



PISMO MŁODZIEŻY LOTNICZEJ

Warszawa, styczeń -- luty -- marzec

[1944]

Treść numeru: Apel młodzieży polskiej do młodzieży Narodów Sprzymierzonych. -- Ministerstwo Lotnictwa. -- Dział techniki lotniczej. -- Z lotu płaka. -- Opowiadania lotnicze. -- Rozmowa z Czytelnikami.

Apel młodzieży polskiej do młodzieży Narodów Sprzymierzonych

Chcemy mówić z Wami o tym, co jest dla nas celem, co nadaje sens naszemu życiu i może być jedynym zadośćuczynieniem za ogrom zła i krzywd. Chcemy mówić z Wami o przyszłości.

Naszej rzeczywistości w chwili obecnej, nie rozumiecie. Wiemy o tym. Nie ma słów odpowiednich do jej wypowiedzenia i żadne najdokładniejsze dane Wam jej nie odtworzą. Aby ją zrozumieć nie wystarczy wiedzieć -- trzeba widzieć i czuć.

Nasze życie jest jak życie dżungli. Ale i ona ma swe prawa. My walczymy nieustannie o prawa, które nam odebrano.

W dżungli życie wre pomimo grożącej zewsząd śmierci. I każdy z nas stara się żyć do ostatka pełnią życia. Więc choć ginie my w walce po kolei -- życie trwa.

Jesteśmy młodzi, ale już wiemy, że nasza rzeczywistość jest mniej ważna od naszego stosunku do niej, że od naszego losu ważniejsze jest to, co dzięki niemu rozumiemy. Dlatego też nie znając dnia ani godziny, walcząc nieustannie, wpatrujemy się w przyszłość już nie własną, ale narodu i świata. I dlatego wołamy do Was:

Tworząc przyszłość, pamiętajcie: Budować ją można tylko na poszanowaniu praw i godności

ludzkiej, na poszanowaniu praw i godności narodów!

Zwracamy się do Was, którzy rozumiecie te prawdy, my, którzy widzimy do czego doprowadzić może ich całkowite zaprzeczenie.

Hasła przebudowy świata w imię sprawiedliwości i praw międzynarodowych, opartych na miłości chrześcijańskiej -- rzucone przez Was, dały Wam siłę większą niż przewaga oręża, bo autorytet moralny i zaufanie narodów.

Zakłamanie Hitlera staje się najgłębszą przyczyną jego klęski, autorytet zdobyty przez Was -- sprzyja zwycięstwu. I jeśli będzie zachowana zgoda pomiędzy hasłami i czynami, wygramy nie tylko wojnę, ale i co ważniejsze wygramy pokój.

A wtedy nowe prawa muszą być takie, aby człowiekowi i narodom zapewnić pełny rozwój ich osobowości. Jednak ani człowiekowi ani narodowi nie wolno być sobie samemu celem, muszą one służyć najwyższemu duchowemu wartościom. W imię tego jednostka powinna pełnić swe powołanie dla dobra społeczności, a społeczność zharmonizować indywidualne wysiłki.

My w niewoli i wy na wolności, walcząc wspólnie, uznajemy te same wartości. Jeżeli przy tworzeniu nowych form ustrojowych bę-

dziemy je mieli przed oczyma, znajdują się na pewno właściwe rozwiązania, na które zgodzą się wszyscy dobrej woli. W pracach przyszłościowych będziemy stawiać wielkie zadania i wielkie wymagania, dając duże możliwości do ich realizacji.

Nam, młodym, nie wolno przeoczyć tej ważnej chwili, kiedy wszystko możemy rozpocząć od nowa.

Wzywamy Was do budowy przyszłości, opartej na współpracy. Wiemy już do czego prowadzi nienawiść innego człowieka i innego narodu.

Cementem utrwalaającym zręby nowego, powstającego świata niech będzie nasze wzajemne zrozumienie się i przyjaźń, bez której „każdy dzień życia jest dniem straconym”.

