936-38 zbudowano tu około 240 samolotów tego typu w wersji P-23A i P-23B dla polskiego lotnictwa wojskowego. W latach 1938-39 Bułgaria zakupiła 42 „Karasie”. Jako dalsze rozwinięcie „Karasia” inż. Prauss zaprojektował samolot PZL-46 „Sum”. W lecie 1938 r. rozpoczęto przygotowania do jego seryjnej produkcji na Paluchu i w Mielcu. Polskie lotnictwo wojskowe zamówiło 300 „Sumów”. Przewidziany był również ich eksport do Bułgarii. Na przełomie 1938-39 r. zespół inż. Praussa rozpoczął prace studyjne nad samolotem szturmowym „Łosoś”, który miał być następcą „Suma”.

Okęcie—Paluch uruchomiło także produkcję samolotu myśliwskiego PZL P-24, na który złożyły zamówienia Turcja i Rumunia. Ponieważ nowy zakład miał większe możliwości produkcyjne niż wynosiły krajowe zamówienia, rozwijanie eksportu

było zjawiskiem korzystnym. Pozwalało na pełniejsze wykorzystanie zainstalowanych mocy produkcyjnych oraz wzrost liczby wykwalifikowanych robotników. W latach 1936-37 Turcja zakupiła 40 samolotów P-24, licencję na ich produkcję i części na 20 sztuk tego samolotu. W 1937 r. przy pomocy specjalistów PZL uruchomiono w Turcji w fabryce TFK w Kayserie produkcję P-24, które budowano tam w wersjach P-24A, P-24C i P-24F do roku 1940. Rumunia kupiła licencję na produkcję samolotów P-11F, robiąc je w zakładach JAR w Brasov, następnie nabyła 6 samolotów P-24E i licencję na nie. W latach 1937-38 wyeksportowano 24 samoloty P-24B i P-24F do Bułgarii oraz 36 sztuk P-24F i P-24G do Grecji. Samoloty te dostarczono do wiosny 1939 r. a ostatnie egzemplarze miały być wysłane we wrześniu.

Wytwórnia Płatowców na Okęcie—Paluchu miała duże Biuro Studium, co pozwoliło na zwiększenie programu prac prototypowych. Pierwszym prototypem zbudowanym tu był dwusilnikowy samolot PZL-30BII „Żubr” konstrukcji inż. Z. Ciołkosza. Prace nad nim rozpoczęto w 1934 r. na zamówienie Ministerstwa Komunikacji. Miał to być dziesięciocylindrowy samolot pasażerski konstrukcji mie-

(Dokończenie na str. 3)



Śmigłowiec Mi-2 w wersji sanitarniej.

Wiele twarzy Mi-2

W bieżącym roku obchodzimy 50-lecie powstania PZL więc święto to jest także świętem naszej wytwórni. Twór naszej wspólnej pracy, śmigłowiec Mi-2 dzięki swej wysokiej klasie stanowi wizytówkę Polskiego Przemysłu Lotniczego. Jako wielozadaniowy aparat lotniczy stosowany jest do przewozu pasażerów, towarów, transportu chorych, prac agrolotniczych, prac dźwigowych, prowadzenia akcji ratowniczych, szkolenia pilotów i wielu innych prac specjalistycznych w zależności od zainstalowanej aparatury. Dopracowaliśmy się już kilkunastu wersji śmigłowca Mi-2, które nie są jeszcze ostatnim słowem naszych konstruktorów.

Prezentujemy czytelnikom krótką charakterystykę wersji najczęściej spotykanych:

- ♦ WERSJA PASAŻERSKA — zapewnia podróż 8 osobom w wygodnej i estetycznej kabinie pasażerskiej. Podróż jest bardzo ciekawa i nie męcząca;
- ♦ WERSJA AGRO — po zamontowaniu dodatkowych zbiorników na środki ochrony chemicznej roślin śmigłowiec w zależności od potrzeb może opylać, opryskiwać, rozsiewać nawozy lub nawet siać np. trawę;
- ♦ WERSJA TRANSPORTOWA — śmigłowiec może przewozić ładunek w kabinie o ciężarze 700 kg. Pracuje na placach wielkich budow jako latający dźwig przenosząc podwyższone ładunki o ciężarze do 800 kg;

(Dokończenie na str. 2)

Podziękowania dla załogi

Dyrektor Naczelny
WSK „PZL-Świdnik”

Zadania Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego w zakresie eksportu za 7 miesięcy br. zrealizowane zostały pomyślnie.

Do wykonania tych zadań w znacznej mierze przyczyniło się Przedsiębiorstwo podległe Obywatelowi Dyrektorowi.

Świadczy to o wysokim zaangażowaniu Kierownictwa i Załogi Przedsiębiorstwa w realizację napiętych ale realnych zadań eksportowych stojących w br. przed branżą zrzeszoną w naszym Zjednoczeniu.

W związku z powyższym składam Obywatelowi Dyrektorowi i za Jego pośrednictwem załodze Przedsiębiorstwa podziękowanie, będąc jednocześnie przekonany, że zadania eksportowe przypadające do realizacji w pozostałym okresie br. będą wykonane nie mniej efektywnie, jak za okres pierwszych 7 miesięcy.

Dlatego też proszę o podjęcie, wspólnie z odpowiednimi przedsiębiorstwami handlu zagranicznego, takich działań, które zagwarantują pełną i terminową realizację tych zadań.

Należy przy tym zwrócić uwagę na wysoką jakość eksportowanych towarów, dostosowywać je do wymagań odbiorców zagranicznych oraz zabezpieczyć właściwą obsługę posprzedażną.

Naczelny Dyrektor
Zjednoczenia Przemysłu
Lotniczego i Silnikowego
mgr inż. Krzysztof Kuczyński

Wczoraj, dziś i jutro OBR

Inż. Adam Hadrawa jest jednym z współorganizatorów zakładu, długoletnim pracownikiem OBR pełniącym tu kolejno wiele odpowiedzialnych funkcji. Ostatnio gromadzi materiały dokumentujące historię przedsiębiorstwa w celu utworzenia zakładowego muzeum. Do niego więc zwróciliśmy się z pytaniem.

Kiedy w WSK rozpoczęły się prace konstrukcyjno-rozwojowe? Uruchomiona na początku lat pięćdziesiątych produkcja śmigłowców rodziny Mi-1 (w Świdniku nazywanych śmigłowcami SM-1) spowodowała rozwijanie nowych technologii opartych na nowoczesnych materiałach.



Pierwsze wielozadaniowe śmigłowce SM-1, stworzyły możliwości ich szerszego zastosowania do zadań specjalizujących wykorzystanie tych statków powietrznych. Doskonalenie organizacyjne tych prac nawiązało się w 1957 r. kiedy to uruchomiono konstrukcyjne biuro prototypowe z ogólnego działu konstrukcyjnego posiadającego równoległe biuro konstrukcyjne obsługi seryjnej produkcji śmigłowców.

— Kto kierował tymi pracami? Pierwszym kierownikiem biura konstrukcyjnego prototypów został przybyły z Instytutu Lotnictwa z Warszawy mgr inż. Jerzy Kotliński.

— Jakże oryginalne prace rozwojowe podjęto na początku?

Inż. Kotliński i pracujący z nim zespół zaczęli od prób zastosowania w konstrukcji śmigłowca elementów z tworzyw sztucznych, z laminatów. Laminaty wprowadzane do konstrukcji śmigłowców były stosowane nie tylko na elementy konstrukcji, ale także na elementy nośne, m.in. na łopaty nośne wirnika głównego.

Powołano oczywiście równoległe biuro obliczeniowe konstrukcji?

Tak, kierownikiem tego biura został mgr inż. Lechosław Kaliński. Zespół pod jego kierunkiem opracował szereg wersji śmigłowca SM-1 — sanitarną, szkolną, dźwigowo-transportową, rolniczą. Drugi zespół przystąpił do modernizacji podstawowej konstrukcji z powiększoną kabiną pilota i pasażerów i wzmocnioną częścią ogonową śmigłowca SM-2.

Jakie prace podjęto w późniejszych latach?

W 1967 r. powstał Zakład Doświadczalny w którym pod kierownictwem mgr inż. Zbyszka Kodłubaj podjęto badania nad rozwojem motocykli i skuterów. W pięć lat później utworzono w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Sprzętu Komunikacyjnego. Nowy dyrektor ośrodka, którym w 1974 r. mianowany został mgr inż. Jan Czogała uruchomił szereg korzystniejszych struktur organizacyjnych i rozwinął w znacznym stopniu program prac ośrodka. W tym okresie OBR podjął współpracę z licznymi wyższymi uczelniami i Instytutami Naukowo-Badawczymi z których za szczególnie cenną uważa należy współpracę z WAT

i politechnikami: warszawską, krakowską, szczecińską i lubelską. Pierwszoplanowym tematem prac staje się śmigłowiec 600.

Z pytaniem jakie zakresy prac będą priorytetowe w najbliższej przyszłości zwróciłem się do mianowanego niedawno dyrektora Ośrodka Badawczo-Rozwojowego mgr inż. ZENONA KOTLIŃSKIEGO.

Prace badawcze zmierzające do doskonalenia konstrukcji śmigłowców lekkich — one bowiem stanowią będą o przyszłości naszego zakładu — rozwój wspólnych działań z innymi zakładami lotniczymi w kraju i za granicą oraz oczywiście kompleksowe

prace nad sterowaniem jakością naszych wyrobów.

Funkcje kontroli jakości są wielorakie...

Pracownicy działu kontroli jakości OBR nadzorują wykonanie prototypów, uczestniczą w próbach fabrycznych sprzętu, sprawdzają jakość narzędzi produkcji i przyrządów kontrolno-pomiarowych współpracując przy tym z poszczególnymi działami wytwórci i Kontrolą Cywilną Statków Powietrznych.

O powołaniu służb kontroli jakości opowiada inż. Adam Hadrawa:

Inż. Ryszard Wiland obecny kierownik działu kontroli jakości był organizatorem tej komórki od podstaw. Przy współpracy z działem organizacji opracował wytyczne dla pracy kontrolerów i zakres działań dla poszczególnych stanowisk.

Dziękuję za rozmowę
M. Balicka

Pierwszy dyrektor

Mgr inż. Zbyszko Kodłubaj — główny konstruktor do spraw konstrukcji lotniczych, w wyniku bezpośredniego kontaktu i właściwej współpracy z załogą stał się powszechnie znany, lubiany i ceniony w przedsiębiorstwie. Na powierzonych stanowiskach od zastępcy kierownika wydziału do dyrektora Zakładu Doświadczalnego i Ośrodka Badawczo-Rozwojowego, realizował trudne zadania związane z przygotowaniem i wdrożeniem nowej produkcji. W ciągu tego okresu rosła jego poważne osiągnięcia zawodowe.

W wielkim skrócie przypomniemy ten dorobek: prowadzenie przygotowania dokumentacji konstrukcyjnej śmigłowca SM-1 z dokumentacją licencyjną; prowadzenie opracowania konstrukcyjnego śmigła i pływaków do samolotu An-2; prowadzenie opracowania dokumentacji konstrukcyjnej śmigłowca Mi-2; prowadzenie własnych opracowań wersji i odmian śmigłowca Mi-2; prowadzenie wieloletniej obsługi konstrukcyjnej wymienionych wyrobów; prowadzenie 2-go etapu opracowania własnej konstrukcji nowego wyrobu; rozwój działu konstrukcyjnego i badań, stwarzający możliwości samodzielnego podejmowania własnych opracowań; organizacja Zakładu Doświadczalnego; uzyskanie środków i realizacja budowy pomieszczeń produkcyjnych i biurowych Ośrodka Badawczo-Rozwojowego.

Pierwszy dyrektor Zakładu Doświadczalnego i Ośrodka Badawczo-Rozwojowego prowadził opracowania nowych wersji śmigłowca Mi-2 w tym: wersji szkolnej, fotograficznej, ratownictwa morskiego i wersji specjalnych, podwozia do lądowania na miękkim gruncie, łopaty wirnika nośnego i śmigła ogonowego z tworzyw sztucznych, śmigłowca Mi-2M oraz nowego wyrobu.

Większość wymienionych opracowań została wdrożona do produkcji. W ramach swej działalności rozwijał współpracę z krajowymi

placówkami naukowo-badawczymi, instytutami i wyższymi uczelniami. Na szczególną uwagę zasługują owocna współpraca z Moskiewskim Zakładem Śmigłowcowym reprezentowanym przez głównych konstruktorów — M. L. Mila i M. Tiszenkę. Mimo nawału pracy ukończył studia doktorską na Wszeźorowym Uniwersytecie Marksistowsko-Leninowskim w Lublinie, bierze udział w pracach społecznych i jest aktywnym członkiem Oddziału Sekcji Lotniczej SIMP. Popularyzuje technikę śmigłowcową poprzez publikacje swoich opracowań w czasopiśmie technicznych.

Za wybitne osiągnięcia w pracy zawodowej i społecznej został odznaczony w 1967 r. Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz uzyskał specjalizację I stopnia MPM.

Spoleczne inicjatywy

Z okazji Dni Świdnika — święta naszego miasta postanowiliśmy przekazać czytelnikom Głosu garść informacji z terenu miasta o dobrym społecznym działaniu, operatywnej i prężnej działalności społecznej członków samorządu mieszkańców z Komitetu Obwodowego nr 4 w Świdniku.

Zakresem swojej pracy komitet obejmuje następujące budynki przy ul. Słowackiego 1, 3, 5 i 7, Świerczewskiego 13, 15, 1-Maja 6, Kochanowskiego 4 i Sławińskiego 14, 16, 18, 20. W Komitecie Obwodowym nr 4 wydzielono cztery komisje społeczne a mianowicie: do spraw porządku publicznego i profilaktyki, opieki społecznej, gospodarki komunalnej i mieszkaniowej oraz młodzieży, kultury fizycznej i sportu. Zakres spraw objętych zainteresowaniem samorządu Ko-

mitetu Obwodowego nr 4 jak i pozostałych działających na terenie miasta Świdnika wynika z ogólnych wytycznych MK FJN. Samorządy współpracują także z Urzędem Miejskim i innymi instytucjami z terenu miasta. Cotygodniowe dyżury pełnią członkowie komitetu we własnym lokalu przy ulicy Sławińskiego 7 w każdy czwartek tygodnia w godzinach od 17.00-18.00. Ponad 20 odbytych wspólnych posiedzeń w ciągu ostatnich dwóch lat świadczy o częstym rozpatrywaniu

niem wielu żywotnych spraw z którymi parają się na co dzień mieszkańcy tego obwodu. W ślad za podejmowanymi uchwałami i decyzjami szła konkretna społeczna praca.

Trzyosobowe zespoły odpowiedzialne często w domach ludzi starych, reńców i emerytów, chorych i kalekich, zwracając uwagę na atmosferę i warunki bytowe w jakich żyją. Wielu najbardziej potrzebującym przynosiło zapomogi pieniężne bądź też udzielono znacznej pomocy materialnej w innej konkretniej formie. W sukurs komitetowi przychodziło często świdniccy harcerze, którzy nie szczędzili sił i czasu na tę pracę. Wyróżnia się głównie drużyna harcerska kierowana przez dh Grażynę Kunkielkę. Samorząd zorganizował 77 (Dokończenie na str. 3)

WIELE TWARZY Mi-2

(Dokończenie ze str. 1)

- ♦ WERSJA SANITARNĄ — śmigłowce posiadające możliwość pionowego startu i lądowania jest szczególnie przydatny w niesieniu szybkiej pierwszej pomocy lekarskiej. W tej wersji posiada możliwość przewożenia czterech chorych na noszach z opieką lekarską;
- ♦ WERSJA FOTOGRAFICZNA — śmigłowce z zamontowaną aparaturą fotograficzną oddaje nieocenione usługi w kartografii umożliwiającej filmowanie terenu z różnych wysokości i z większą dokładnością niż samoloty;
- ♦ WERSJA TELEWIZYJNA — dzięki specjalnemu wyposażeniu w aparaturę eliminującą drgania kamer oraz stanowisko dla kamerzysty śmigłowce pozwala filmować np. zmagania kolarzy na całej trasie Wysegu Pokoju;
- ♦ WERSJA RATOWNICTWA LĄDOWEGO — śmigłowce w tej wersji eksploatowane są m. innymi przez nasze jednostki ratownictwa górskiego;

- ♦ WERSJA RATOWNICTWA MORSKIEGO — posiada jak i poprzedni dodatkowy dźwig osobowy o udźwigu 120 kg oraz szereg niezbędnych w warunkach morskich dodatkowych elementów jak reflektor, drabinki sznurowe, fotele ratownicze i inne;
- ♦ WERSJA SZKOLNA — tzw. dwuster umożliwia szkolenie adeptów tego pięknego zawodu. Do tej wersji można przystosować prawie każdy śmigłowiec innych wersji montując niezbędne elementy sterowania, nawet w warunkach polowych.

Śmigłowce nasz eksploatowany jest przez wojska lotnicze a ostatnio przez Milicję Obywatelską i wtedy także w zależności od przeznaczenia ulega odpowiedniej modyfikacji. Widzimy go np. coraz częściej jako lotniczy patrol ruchu drogowego. Możemy więc być dumni z tego co produkujemy, tego na czym widzicie znak PZL. Dzięki swej wysokiej niezawodności, ekonomicznym rozwiązaniom konstrukcyjnym, taniej eksploatacji, możliwości lotu w bardzo różnych warunkach pogodowych i klimatycznych, śmigłowce nasz może nosić ten już historyczny i zobowiązujący znak PZL.