Wolamy do Was z innego, niedostępnego Wam świata. Czy nas rozumiecie? Czy słuszna jest nasza pewność, że młodość łączy nas bardziej niż dzieli rzeczywistość, nasza wiara, że nie ginimy na próżno, bo dla lepszej przyszłości naszego narodu i świata?

Czekamy na Wasz odzew!

MINISTERSTWO LOTNICTWA

Z biegiem czasu coraz wyraźniej zaczynamy rozumieć, że zorganizowanie silnego lotnictwa w Polsce zależy od utworzenia Ministerstwa Lotnictwa.

Wszystkie zagadnienia związane z lotnictwem muszą być rozwiązywane jednolicie, ze względu zaś na znaczenie, zakres i różnorodność tych zagadnień, oraz ich specyficzną odrębność nie wyjdzie się możliwym pomieszczenie ich we wspólnej jednostce administracyjnej mniejszej niż ministerstwo. Należałoby rozbić lotnictwo między poszczególne resorty jak wojsko, komunikacja, wychowanie itp. ołbise się szkodliwie nie tylko na jednolitości pracy, ale co najważniejsze na jej wynikach. Dowodem tego było choćby nasze nieprzygotowanie w tej dziedzinie w roku 1939.

Za tym, że Ministerstwo Lotnictwa jest najwygodniejszą formą organizacyjną przemawia fakt, że Ministerstwa takie były przed wojną m. in. w Anglii, Francji, Niemczech i Włoszech.

Konieczność stworzenia Ministerstwa Lotnictwa u nas jest tym wyraźniejsza, że po wojnie będziemy mieli w dziedzinie lotnictwa wiele do odrobienia i zrobienia. Będzie to wymagało dużych środków finansowych. Środki te powinny wpływać do lotnictwa jak najkrótszą i najbardziej bezpośrednią drogą, z pominięciem wszelkich pośrednich szczebli. Pieniądze na poszczególne szczeble administracyjne nie tylko obciążają budżet wydatkami, ale są kierowane częściowo na inne cele, bardziej dla nich zrozumiałe.

Również ważnym powodem jest oszczędność w ludziach, zwłaszcza na stanowiskach kierowniczych. Przy organizacji innej niż Ministerstwo nie dołoby się uniknąć tworzenia dwóch lub więcej stanowisk podobnych, na co nie moglibyśmy sobie pozwolić, gdyż ludzi tych, a zwłaszcza fachowców, jest brak, który to dopiero dłaogoletnia, jednolite kierowanie i celowa praca będzie można usunąć. Musimy się liczyć z tym, że cztery lata wojny są

dla nas niemal stracone, jeśli chozi o przygotowanie narybku do pracy dla państwa.

Ponadto lotnictwo stało się tak olbrzymią gałęzią życia państwowego i gospodarczego, a z punktu widzenia wojskowego bronią zupełnie samodzielną i o znaczeniu decydującym, że dzięki swoim wartościom może odegrać dużą rolę przy wychowywaniu młodego pokolenia, dlatego jest też niewątpliwie zagadnieniem wystarczająco dojrzałym do własnej, odrębnej i spójnej organizacji w ramach Ministerstwa. Może nawet rozwój naszego życia państwowego pójdzie w kierunku zmniejszenia ilości Ministerstw, które będą wtedy reprezentowały większe zespoły zagadnień, np. Ministerstwo Gospodarki Narodowej, Ministerstwo Kultury itp. I w tym wypadku powstanie Ministerstwa Lotnictwa ma swe uzasadnienie i głęboki sens. Każdej bowiem młodej dziedzinie, co do której chcemy by odegrała ważną rolę w życiu narodu, należy stworzyć jak najbardziej sprzyjające warunki rozwoju, szczególnie w okresie jej tworzenia. Lotnictwo będzie musiało wytworzyć swe nowe, własne formy. Jakże potrafi tego dokonać będąc rozproszonym i w wielu dziedzinach dziełem drągooplanowym i zależnym od ludzi, którzy ani go znają, ani rozumieją? Jasnym jest, że wówczas lotnictwu byłaby odebrana szansa stania się potęgą. Tylko zjednoczone w Ministerstwie Lotnictwa siły lotnicze mogą dać rozwojowi lotnictwa właściwy kierunek i napięcie.

Opinie te podzielają wraz z nami szerokie kółka lotnicze, techniczne i wojskowe w Kraju.

Leż nie tylko w Kraju zagadnienie tworzenia Ministerstwa Lotnictwa jest uważane za naczelną. Zdanie to podziela również i Emigracja, czego dowodem jest szereg artykułów na ten temat w prasie lotniczej.

Podajemy wyjątek z artykułu w „Myśli Lotniczej” p. t. „Ministerstwo Lotnictwa” Olgierda Tuskiewicza:

... Główny powód usamodzielnienia lotnictwa jest ten, że siły powietrzne podporządkowane wojskom lądowym czy marynarce, lub lotnictwo komunikacyjne oddane Ministerstwu Komunikacji będzie zawsze czymś drugorzędnym i pomocniczym dla tych resortów. Z konieczności rzeczy armia, marynarka czy kolejnictwo będą egoistami w stosunku do lotnictwa i jego najżywoźniejszych postulatów. Z chwilą, gdy obiektywnie zdobyłyby się na przyznanie pierwszeństwa lotnictwa -- przestałyby być sobą.

Jeżeli dotąd w sprawach zasadniczych tak bardzo różniliśmy się z armią, to dlatego, że rozumiemy kategorie diametralnie różnymi, co wynika z zupełnie odrębnych warunków tych dwóch, tak różnych od siebie, składników sił zbrojnych. Nie może tu być sprzeczności między lotnictwem a innymi rodzajami sił zbrojnych. Nie może tu być sprzeczności między lotnictwem a innymi rodzajami sił zbrojnych. Nie może tu być sprzeczności między lotnictwem a innymi rodzajami sił zbrojnych. Nie może tu być sprzeczności między lotnictwem a innymi rodzajami sił zbrojnych.

Argument ten nie jest frazesem. Z faktu że lotnictwo działa w innym wymiarze wynika całkiem inne, odrębne nastawienie psychiczne, zupełnie inny świat zagadnień i potrzeb, która nie mogą być należycie ocenione i zrozumiane przez ludzi związanych z lądem lub morzem.

Drugim ważnym powodem jest konieczność scelenia sił powietrznych i lotnictwa komunikacyjnego pod wspólnym kierownictwem. Przekonał się, jak wręcz szkodliwym był podział naszego lotnictwa między Ministerstwo Spraw Wojskowych a Ministerstwo Komunikacji. Jakich wybiegów prawnych musiało chywić się, aby pozyskać te dwa lot-

nictwa, które wskutek podporządkowania różnym resortom, stawały się względem siebie zjawiskami odródkowymi, każde z odrębnego podwórka chadzało innymi ścieżkami. A przecież pod względem postępu technicznego rozwoju i budowy sprzętu istnieje tylko jedno lotnictwo i nie należy go rozrywać.

Po wojnie na plan pierwszy wysunęło się zagadnienie komunikacji lotniczej. To jest wielka przyszłość. Samolot stanie się podstawowym środkiem komunikacji na dalekich przestrzeniach i odegra wielką rolę w gospodarczym życiu powojennego świata. Posiadanie wielkich, międzykontynentalnych linii lotniczych zapewni podstawę rozwoju potężnym siłom powietrznym w przyszłym konflikcie zbrojnym. Budowanie sił powietrznych bez oparcia o wielkie lotnictwo komunikacyjne będzie podobne stawianiu zamków na lodzie.

Rozwój techniki wydaje się wskazywać, że paliwo płynne jako środek napędowy staje się również przestarzałe i nieekonomiczne, podobnie jak węgiel.