W centrum
działań

50 LAT PZL

W światowej czołówce

(Dokończenie ze str. 1)
szanej). Ponieważ ministerstwo wycofało się z zamówienia, gdy prace były już poważnie zaawansowane samolot zrealizowano jako bombow. Oblatano go w 1936 r. Miał jednak jeszcze szereg niedopracowań. W tym czasie wytwórnia PZL prze- stawiła się na konstrukcję wyłącznie metalowe i dalsze prace nad tym samolotem przekazano do Lubelskiej Wytwórni Samolotów w Lublinie. W 1935 r. PZL otrzymała zamówienia na metalowy dwusilnikowy samolot pasażerski zabierający 14 osób. Samo- lot oznaczony PZL-44 „Wiher” opar- cował zespół inż. W. Jakimiuka. Miał on przewyższać osiągnięcia samo- lota Douglas DC-2. W 1939 r. „Wi- cher” przechodził próbną eksploata- cję lecz m. in. w wyniku zakłapienia przez PZL „Lot” samolotów Lockheed L-14H nie wszedł do pro- dukcji.

Na pierwszy plan działalności kon- strukcyjnej PZL wysunął opracowa- nie samolotów bombowego i myś- liwskiego, przewyższających osiąga- ni, będące wówczas na wyposażeniu lotnictwa polskiego. W 1934 r. inż. J. Dąbrowski złożył w Departamen- cie Aeronautyki MSW projekt wstę- pny dwusilnikowego bombowca, któ- rego prototyp nazwany PZL-37 „Łoś”

sną 1939 r. opracował on projekt wstępny wersji rozwojowej „Lampar- ta” PZL P-54 „Ryś”.

Następca samolotów myśliw- skich PZL P-11 będących na wy- posażeniu polskiego lotnictwa woj- skowego miał być PZL P-50 „Ja- strząb” konstrukcji inż. W. Jakimi- uka. Był to metalowy dolnopłat z chowanym podwoziem. Prototyp jego oblatano w 1939 r. Miał on kilka wad, po których usunięciu okazał się do- brym samolotem osiągającym pręd- kość ponad 500 km/h. W chwili wy- buchu wojny była na ukończeniu seria informacyjna 5 „Jastrzębi”.

Oprócz „Jastrzębia” w PZL był budowany drugi samolot myśliwski oznaczony PZL P-45 „Sokół” inż. K. Karsaka o prostej konstrukcji umo- żliwiającej łatwą eksploatację na lot- niskach polowych. W 1939 r. budowę prototypu „Sokoła” przerwała woj- na. Latem 1939 r. biuro konstrukcyj- ne opracowało kilka projektów wstępnych samolotów myśliwskich, z których do realizacji wybrano pro- jekt inż. J. Dąbrowskiego i projekt inż. W. Jakimiuka samolotu „Kania”. Realizacja tych konstrukcji miała po- trwać około 2 lat.

Wiosną 1939 r. gdy nikt nie miał już wątpliwości co do wy- buchu wojny Dowództwo Lotni-

w zakłady. Budowa P-24H i „Sumów” to były zadania mobilizacyjne dla zakładu. 1 wrze- śnia 1939 r. po pierwszym bom- bardowaniu działalności produk- cyjna wytwórni została wstrzy- mana.

W 1937 r. zapadła decyzja bu- dowy w ramach Centralnego Ok- regu Przemysłowego nowocze- snej wytwórni samolotów – filii PZL w Warszawie. W sierpniu 1939 r. będące jeszcze w budo- wie Państwowe Zakłady Lotni- cze Wytwórnia Płatowców nr 2 w Mielcu zatrudniały 700 osób (docelowo przewidywano 4.500), posiadały 150 obrabiarek, zajmo- wały powierzchnię 40 ha, a ich dyrektorem naczelnym został inż. St. Krzyżkowski. W tym samym roku z części dostarczonych przez Okęcie – Pałuch wykonano 5 sa- molotów PZL-37 „Łoś”, części i zespoły do nich oraz czyniono przygotowania do uruchomienia produkcji PZL-46 „Sum”. Prze- prowadzono tu także próby w locie „Łosiów”. Po zbombardo- waniu wytwórni w dniu 2 wrze- śnia 1939 r. przerwała ona dya- łalność produkcyjną.

J.T.

(Dokończenie ze str. 2)
wycieczek krajoznawczych dla mieszkańców tego obwodu, zaś komisja młodzieżowa w której działają Czesław Kuśmirek i Ta- deusz Góralski prowadziła roz- grywkę sportową młodzieży na- lodowisku, które utworzono wła- snymi siłami na placu żużlowym przy ulicy Słowackiego 5. Zna- ny jest także udział członków samorządu w przeglądach i od- biorach budynków przed i po remontach. Wykonany został tak-

dzieci przy ulicy Stawieńskiego 20, aktualizacja list mieszkańców, ważniejszych adresów i telefo- nów, uczestniczenia w konkur- sie czystości miast, godzenie o- sób zwaśnionych dla wytworze- nia dobrych stosunków między- ludzkich – te sprawy i jeszcze wiele innych, załatwianych na bieżąco i w różnych terminach wystawiają jak najlepsze świad- ectwo społecznikom z Komite- tu Obwodowego nr 4 w Świdni- ku.

Społeczne inicjatywy

że skwerem na placu za kawiar- nią Ja i Ty, rozruszano akcję dostarczania skrzynek balkon- owych na kwiaty, inicjowano sprzątanie klatek schodowych, korytarzy, piwnic i strychów. Przeglądając schody i korytarze w wielu blokach uzupełniono brakujące oświetlenie. Podczas posiedzenia komitetu rozpatrywano kilkakrotnie sprawę otynkowa- nia dwóch ostatnich hoteli ro- botniczych, których wygląd nie przynosiłoby miastu. Do dziś trudno rozwiązać ten problem...

Kontrola pracy dozorców, współpraca z MZEM w zakre- sie napraw chodników i przejść między budynkami, uzupełnienie wyposażenia placu zabaw dla

Do najaktywniejszych należą: Marian Maliszewski, Rajmund Józwiński, Sabina Olcha, Ewa Pisarska oraz Czesław Kuśmi- rek, Zofia Bielań, Tadeusz Mak- symlik, Tadeusz Góralski, Józef Szczepaniak, Eugeniusz Orze- chowski, Marian Kolsut, Jan Ste- faniszyn i Czesław Suszek. Wy- że wymienionym przychodzą z pomocą Władysław Nóżka, Ja- nuszek Głab, Leon Nazaruk, Mie- czysław Koprianiuk i inni. Ich zaangażowanie i społeczne dya- łalanie pozostanie na długo w pa- mięci ogółu mieszkańców mia- sta jako wyraz obywatelskiej po- stawy wrażliwej przede wszyst- kim na potrzeby ludzkie.

k-k



Jeden z egzemplarzy PZL P-24G wyeksportowanych do Grecji.

wykonano w dwa lata później. By- ła to bardzo udana konstrukcja, jed- na z najlepszych na świecie przez długi czas. W 1938 r. zbudowano pierwszą serię 30 „Łosi” w wersji PZL-37A. Do wybuchu wojny wyko- nano na Okęcie jeszcze 75 „Łosi” w wersji PZL-37B. W 1938 r. wysta- wiono go na Salonie Paryskim, gdzie wzbudził duże zainteresowanie. W 1939 r. Turcja, Bułgaria, Rumunia i Jugosławia złożyły zamówienia ek- sportowe na ten samolot a Dania, Estonia, Finlandia i Grecja rozpat- rywały możliwość jego zakupu. Bel- gijska wytwórnia „Renard” zamie- rzała budować „Łosie” z licencji lecz wybuch wojny przeszkodził realizacji tych zamierzeń. W latach 1937-39 inż. Dąbrowski opracował samolot PZL- 49 „Miś” będący rozwinięciem „Ło- sia”. Budowę prototypu przerwała wy- buch wojny.

W 1934 r. dr inż. F. Misztal roz- począł pracę nad wielozadaniowym samolotem bojowym PZL-38 „Wil- k”. Trudności z silnikami spowodowały, że prototyp jego oblatano dopiero w 1938 r. Nie osiągał on jednak za- planowanej prędkości i nie został zakwalifikowany do produkcji seryj- nej. Rozpoczęto wówczas projekto- wanie ulepszonej odmiany „Wilka” nazwanej PZL-48 „Lampart”. Budo- wę prototypu przerwała wojna. Wio-

ctwa rozważało wstrzymanie do- staw samolotów P-23 i P-24 do Bułgarii, lecz Sztab Główny po- lecił je wysłać nie chcąc płacić kary umownej w wysokości 2 mln zł. W tym czasie Dowództwo Lotnictwa podjęło decyzję nie rozwijania lotnictwa bombowego, w wyniku czego zamówienia na „Łosie” obniżono ze 180 do 130 sztuk. Spowodowało to, że wyt- wórnia na Okęcie – Pałuch zache- cała się intensywnie starać o zamówienia eksportowe na ten samolot. Kłopoty z prototypem „Jastrzębia” przyczyniły się do obniżenia zamówień na ten typ i ograniczenia pierwszej serii do 30 sztuk. Zmiany te przyhamo- wały tempo produkcji w prze- dniej wojny. W czerwcu i lip- cu wytwórnia urlopowala część pracowników przechodząc na pra- cę jednozmianową.