Jerstemy już bliscy zastosowania nowego napędu, zbudowanego na zasadzie turbiny lub kompensatora powietrznego, a jest prawdopodobne, że zostanie zastosowany w lotnictwie pewnego rodzaju silnik elektryczny, który swą siłą napędową będzie czerpał z promieniowania radiowego.

Przed lotnictwem piętrzą się coraz to nowe zagadnienia nie tylko rozwojowe natury czysto lotniczej, ale również ściśle wiążące się z przyszłym rozwojem gospodarczym naszego państwa i jego obronnością, które ze względu na swą rozległość i waleń gatunkowy nie dadzą się dłużej wlecać w ramy wojska.

Jest to nowa, narastająca rzeczywistość, która należy być pokierowana jedynie przez fachowe Ministerstwo.

Ktośkolwiek z tą rzeczywistością nie chce się pogodzić, dobrowolnie wkracza w ślepa ulicę, z której nie ma widoku na najbliższe horyzonty i nie ma wyjścia na przód.

DZIAŁ TECHNICZNY

LOTNICTWO AMERYKAŃSKIE

Podajemy dalsze dane dotyczące myśliwskiego samolotu Corsair 'Korsarz', produkcji Vaught - Sikorsky, wprowadzonego do służby na Dalekim Wschodzie. Jest to najnowocześniejszy samolot, operujący z pokładu lotniskowca, bo rozwijający szybkość maksymalną w granicach około 400 miligodz. Konstrukcyjnie jest to metalowy dolnopłat wolnonośny o płacie łamany w miejscu osadzenia podwo-

zia. Zespół napędowy stanowi gwiazdasty silnik Pratt and Whitney Double Wasp o mocy około 2000 K.M., napędzający cteropłatowe śmigło o zmiennym skoku typu Hamilton Standart (w konstrukcji podobne do De Havilland hydromatic). Chłodzenie oleju zapewnione przez wbudowanie dwu chłodnic w płaty przy nasadzie. Podwozie chowane całkowicie wraz z kołkiem ogonowym. Uzbrojenie stanowi 6 k.m. 0.5, typu Browning, umieszczonych w płatach.

LOTNICTWO Z.S.R.R

Bombowce.

SB -- załoga 3-ch ludzi. Średniopłat wolnonośny. Dwa silniki po 850 KM. Uzbrojenie: 650 kg bomb, trzy ruchome k.m. Rozpiętość 20,4 m. Pułap 7000 m. Zasięg 1500 km. Szybkość 420 km/godz. (Dalsze ewolucje SB2 i SB3 po 1100 KM, dalsze dane nieznanne).

DB2 -- załoga 3 -- 4 ludzi. Dolnopłat wolnonośny. Dwa silniki ZKB 26 gwiazdowe po 900 KM. Uzbrojenie: 3 ruchome kar. masz., 1000 kg bomb. Rozpiętość 21,4 m. Szybkość maksym. na wysokości 5000 m -- 420 km/godz. (Dalsze ewolucje: DB3 -- dwa silniki po 950 KM. i 2500 kg bomb; DB3F -- dane nieznane).

TB6 -- załoga 6 ludzi. Średniopłat wolnonośny, 4 silniki po 950 KM. Uzbrojenie: 5 k.m., 1 działko na ruchomych podstawach, 3000 kg bomb. Rozpiętość około 40 m. Pułap 8000 m, zasięg 2000 km, szybkość maksym. 400 km/godz., szybkość wznoszenia na 4000 m 21 minuty. Dalszy typ ewolucyjny TB7 uży-

wany do dalekiego rozpoznania i jako transportowiec.

Nurkowce.

LR7 -- dwupłat, załoga 2 ludzi, silnik M34, moc 950 KM. Uzbrojenie: 2 -- 4 stałych i 1 ruchome kar. masz. Pułap 7500 m, zasięg bez bomb 1200 km, zasięg z 400 kg bomb -- 400 km. Szybkość maksymalna 320 km/godz. Czas wznoszenia na 4000 m -- 15 minut.

LSch -- wolnonośny dolnopłat konstrukcji metalowej, załoga 2 ludzi, 1 silnik gwiazdowy M25, moc 7500 KM. Uzbrojenie: 4 stałe i 2 ruchome kar. masz., 200 kg bomb. Pułap 6300 m, zasięg bez bomb 2000 km, z bombami 1500 km, szybkość maks. 350 km/godz.

AR2 -- typ ewolucyjny SB; załoga 3 ludzi, średniopłat wolnonośny, zaopatrzone w hamulce powietrzne; dwa silniki po 1100 KM. Uzbrojenie: 3 ruch. kar. masz. i 1000 kg bomb. Rozpiętość 20,4 m, szybkość ok. 500 km/godz. (najnowszy bombowiec sowiecki).

PE2 -- załoga 2 ludzi, dolnopłat wolnonośny konstrukcji metalowej. Dwa silniki po 1100 KM. Uzbrojenie: 3 stałe i 2 ruchome karab. maszyn. i 800 kg bomb. Szybkość ponad 500 km/godz. Rozpiętość 17,2 m. (Rys. 1)

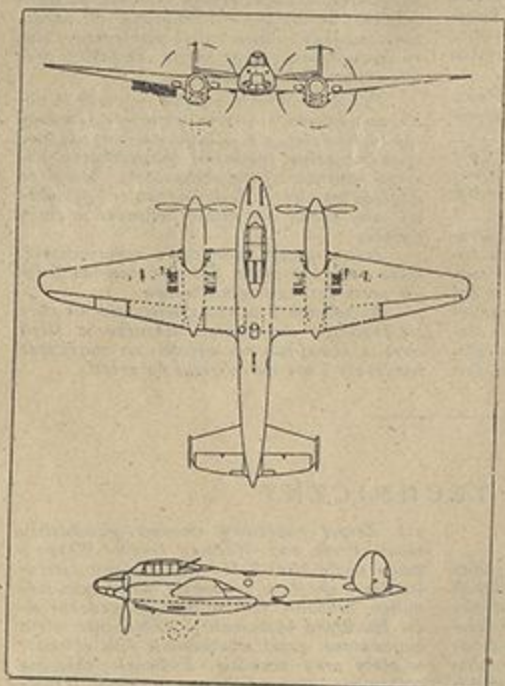
JAK4 -- dwusilnikowy dolnopłat wolnonośny, rozpiętość około 14 m, inne dane trzymane w tajemnicy.

Myśliwce.

I15 -- jednoosobowy dwupłatowiec, konstrukcja mieszana: -- drzewo, metal i płotno. Silnik gwiazdowy M25, moc 750 KM. Uzbrojenie: 4 stałe kar. masz. i lekkie bomby rozpryskowe. Rozpiętość 10,2 m, zasięg 700 km, czas lotu 2,5 godz., szybkość maks. 360 km/godz. Szybkość wznoszenia na 4000 m -- 5,2 minuty.

I16 „Rata” -- jednomiejscowy wolnopłat dolnonośny, konstrukcji mieszanej drewniano-metalowej, silnik gwiazdowy M25, moc 750 KM. Uzbrojenie: 4 kar. masz. i bomby rozpryskowe. Rozpiętość 8,9 m. Ciężar w locie 1800 kg. Zasięg 680 km, czas lotu 1,9 godz., szybkość maks. 450 km/godz., czas wznoszenia na 4000 m -- 5,2 min.

(I15 i I16 obecnie przestarzałe i używane jako szturmowce).



Rys. 1. PE2

LAGG 3 -- jednomiejscowy dolno-
płat wolnonośny, silnik 1200 KM.
Uzbrojenie: 1 działko 20 mm, 2 kar.
masz. i bomby rozpryskowe. Roz-
piętość około 10 m., szybkość oko-
ło 600 km/godz.

JAK 1 -- jednoosobowy dolno-
płat wolnonośny. Silnik 1100 KM.
Uzbrojenie: 1 działko i 2 kar. ma-
szynowe. Szybkość na 7000 m -- 540
km/godz. Rozpiętość 10,3 m. Istnie-
ją odcienie pewne ewolucje JAK,
których dczn. trzymane są dotąd w
tajemnicy.