W lecie 1939 r. w związku z uzyskaniem kredytu francuskie- go i możliwością otrzymania sil- ników lotniczych Gnome-Rhone Dowództwo Lotnictwa zamówi- ło w PZL Okęcie – Pałuch serie sa- molotów myśliwskich PZL P-24H. Jednocześnie na przełomie lipca i sierpnia ruszyła produkcja „Su- mów”, co pozwoliło na zwiększe- nie zatrudnienia i tempa pracy

Ci, którzy mówią jak robić

10 lat działalności OBR, to jednocześnie okres istnienia i rozwoju działu technologicznego OTS.

W momencie powstania Zakładu Doświadczalnego dział ten sta- nowił zaledwie kilkuosobowa grupa, której pierwszym i głównym zadaniem było opracowanie założeń techniczno-eko- nomicznych dla stworzenia odpowiedniej bazy produkcyjnej prototypów.

Rozpoczęte w ten sposób dya- łalanie, doprowadziło w krótkim czasie do budowy wydzielonego obiektu, który do chwili obecnej stanowi podstawową bazę dya- łalności OBR. Postępujący rozwój zakładu, zwiększające się zadan- ia z zakresu przygotowania produkcji, pociągają za sobą po- trzebę rozwoju działu technolo- gicznego. Następuje zwiększenie stanu liczebnego, podział specja- listyczny prac, kształtuje się jego struktura organizacyjna i meto- dyczna.

Specyficzne warunki produkcji prototypowej wymagały stwo- rzenia własnego modelu działania służby technologicznej, odmienne- go od nawiązków ogólnie przyje- tych w warunkach produkcji se- ryjnej. Przyjęto podstawową za- sadę uproszczonego systemu opracowań technologicznych, przy jednoczesnym aktywnym nadzo- rze produkcji. Stwierdzić można obecnie, że metoda ta, przy do- brej współpracy z produkcją, daje najbardziej racjonalną wysoką efektywność pracy.

Istnieje jeszcze jedna zasada, wynikająca z przekonania i am- bicji technologów tego działu, a mianowicie, że nie ma części czy też zespołu, którego nie można wykonać i to wykonać lepiej,

szybciej i taniej niż w warun- kach produkcji seryjnej.

Następstwem przyjęcia tej za- sady jest podejmowanie prac o-



Główny technolog OBR inż. Henryk Pać.

pracowywania procesów produk- cji nie stosowanych w skali kra- jowej, często będących specjali- zacją jedynie nielicznych firm zagranicznych. Wspomnieć tutaj można o produkcji łopát laminar- towych, wykonania łożysk śliz- gowych z wykładziną PTFE, cie- cien typu „Arhens”, precyzyj- nym prostowaniu cienkościennych rur itp.

W chwili obecnej najważniej- szym i podstawowym zadan- iem działu technologicznego jest przygotowanie i nadzór pro- dukcji wykonania zespołów i montażu nowego śmigłowca.

W odniesieniu do dotychczas prowadzonych prac, jest to zadan- ie największe i najbardziej zło- żone. Oceniając prace przy tym temacie dotychczas wykonane w dziale technologicznym, stwier- dzić można, że jeszcze nigdy tak mało ludzi nie zrobiło tak wiele.

Mówiąc o powstaniu i rozwoju działu technologicznego OBR, je- go celach, zadaniach i wynikach pracy wspomnieć należy o lu- dziach tworzących ten zgrany, dobrze działający zespół.

Ogólnie stwierdzić można, że są to pracownicy o długoletnim sta- żu pracy (średni staż 16 lat!), ludzie, którzy wyrastali razem z zakładem i tworzyli jego historię, a także młodzi którym swoje doświadczenia przekazujemy.

Czesław Franczak, Stanisław Nycz, Czesław Smendra, Waler- ian Łobiński to tylko niektórzy z nich, bo nie sposób wymienić wszystkich, którzy na to zasłu- gują.

Z okazji 10-lecia OBR całe- żalozde życzymy dalszych osią- gnięć i zadowolenia z pracy, któ- ra wykonują dla rozwoju naszego zakładu.

Od konstruktora do specjalisty

Mgr inż. Bartłomiej Koper przeszedł wszystkie szczeble wta- jemniczenia zawodowego od sta- nowiska młodszego konstruktora do specjalisty I stopnia. Brał czynny udział w wielu znaczą- cych opracowaniach np. LIM-1, LIM-2, SM-1, SM-2, Łątka, MI-2, Jaszczurka, 600, W-1 MEWA i W-2 KANIA.

Specjalizację uzyskał w zakre- sie układów napędowych i tran- smisji śmigła ogonowego śmig- łowców, ma także świadectwa autorskie na 10 wzorów użytko-



wych i 1 wynalazek. Począwszy od 1977 r. jest zatrudniony przy pracach koncepcyjnych lekkiego śmigłowca PZL „MEWA” oraz modernizacji MI-2. Wynikiem pracy w tym okresie jest oryginal- na konstrukcja przekładni głównej, pomocniczej i wał głów- ny śmigłowca.

Elektroniczna technika obliczeniowa w naszej pracy

Rozwiązanie wielu skompliko- wanych problemów z zakresu a- nalizy wytrzymałościowych i aero- dynamicznych wykonywanych w dziale obliczeń wymaga stosowa- nia elektronicznych maszyn cy- frowych. Już w 1968 roku dział obliczeń nawiązał współpracę z UMCS w Lublinie w celu ko- rzystania ze znajdującej się tam emc Odra 1013. Wykorzystanie elektronicznej techniki oblicze- niowej, wzrosło w momencie za- kupu przez WSK w 1972 roku emc Odra 1304. Komputer ten posiada możliwość realizowania programów pisanych w językach Algol i Fortran a więc szcze- gólnie nadających się do formu- łowania zagadnień technicznych.

W miarę rozwoju działu obli- czeń powstała konieczność zain- stalowania małego komputera, dostępnego na miejscu, na któ- rym można byłoby rozwiązywać szereg mniej skomplikowanych problemów, niekiedy jednak bar- dzo pracochłonnnych co na du- żych maszynach cyfrowych jest niewygodne i nieopłacalne.

Zainstalowane w roku 1975 2 minikomputery Mera 302 i Mera 305 przyczyniły się do rozwoju ETO w dziale obliczeń zwłaszcza że ich uruchomienie związane było z koniecznością utworzenia Zespołu Metod Matematycznych i ETO, jednak nie spełniły cał- kowicie swego zadania, z uwagi na dość uciążliwe programowanie i stosunkowo dużą awaryjność.

Od stycznia 1977 roku dla pot- rzeb działu obliczeń pracuje przy użyciu minikomputera WANG 2200, który wyposażony jest w bogaty zestaw urządzeń zewnętrznych, tj. monitor ekr- anowy z klawiaturą, drukarkę, jednostki pamięci dyskowej, czytnik taśmy perforowanej, plot- ter XY, przetwornik analogowo- cyfrowy XY (digitizer).

Ten zestaw urządzeń w połą- czeniu z szerokimi możliwościami języka BASIC oraz łatwością ob- sługi sprawia, że WANG 2200 jest doskonałym, nowoczesnym a równocześnie podręcznym u- rządzeniem dostępnym dla każ- dego pracownika działu obliczeń. Na WANG-u 2200 wykonywana jest obecnie większość obliczeń (Dokończenie na str. 4)

Elektroniczna technika obliczeniowa w naszej pracy

(Dokończenie ze str. 3)

wymagających stosowania ETO. Problemy bardzo czasochłonne lub wymagające dużej pamięci operacyjnej są rozwiązywane przy wykorzystaniu EMC R-32, która od 1976 roku znajduje się w WSK.

Główne prace realizowane przez dział obliczeń przy użyciu

maszyn cyfrowych to: obliczenia obciążeń kadłuba, belki ogonowej, łopaty i innych zespołów śmigłowca; obliczenia wytrzymałościowe; analiza drgań zespołów i całego śmigłowca i flateru łopaty; obliczenia aerodynamiczne, osiągi śmigłowca oraz opracowanie wyników prób stoiskowych i prób w locie.

Ostr.

Stanisław Oleksy



...pełnił kolejno obowiązki technologa, zastępcy głównego technologa do spraw produkcji cywilnej, starszego konstruktora, kierownika placowego biura konstrukcyjnego.