MIG 1-3 -- jednoosobowy dolno-
płat wolnonośny. Silnik 1300 KM.
Uzbrojenie: 3 karab. masz. Szyb-
kość około 570 km/godz. Rozpiętość
10,3 m.

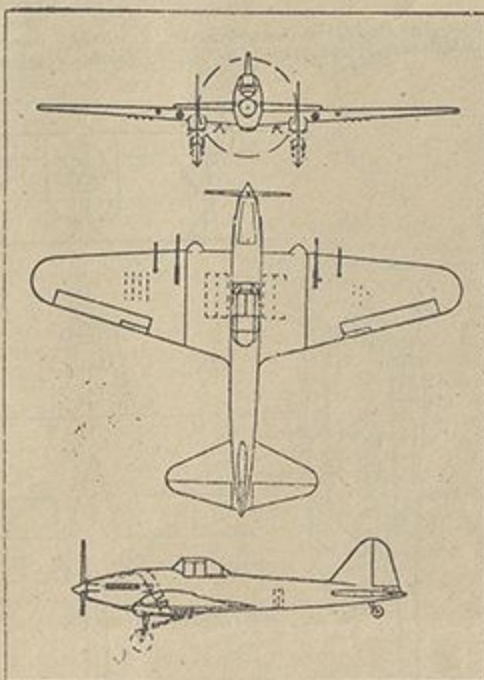
IL 2 -- jednoosobowy samolot
pancerny. Dolnopłat wolnonośny.
Silnik 1400 KM. Uzbrojenie: 2
działka kaliber 23 mm i 2 cm.,
ładunek bomb 600 kg. Rozpiętość
14,6 m. Inne dane trzymane są w
ścisłej tajemnicy. (Rys. 2)

LOTNICTWO NIEMIECKIE

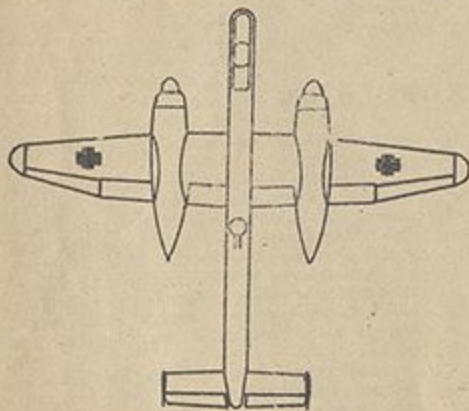
Heinkel 219 -- wieloosobo-
wy myśliwiec zaopatrzony w 2 sil-
niki. Dalszych szczegółów brak.
(Rys. 3).

Henschel 129 jest to samolot sztarmo-
wy, użyty w Afryce i Rosji, typu „myśliwiec

bombowy”. Konstrukcyjnie przedstawia się on
jako metalowy dwusilnikowy dolnopłat jedno-
miejscowy. Silniki gwiazdowe Gno-
me-Rhone 14M rozwijają 680 KM.
mocy każdy. Uzbrojenie zmontowa-
ne jest przy zewnętrznych ścianach
nosa kadłuba, a stanowi je: 2 ka-
rab. maszyn. 15 mm zamocowane
przy górnej nasadzie płatów, oraz
2 karab. masz. 7,9 rzmi zamontowa-
ne nad nimi. Dodatkowo podwiesza
się -- pod nosem kadłuba -- armatkę
30 mm, w oprofilowanej zasłonie.
Zamiast armatki można podwiesić
jedną bombę 250 kg. Cecha warta
podkreślenia jest opancerzenie, osła-
niające części żywotne. Kabina pi-
lota zbudowana jest ze spawanej
stali i opancerzona blachą pancerną
o grubości 6 do 12 mm. Spód silni-
ków osłaniany jest 5 mm pancernem.
Dodatkowo jeszcze opancerzono
chłodnicę oleju i gaźniki. Owiązka
kabiny pilota ma grubość 76,2 mi-
limetra.



Rys. 2. IL 2

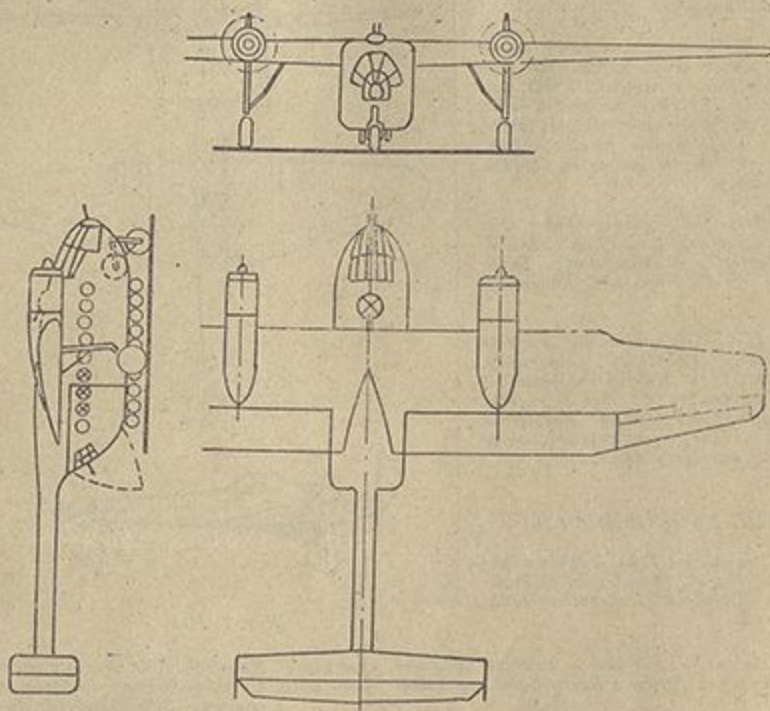


Rys. 3. Heinkel 219

Focke Wulf 190 -- może zabierać 100 kg bomb.

Arado 232 -- transportowiec, 2 silniki BMW 801, 14 cyl., 1200 -- 1600 KM. Rozpię-

tość ok. 32 m. Podwozie trójkątowe, plus 10 par kółek ułożonych w tandem, tylna część właściwego kadłuba jest rozbierna tak, że umożliwia łatwy załadunek. Pilot i pomocnik osłonięci wytłaczaną blachą pancerną. (Rys. 3)



Rys. 3. Arado 232.

JET PROPULSION

W roku 1942 w numerze 7 (384) 1--14 kwietnia „Skrzydeł” ukazał się artykuł kol. E. Raczyńskiego pt. „Napęd reakcyjny samolotów”, w którym autor omówił podstawy teoretyczne tego napędu, jego zalety i wady, oraz wyniki badań laboratoryjnych, przeprowadzonych nad zagadnieniem dysz reakcyjnych przez Melota i w amerykańskim laboratorium N.A.C.A. w Langley.

Jak wiemy, problem reakcyjnego napędu samolotu zajmuje obecnie pierwszorzędne miejsce we wszystkich ośrodkach myśli lotniczej świata. Oczywiście wyniki prac prowadzonych obecnie w krajach alianckich są sekrettem wojennym, ale sam problem był sze-

roko omawiany na łamach prasy lotniczej tych krajów.

W Londynie względnie niedawno ukazała się broszura pt. „Gas Turbines and Jet Propulsion for Aircraft”, wydana przez „Flight Publishing Company”. Dzięki uprzejmości jej autora, Mr. Geoffrey Smitha, M. B. E., mogę się w niniejszym artykule podzielić z Sz. Czytelnikami szeregiem informacji o rozwiązaniach konstrukcyjnych napędu reakcyjnego, których kol. Raczyński w swoim artykule nie podał.

Zanim przejdziemy do omawiania poszczególnych konstrukcji, pozwolę sobie przypomnieć zasady samego napędu.