W ostatnim okresie pracuje na stanowisku specjalisty konstruktora prowadzącego i zajmuje się wraz ze swoim zespołem ludzi tworzeniem nowoczesnych metod matematycznego odwzorowania geometrii. Znany jest w środowisku jako człowiek bardzo silnie zaangażowany i zdyscyplinowany. Jest działaczem wydziałowej organizacji partyjnej gdzie pełni odpowiedzialne funkcje. Wykorzystując swój wysoki autorytet i zdolności organizatorskie uzyskuje bardzo dobre wyniki zarówno w pracy zawodowej jak i społecznej.

Przedstawiamy dyrektora OBR

Mgr inż. Zenon Kotliński od 22 maja br. jest dyrektorem Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Sprzętu Komunikacyjnego. Studiował na Wydziale Mechanicznym Politechniki Krakowskiej, gdzie w 1968 r. obronił pracę magisterską pt. „Opracowanie procesu technologicznego obróbki okucia łopaty wirnika nośnego oraz wybranych przyrządów specjalnych”.

Do pracy w WSK przystąpił w 1954 r. jako technolog przechodząc różne stopnie wtajemniczenia zawodowego — w roku 1974 pełnił już funkcję zastępcy głównego inżyniera do spraw inwestycji. Wtedy został mianowany dyrektorem Przedsiębiorstwa Elektryfikacji i Technicznej Obsługi Rolnictwa „ELTOR” w Lublinie. Od 1962 r. jest członkiem PZPR, za całokształt osiągnięć zawodowych i społecznych został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi.



Laminaty w konstrukcjach lotniczych

Jednym z kierunków postępu technicznego w lotnictwie jest szerokie stosowanie tworzyw sztucznych, które skutecznie zastępują używane dotąd tradycyjne materiały konstrukcyjne takie jak: stal, stopy metali lekkich, drewno itp. Do tych tworzyw należy zaliczyć laminaty epoksydowo-szklane i epoksydowo-węglowe. Ich własności technologiczno-wytrzymałościowe oraz eksploatacyjne sprawiły, że znalazły zastosowanie do budowy zespołów silnie obciążonych, takich jak: łopaty wirnika śmigłowca i wentylatorów, śmigła, zbiorniki ciśnieniowe, anteny itp.

Zastosowanie laminatów epoksydowo-szkłanych w konstrukcji śmigłowca jest od kilkunastu lat tematem prac konstrukcyjno-badawczych prowadzonych w OBR. Konstrukcje laminatowe charakteryzują się tym, że projektujący konstruktor, zależnie od potrzeb wynikających z przesłanek wytrzymałościowych, technologicznych i eksploatacyjnych nie tylko określa materiał, kształt i wymiary projektowanego elementu, lecz także w trakcie projektowania musi rozstrzygnąć sprawę wewnętrznej struktury laminatu. Dokonać wyboru podstawowych materiałów to jest: żywicy, utwardzacza i ustalić prawidłowe kierunki włókien, oraz stopień wypełnienia w poszczególnych przekrojach i określić parametry procesu technologicz-

nego. Z powyższych względów prace w OBR skupiły się na: określeniu charakterystyk fizyko-mechanicznych laminatów, ustaleniu technologii wytwarzania laminatów i warunków utwardzania; zajmujemy się także wykonywaniem obliczeń wytrzymałościowych laminatów, wykonywaniem prototypów, próbami oraz eksploatacją. Dotychczas skonstruowano i przebadano tu kilka typów prototypowych łopat laminatowych wirników nośnych śmigłowców, trzy rodzaje łopat do dużych wentylatorów osiowych i kilka prototypów łopat laminatowych do śmigieł ogonowych śmigłowców.

Przedmiotem naszych prac były także stateczniki laminatowe, płoty ogonowe, narty do lądowania na śniegu i miękkim gruncie oraz szereg drobniejszych elementów nie pracujących wytrzymałościowo.

Opracowane tematy przed wdrożeniem do produkcji seryjnej muszą przejść długotrwałe próby statyczne, dynamiczne i w locie. W rezultacie zakończonych prób przekazano: — do produkcji seryjnej łopaty wentylatorów osiowych o średnicy 3,6 i 8; do eksploatacji próbnej łopaty wirnika nośnego śmigłowca Mi-2; do normalnej eksploatacji łopaty wirnika nośnego śmigłowca Mi-2, oraz statecznik poziomy.

Materiały uzyskane z eksploatacji łopat wentylatorów, wirników nośnych oraz statecznika, zachęcają konstruktorów do dalszych prac nad rozszerzeniem zakresu zastosowań laminatów w konstrukcji części i zespołów do śmigłowca 600. Na opracowanie rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne uzyskano kilka patentów i wzorów użytkowych oraz nagrody przewodniczącego KNiT oraz nagrodę resortową.

Największy wkład pracy przy opracowaniu i wdrażaniu tematów włożyli: J. Kotliński, St. Kamiński, St. Trebacz, B. Majerczyk, H. Oltarzewski, Zb. Paluch, St. Płowaś, A. Pilech, R. Nowakowski, J. Łyga, J. Supryn, St. Wiśniewski, R. Żywiec, A. Pałka oraz pracownicy wydziałów: budowy prototypów, oddziału laminatów, płazów i szablonów oraz prób i badań.

DZIAŁACZ LOTNICZY

W październiku 1957 roku po ukończeniu Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej inż. ADOLF GOŁOŚ przystąpił do pracy w WSK. Na początku związany był z prototypowym biurem konstrukcji śmigłowców jako starszy konstruktor później kierownik sekcji w biurze obliczeniowym aby od stycznia 1971 roku stanąć na czele biura konstrukcyjnego jako główny konstruktor Zakładu Doświadczalnego. Od maja 1975 roku pełni obowiązki głównego konstruktora do spraw śmigłowców seryjnych.

Jako pracownik biura obliczeniowego brał udział przy obliczeniach: śmigłowca SM-2, „Łąka” i wyposażenia wersji specjalnej śmigłowca Mi-2.

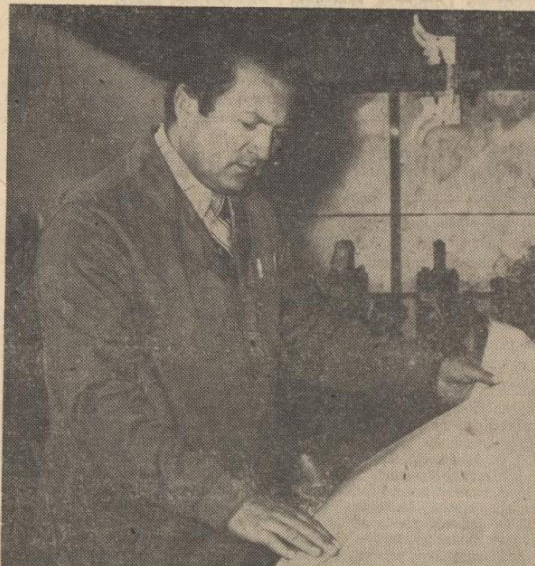
W okresie jego kierowania prototypowym biurem konstrukcyjnym zostały opracowane wer-

sje specjalne śmigłowca Mi-2 oraz zmodyfikowana oznaczona Mi-2M. Nie patrząc na duże obciążenie pracą zawodową inż. Gołoś udziela się w pracy społecznej i politycznej. Jest wieloletnim aktywnym i członkiem zarządu sekcji lotniczej SIMP w naszym zakładzie oraz członkiem sekretariatu rady programowej Komitetu Zakładowego PZPR.

Za działalność społeczno-polityczną i zawodową był wielokrotnie nagradzany dyplomami i odznaczeniami: medalem Brązowym Za Zasługi dla Obronności Kraju, Złotym Krzyżem Zasługi i złotą odznaką Zasłużony Pracownik dla WSK.

Swą nienaganną i zaangażowaną pracą daje piękne świadectwo polskim konstruktorom lotniczym.

Stanisław Wiśniewski



Wydział laminatów w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym spełnia ważną rolę. Właśnie tutaj wykonuje się szereg półfabrykatów niezbędnych przy produkcji śmigłowców i motocykli. Praca w wydziale jest trudna i uciążliwa. Laminat to materiał syntetyczny, który powstaje przy polaczeniu włókna szklanego z żywicą i odpowiednimi utwardzaczami. Przy pracy z materiałami syntetycznymi jest możliwość chorób skórnych dlatego, w tym przypadku następuje rofacja pracowników. Mistrz wydziału laminatów Stanisław Wiśniewski pracuje w wydziale 10 lat a w zakładzie WSK 25. Początkowo pracował w wydziale, tapicerskim, w momencie utworzenia Ośrodka Badawczo-Rozwojowego podjął w nim pracę. Lubi swoje zajęcie, wykonuje je z wielką przyjemnością. Pomaga pracownikom przy rozwiązywaniu trudniejszych problemów. Jest doskonałym fachowcem w swoim zawodzie. Wszyscy, którzy z nim współpracują mówią o nim — konkretny, rzeczowy, wymagający, spokojny i zrównoważony. W wydziale laminatów pracuje duża grupa młodzieży, często nie mająca fachowego przygotowania do pracy w tym zawodzie. Dlatego pomoc Stanisława Wiśniewskiego jest tu niezbędna. O tym, że spełnia powierzone mu zadania dobrze, świadczy między innymi kilkakrotne zdobycie tytułu „Mistrz i wychowawca młodzieży”.

I. W.

Zastosowanie arensów do sterowania

Nie każdy pracownik WSK wie, co kryje się pod słowem ARENS, choć jest to charakterystyczna dla sprzętu latającego część. Dlatego chcielibyśmy do grona wtajemniczonych przyjąć czytelników Głosu. W obecnych czasach wielkiego postępu oraz rozwoju techniki w świecie, jesteśmy zmuszani do szukania i stosowania w każdej dziedzinie przemysłu nowych rozwiązań i technologii. Jednym z efektów tego procesu była konstrukcja arensów, za pomocą których realizowane jest obecnie w śmigłowcach sterowanie silnikami. Arens jest to cienko giętka, która jest zdolna do pracy na rozciąganie oraz w odróżnieniu od cięgna Bowdena, również do pracy na ściskanie. Właściwość tę

zapewnia się poprzez odpowiednie usztywnienie linki przesuwaną się na rurce. Rozwiązanie zastosowane w śmigłowcu 600 oparte jest na usztywnieniu linki ściśle przylegającą warstwą zwojów cienkiego drutu zalutowanego w obu końcach do suwaków, która przemieszcza się w rurce metalowej. Cienko giętkę wymagało w początkowym etapie konstruowania wielu dopracowań i udoskonaleń ze strony technologii, opracowana została technologia nawijania drutu. Małe wymiary średnicowe arensów, mały ciężar oraz odporność na zmienne obciążenia zmęczeniowe stawia ich w chlubnej tradycji wdrażania nowych myśli do przemysłu lotniczego PRL.

Tam, gdzie rodzą się prototypy

Wydział budowy prototypów zajmuje się zarówno prototypami śmigłowca jak i budową prototypów silników motocyklowych czy ciał motocykli.

Powstała rodzina prototypów silników motocyklowych — tzw. „340” o nowoczesnej konstrukcji i stosunkowo wysokich osiągnięciach. Po gruntownym przebadaniu prawdopodobnie te właśnie silniki będą seryjnie produkowane w Nowej Dębie do motocykli montowanych w WSK — Świdnik. Ostatnio wykonano tu i przekazano do prób statycznych prototypy nowoczesnych motocykli M26 oraz M30.

Głównym zadaniem wydziału w dziedzinie produkcji śmigłowcowej jest obecnie wykonanie kadłuba wyrobu „600” do prób. Niezależnie od tego wydział pracuje nad wieloma prototypami np. o mikrociałniku rolniczego, hamulca tarczowego, motocykla

rajowego, sprzęgła ze sprężyną talerzową itd. W wydziale jest wielu dobrych i doświadczonych pracowników z dużym stażem zawodowym. Dzięki temu mogliśmy przyjąć do realizacji najbardziej skomplikowane części wyrobu „600” mimo iż nie dostarczono nam na czas oprzyrządowania niezbędnego do tych prac. Zerówno za pracę zawodową jak i za utrzymanie czystości w wydziale, tworzenie wysokiej kultury pracy wyróżnić należy: frezerów — Feliksa Teodoruka i Wojciecha Rysaka, blacharzy — Stanisława Gosika i Jana Pietryka, brygadzystę ślusarza — Zygmunta Garbolę, ślusarza — Wojciecha Golaika, tokarzy — Sylwestra Kosiora i Henryka Wojciechowskiego i elektryka — Stanisława Wawszczaka. Na założenie naszego wydziału, przekonałem się o tym niejednokrotnie, można liczyć zawsze w każdych okolicznościach.

STANISŁAW BIELAK

...od 20 lat pracuje w WSK w Świdniku a w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Sprzętu Komunikacyjnego od chwili jego powstania. Pracę rozpoczął jako konstruktor od pierwszych dni aktywnie włączając się w opracowanie rozwiązań konstrukcyjnych wyposażenia lotniczego opracowywanego wówczas śmigłowca SM-2.

Następnie w miarę podnoszenia swoich kwalifikacji zawodowych kolejno awansował na starszego konstruktora, kierownika sekcji osprzętu, a od 1972 roku objął stanowisko kierownika działu wyposażenia lotniczego, które sprawuje do dnia dzisiejszego.

W okresie swej długoletniej twórczej pracy brał udział przy opracowaniu zunifikowanej wersji śmigłowca Mi-2 oraz przy wersjach specjalnych. Z jego udziałem opracowane zostały rozwiązania konstrukcyjne wyposażenia elektro-radio-nawigacyjnego śmigłowca Mi-2M. Pod jego bezpośrednim kierownictwem opracowany został projekt wstępny a następnie dokumentacja projektu technicznego nowo powstającego śmigłowca 600 w zak-

resie wyposażenia lotniczego.

Inż. Stanisław Bielak swej pracy zawodowej jest bezgranicznie oddany, wykonuje ją z pełnym zaangażowaniem nie ograniczając się tylko do godzin służbowych. Owocem tych wysiłków jest kilka wniosków racjonalizatorskich, chociażby taki jak np. nr 1051/70 „Przyrządy do sprawdzania wyposażenia specjalnego śmigłowca Mi-2”. Za swe niewątpliwie osiągnięcia techniczne inż. Stanisław Bielak został uznany przez Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Silnikowego za „specjalistę i stopnia w zakresie osprzętu lotniczego”.

Na przestrzeni 20-letniego okresu pracy był wielokrotnie wyróżniany i nagradzany takimi nagrodami jak: zespołowa nagroda III i II stopnia Ministerstwa Obrony Narodowej oraz dwukrotnie nagroda Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego i Techniki. Posiada również odznaczenia państwowe. Należy dodać, że jest pracownikiem bardzo zdyscyplinowanym, cenionym przez kierowników i kolegów fachowcem, oraz koleżeńskim w stosunku do współpracowników.

Motocykl jest ich dziełem

Inż. Stanisław Czubot ma już 17-letni staż pracy konstrukcyjnej i duży udział w konstrukcji motocykli M06B3 i M21W2. Jego autorstwa głównie są konstrukcje ram — rozwiązanych pod względem ciężarowym w sposób godny naśladowania przez inne załogi firmy. Tym sposobem zaoszczędzono dla gospodarki narodowej wiele ton stali, tak nieodzownej przy produkcji innych wyrobów. Innym problemem konstrukcyjnym przez inż. Czubotę rozwiązany znajdującym się właśnie w fazie uruchomienia jest zblokowanie przełączników świateł.

FRANCISZEK RÓŻYCKI — pracuje w WSK nieprzerwanie od 23 kwietnia 1951 roku a w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym od jego powstania. F. Różycki był jednym z pierwszych biorących udział w zorganizowaniu działu badań pionu motocyklowego. Pracując jako mechanik montował stanowiska badawcze, które następnie obsługiwał podczas badań. Brał i bierze czynny udział w rozbudowie i modernizacji bazy badawczej. Wiele pracował przy tym w czynnie społecznym. Kol. Różycki w pracy zawodowej wyróżnia się sumiennością i rzetelnością oraz pracowitością i odpowiedzialnością pod tym względem jest przykładem dla młodszych kolegów. W życiu prywatnym jest wzorowym ojcem dla dwóch synów, których od 12 lat wychowuje sam. Za udział w walkach o wyzwolenie kraju i

działalność zawodową po zakończeniu wojny został odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu

Odrodzenia Polski, złotą odznaką Zasłużony dla WSK oraz medalami X-cio, XV — i XX-lecia WSK.



Długoletni pracownicy wydziału montażu OBR — Zygmunta Garbolę i Sylwestra Kosiora.

Współtwórca śmigłowca

Mgr inż. Stanisław Trębacz — główny konstruktor do spraw ultralekkich śmigłowców, do WSK w Świdniku został skierowany nakazem pracy bezpośrednio po ukończeniu studiów w Wydziale Komunikacji, Oddziale Lotniczym Akademii Górniczo-Hutniczej w Krakowie. Od 1952 roku

pracował na stanowiskach od technologa aż do zastępcy dyrektora technicznego Zakładu Doświadczalnego. Lotnictwo stanowi jego główne zainteresowanie przejawiane od najmłodszych lat. W WSK w Świdniku znalazł możliwość wykorzystania swych kwalifikacji i zainteresowań. W ciągu pierwszych pięciu lat pracy w wydziale narzędziowni prowadził wykonawstwo przyrządów montażowych, kontrolnych i obojętnych do samolotu i śmigłowca. Po przejściu do działu konstrukcyjnego rozpoczyna następny etap owocnej pracy. Prowadził opracowania konstrukcyjnej dokumentacji, na podstawie licencji, własne konstrukcje nowych wersji i odmian śmigłowca SM-1 oraz łopát wirnika nośnego z tworzyw sztucznych do wymiennej śmigłowca. Uruchamiał i prowadził opracowanie dokumentacji konstrukcyjnej śmigłowca Mi-2 przy współpracy z WSK Mielec, a następnie własne opracowania nowych konstrukcji, wersji rozwojowych i odmian. Współdziałał w rozwoju działu konstrukcyjnego stwarzając podstawy do utworzenia ośrodka dla opracowania własnych konstrukcji. Uczestniczył w organizowaniu Zakładu Doświadczalnego i OBR oraz załatwieniu budowy pomieszczeń dla nich. Jako zastępca dyrektora Zakładu Doświadczalnego prowadzi szereg poważnych opracowań jak: wersja szkolna, wersja do ratownictwa morskiego, fotogrametryczna, do lądowania na miękkim gruncie,

specjalne, śmigłowce Mi-2M, łopaty wirników z tworzyw sztucznych do śmigłowca SM-1 i Mi-2, z których większość została wprowadzona do seryjnej produkcji. W ramach swej działalności rozwija współpracę z krajowymi placówkami naukowobadawczymi oraz owocną współpracę z Moskiewskim Zakładem



Śmigłowcowym. Dodatkowy dorobek stanowi 9 uzyskanych patentów. Jest aktywnym przewodniczącym Oddziału Sekcji Lotniczej SIMP w Lublinie. Za wybitne osiągnięcia w pracy zawodowej i społecznej został odznaczony w 1974 r. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski oraz uzyskał specjalizację I stopnia MPM.



Wielka dla...

Jako jedna z niewielu kobiet pani Wiesława Jaworska zaczęła pracę w WSK w 1952 roku w biurze konstrukcyjnym śmigłowca, początkowo jako konstruktor rozrysowała tapicerskich, potem jako konstruktor zespołów śmigłowca. Pracowała przy opracowaniu dokumentacji konstrukcyjnej wersji szkolnej śmigłowca SM-2, zespołów konstrukcyjnych kadłuba i mocowania przekładni śmigłowca SM-6. Z chwilą powstania Ośrodka Badawczo-Rozwojowego w 1968 roku razem z grupą konstruktorów przenieśli do niego, gdzie powstało biuro konstrukcyjne zajmujące się pracami rozwojowymi śmigłowców. W biurze konstrukcyjnym zostaje opracowana dokumentacja konstrukcyjna śmigłowca Mi-2M. Pani Wiesława opracowała samodzielnie dokumentację konstrukcyjną zbiornika integralnego i nadzoruje jego wykonanie warsztatowe na serie prototypową. Prawidłowość przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych w pełni potwierdzają próby i eksploatacja śmigłowca. Po zakończeniu prac przy Mi-2M pani Wiesława uczestniczy przy opracowywaniu dokumentacji konstrukcyjnej zespołów centralnej części kadłuba śmigłowca 600 i nadzoruje ich wykonanie warsztatowe.

Od lat pani Wiesława pracuje społecznie. Jest członkiem

PZPR, wielokrotnie wybierana do Egzekutywy OOP przy dziale konstrukcyjnym OBR, obecnie jest sekretarzem POP. Za swo-

ją pracę zawodową i działalność społeczną wielokrotnie wyróżniana nagrodami i dyplomami. Gratulujemy i podziwiamy...



Wiesława Jaworska i Mieczysław Konaszczuk wspólnie rozwiązują problemy konstrukcyjne.

Bolesław Szczepaniak

...pracuje z nami już 26 lat. Zajmując stanowisko ślusarza narzędziowego wykazuje się dużą znajomością zawodu i bardzo wysokim zaangażowaniem we wszystkie sprawy wydziału i zakładu. W całym okresie swojego zatrudnienia pełni wiele funkcji w organizacji związkowej i partyjnej.

Jako były oficer Wojska Polskiego jest cenionym działaczem organizacji zbawidowskiej, ma wiele odznaczeń państwowych i cieszy się dużym autorytetem i zaufaniem załogi wydziału załatwiającej na bieżąco wiele „ludzkich” spraw i doskonale łącząc swoją działalność z pracą zawodową.

• LOTNICTWO • SPORT • LOTNICTWO •

Nie można mówić, że ostatni okres jest dla naszego aeroklubu czasem rozkwitu jego działalności a jednak przebieg w swej działalności są sekcje samolotowa i spadochronowa. Pierwszą z nich prowadzi instruktor lotniczy zatrudniony na etacie szefa wyszkolenia **WŁADYSŁAW DZIADOWICZ**.

Sekcja ma do dyspozycji samoloty: AN-2, Gawron i Zlin 526F oraz jednomiejscowy, akrobacyjny Zlin 526FS. W sumie nie za dużo jak na wciąż rosnące w tej mierze apetyty. Ostatnio zakład udostępnił do lotów szkoleniowych prawie nowy samolot PZL-104 Wilga co poważnie wpłynęło na zwiększenie ilości lotów. Niestety dwa samoloty szkoleniowe znajdują się już od dłuższego czasu w remoncie. Do jednego z nich brakuje śmigła, którego mimo starań działaczy znikąd nie można zdobyć. Ostatnio zwrócono się do Centralnej Składnicy w Krośnie. Może to da pożądaną skuteczną?

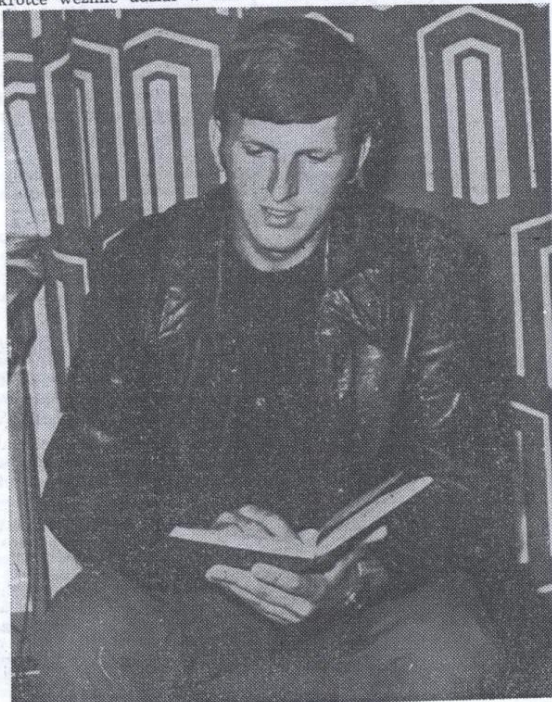
Oprócz problemu ze sprzętem nie można nie dostrzegać chyba najważniejszej sprawy. Cały ciężar pracy szkoleniowej spadł obecnie na barki jedyne go instruktora. Z kadrą szkoleniową jest obecnie w aeroklubie bardzo krótko. Próbuje się rozwiązać, które czasowo łagodzi napięcia. Ostatnio np. kierownik wydziału agro inż. Henryk Jaworski przekazał czasowo do sekcji samolotowej instruktora Stefana Budzkiego. Ta doraźna pomoc była koniecznością, lecz nie można jej uznać za rozwiązanie docelowe. **AEROKLUBOWI POTRZEBNE JEST WSPARCIE**. A teraz nieco o efektach:

Członkami sekcji samolotowej są głównie wyróżniający się szymbownicy. Trzecią klasę pilota samolotowego zdobyło ostatnio 5 osób. Trzy osoby znajdują się w trakcie szkolenia. O klasy I i II ubiega się około 20 osób. W kręgu pilotów jest to już tzw. wyższa szkoła jazdy, w której zdobywa się uprawnienia do odbywania lotów nocnych, holowania szybowców, wyrzucania skoczków spadochronowych i inne. Z satysfakcją należy odnotować, że młodych, obiecujących pilotów nie brak w tej sekcji. Śladami swego ojca Ryszarda z powodzeniem zaczyna kroczyć młody **JANUSZ KASPEREK**. Z szybowcem i samolotem radzą sobie dobrze **KRZYSZTOF GŁĄB** i **LESZEK PIŁAT**. Dwie latające młode kobiety to **MALGORZATA BIAŁOWAS-BURCZAK** i **MALGORZATA PAWŁAK**. Podstawę działalności sekcji stanowi grupa mechaników. Trzon kadry stanowią: **MARIAN PU-SZKA**, **STEFAN GŁĄB**, **ANDRZEJ BOŁIŃSKI**, **KRZYSZTOF MAŁECKI** i **JAN KOŚCIOR**.

Pracą sekcji spadochronowej w aeroklubie kieruje od lat Zdzisław Chyliński. Instruktorem tej sekcji jest również Janusz Furtak. Jest to jedna z najstarszych sekcji — powstała bowiem na początku lat 50-ych. Po okresie kilkuletniej stagnacji reaktywowano ją ponownie w 1969 roku i od tego czasu powoli — jednak rozwija się. Aktualnie szkoli się 20 skoczków spadochronowych. Na szczególne wyróżnienie zasłu-

guje **PIOTR BRENDLER**, który zbliża się już do 300 skoku i wkrótce weźmie udział w Mistrzostwach Polski juniorów w Słupsku, chociaż nie tak dawno powrócił z CSRS gdzie brał udział w międzynarodowych zawodach Spadochronowych w Sabinowie. Jego przełożeni i kole-

dział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Sabinowie. Jego przełożeni i kole-



rozwstwach Polski juniorów w Słupsku, chociaż nie tak dawno powrócił z CSRS gdzie brał udział w międzynarodowych zawodach Spadochronowych w Sabinowie. Jego przełożeni i kole-

dzy zgodnie twierdzą, że jest wśród nich mistrzem w skokach. Stałe postępy w sporcie spado-

chronowym czynią ponadto **RY-SZARD GRZEGORZEWSKI** i **BARTŁOJEW MAŁEK**. Mają oni na swym koncie blisko 200 skoków. Rodzynkiem tej sekcji jest lublinianka **TERESA GREGUŁA**, która poszła w ślady swego brata, towarzysząc mu często podczas treningów. Zaliczyła już 25 skoki a spadochroniarstwo uprawia od wiosny br. Dobrze spisują się także **ROBERT DOBRZYŃSKI** i **JACEK CHODANOWSKI**.

Spadochroniarze z Aeroklubu Świdnickiego trenowali ostatnio przez trzy tygodnie na obwodzie w Zamościu. I tutaj podobnie jak w sekcji samolotowej są problemy ze sprzętem. Sekcja odczuwa dotkliwy brak spadochronów szkolnych i kasków. Przydałby się również duży wzmacniacz przy pomocy którego skazywalność poleceń i rozkazów kierowanych z ziemi znacznie by się spolegowała. Codzienna, żmudna praca szkoleniowa prowadziła instruktorzy **Roman Majewski** i **Henryk Chadała**. W bieżącym roku zaplanowano wykonanie przez skoczków świdnickich 100 skoków. Plan ten zostanie chyba znacznie przekroczony. Do września br. zanotowano już bowiem 900 skoków, a które wykonywali nasi skoczkowie w Świdniku, Lublinie, Międzybuzem, Słupsku na terenie Bułgarii CSRS. Na międzynarodowe zawody w skokach spadochronowych wybiera się ze Świdnika w październiku br. sześciuosobowa ekipa naszego aeroklubu. Życzymy sukcesów!

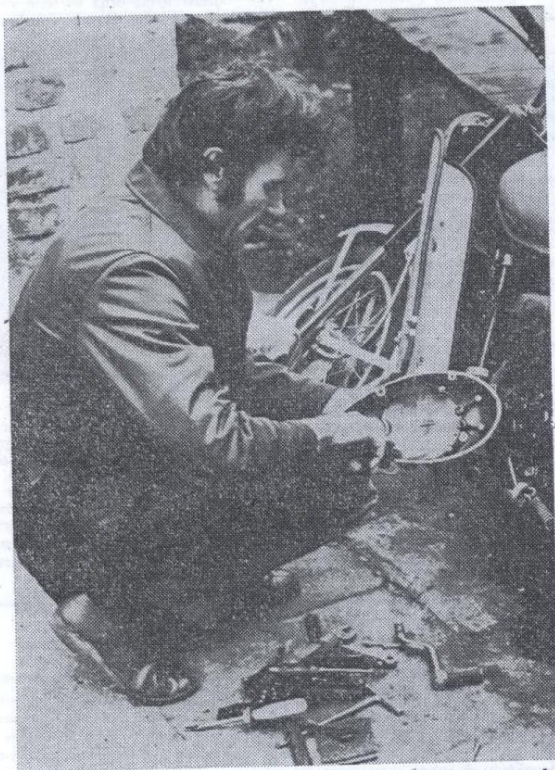
Janusz Furtak - instruktor sekcji spadochronowej

Lotnictwem zaczął interesować się na dobre mając 16 lat. Najważniejszym wydarzeniem każdego roku — opowiada Janusz — było dla mnie Święto Lotnictwa. Byłem chyba zawsze pierwszym widzkiem na lotnisku. Już od wczesnych godzin porannych nie mogłem doczekać się powietrznej parady. Nie dziwnego, że wybierając z domu gdy wszyscy jeszcze mocno spali. Największe wrażenie robiły jednak na mnie „fikołki” braci Kasperków i skoki spadochronowe. Od tego zaczęła się moja przygoda z lotnictwem. Początkowo zapędy te hamowali rodzice ale dali z czasem spokój. W 18 roku życia stanąłem po raz pierwszy przed komisją lekarską w aeroklubie i... zostałem odrzucony. Pech chciał, że miałem wówczas anginę. W 1970 roku przeszedłem po raz drugi wstępne badania w Świdniku a następnie w Głównym Ośrodku. Badań Lotniczych we Wrocławiu. Tym razem było

wszystko w porządku i rozpoczęłem szkolenie. Na pierwszy ogień poszły szybowce. Z biegiem czasu zapisałem na swym koncie 70 samodzielnych lotów na Czaplach Muchach i Bocianach. Na szybowcach wylatałem blisko 750 godzin. Natomiast pierwszy skok spadochronowy wykonałem 9 czerwca 1975 r. Moim instruktorem był Zdzisław Chyliński. Dziś legitymuję się 547 skokami z wysokości od 700 do 4 tys. metrów. W 1976 r. ukończyłem w Krośnie kurs instruktorów spadochronowych i zacząłem szkolić adeptów świdnickich. Wśród 10 moich wychowanków są między innymi: Piotr Brendler, Robert Domarski i Teresa Grygula. Przechodziłem także szkolenie na samolocie Zlin 526F a fachowych porad i wskazówek udzielał mi instruktor Władysław Dziadłowicz. Czym dla mnie jest lotnictwo? Przede wszystkim wielką frajdą i najmielszą chyba zabawą. Oderwaniem się od ziemskiego huku i gwaru, gdyż tam w górze panuje zawsze gło-

boka cisza i spokój, która urzeka każdego. Powiem może bardziej dosadnie: lotnictwo to narkotyk — kto raz zacznie latać — nie przestanie.

JANUSZ KOMENDA



JANUSZ KOMENDA jest wielokrotnym mistrzem Polski w rajdach i wyścigach motocyklowych; sumiennym, zdyscyplino-

wanym pracownikiem oraz bardzo lubianym kolegą. To jego zasługa, że motocykle próbne wyjeżdżają na trasy badań szybko i sprawnie.

Mieczysław Konaszczuk

...w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym pracuje od roku 1968 i zajmuje się nową dziedziną badań — niezawodnością. Jest także działaczem politycznym i społecznym, przez kilka kadencji pełnił funkcję pierwszego sekretarza OOP nr 40.

Uczestniczył w opracowaniu projektu wstępnego śmigłowca 600 i opracował nowoczesny napęd śmigła ogonowego. Rozwiązanie to daje duże korzyści ekonomiczne, co potwierdziły już

dzisiaj wyniki prób statycznych i stoiskowych. Tematyka niezawodności sprzętu lotniczego, którą obecnie zajmuje się inż. Konaszczuk obejmuje na razie tylko śmigłowce 600 zaś w przyszłości zostanie rozciągnięta na wszystkie wyroby produkowane przez naszą wytwórnię. Jest to dziedzina nowa, trudna i do tej pory w naszym przemyśle lotniczym nie prowadzona, stąd tak ważna jest dla ludzi zajmujących się nią umiejętność samokształcenia się.

Franciszek Bętkowski

...w WSK pracuje ponad 25 lat. Jego cechy charakterystyczne: solidność w wykonywaniu każdej pracy, wysokie poczucie odpowiedzialności i rzetelności w nauce oraz zainteresowanie techniką i łatwość rozwiązywania problemów technicznych wynikająca z ułożeniem i dużego zaangażowania. Efekty to — w dziedzinie produkcji kilkunastu wersji sprężel samochodowy. Sprężelka te są wyrobami dopracowanymi technicznie o zmniejszonej ilości reklamacji i cieszą się uznaniem odbiorców. Raz placówek naukowo-badawczych.

GŁOS ŚWIDNIKA

Redaguje zespół w składzie: Marian Balicka (red. naczelna), Mieczysław Kruk (redaktor), Jan Dyrliko (publicysta), Irena Wierchoś (red. techn.) oraz kolegi redakcyjne w składzie: Ryszard Grudziński, Henryk Kamila, Włodzisław Lorenc (zastępca przewodniczącego kolegium), Zdzisław Mazur, Witold Smętko, Ludwika Socha.

Adres redakcji 21-045 — WSK Świdnik k. Lublina tel. 134-4 wewn. 249
Drukarnia zakład. WSK-Świdnik zam. 1308 z dn. 4.09.78 r. 3.000