

X ZJAZD PARTII W III DEKADZIE CZERWCA 1986 R.

Decyzja XXIII Plenum KC PZPR

Obradujące w dniach 20-21 grudnia ubiegłego roku XXIII Plenum Komitetu Centralnego PZPR postanowiło zwołać w III dekadzie czerwca 1986 r. X Zjazd Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Będzie on doniosłym wydarzeniem w życiu całej partii, narodu i socjalistycznego państwa.

„Jego przygotowanie — czytamy w Uchwale KC — wymaga dużego zaangażowania i wielkiego poczucia odpowiedzialności wszystkich instytucji i organizacji partyjnych, każdego członka i kandydata partii. W dyskusji przedzjazdowej liczymy na aktywny udział nie tylko członków partii. Komitet Centralny zwraca się do bezpartyjnych robotników, chłopów i środowisk inteligentkich, do członków sojuszników stronnictw — ZSL i SD, ruchu zawodowego, socjalistycznych związków młodzieży, organizacji społeczno-politycznych o powszechny udział w debacie przedzjazdowej”.

Uchwała KC PZPR określa główne kierunki obrad. Należać będą do nich określenie stanu zaawansowania procesu budownictwa socjalistycznego w Polsce oraz wytyczenie jego długofalowych celów w programie PZPR; ocena sytuacji społeczno-politycznej i gospodarczej; wytyczenie zadań w zakresie dalszego doskonalenia reformy gospodarczej, podnoszenia jakości pracy i poziomu bytu społeczeństwa oraz określenie kierunków rozwoju poszczególnych dziedzin życia w okresie najbliższej pięcioletki; umacnianie socjalistycznego państwa polskiego, jego zdolności do zapewnienia bezpieczeństwa narodowego i wypełniania służebnej roli wobec obywateli, rozwijania demokracji socjalistycznej, wypełniania społecznej aktywności instytucji ludowładztwa i utrwalanie jego władzy, nadzębnej pozycji w państwie; określenie zadań w zakresie umacniania robotniczego charakteru partii; jej kierowniczej roli w państwie i przewodniej w społeczeństwie, utrwalanie marksistowsko-leninowskich podstaw jej działalności oraz wytyczenie zadań w dziedzinie polityki międzynarodowej.

Pracami przygotowawczymi do X Zjazdu PZPR kierować będzie Komitet Centralny oraz Biuro Po-

lityczne KC. Powołano komisję zjazdową, która pracować będzie w pięciu zespołach problemowych.

W zespole do rozpatrzenia i przygotowania propozycji dotyczących uzupełnień i zmian w Statucie PZPR znalazł się członek Komitetu Centralnego, I sekretarz Komitetu Miejskiego partii w Świdniku ZDZISŁAW DANILUK.

(ie)



TYGODNIK ZAŁOŻNI WSK „PZL-ŚWIDNIK”

Nr 1 (781)

9 stycznia 1986 r.

Cena 5 zł

Sesja MRN

19 grudnia, odbyła się kolejna, ostatnia w ubiegłym roku sesja MRN. Główny temat obrad to działalność organów samorządu mieszkańców. Obszerne sprawozdanie z prac samorządu przedstawił przewodniczący komisji d/s samorządu Marian Chałas. Przymiśnił podstawy prawne leżące u podstaw działalności samorządu oraz przedstawił roczną działalność samorządu w mieście, wskazując jednocześnie te dziedziny życia, które winny się znaleźć w przyszłości w centrum uwagi prac samorządu. Wystąpienie M. Chałasa oraz materiały przygotowane na sesję uzupełniły wystąpienia przewodniczących komitetów obwodowych.

Drugi temat sesji, sprawozdanie z działalności międzysejsyjnej Prezydium MRN zostały uzupełnione przez przewodniczących komisji działających przy MRN. Podczas obrad przyjęto plan pracy MRN i

Prezydium MRN na 1986 rok.

Na zakończenie obrad podjęto uchwały w sprawie wysokości stawek od posiadanych psa, wysokości opłaty targowej, opłaty administracyjnej i zastosowanie zwolnień w świadczeniach na fundusz miejski.

Podczas sesji naczelnik miasta wręczył list gratulacyjny i podziękował za pracę byłemu postowi HENRYKOWI PIOTROWSKIEMU.

PO SEZONIE W ZEUS

Ostatnie załogi wróciły do Świdnika pod koniec listopada i na początku grudnia. Skończył się trwający prawie 10 miesięcy (początek w połowie lutego) kolejny sezon pracy Zakładu Eksploatacyjnych Usług Śmigłowcowych.

W tym roku zainteresowanie usługami świadczonymi przez Zakład bardzo wzrosło. Przyczyn było kilka. Rolnictwo otrzymało więcej środków chemicznych, wzrosło jednocześnie zagrożenie roślin chorobami i grzyzami, śmigłowce dokładniej wykonują prace niż samoloty. Najważniejsza jednak przyczyna to niższy, w porównaniu z metodami tradycyjnymi, koszt nawożenia 1 ha. Szczupła baza sprzętowa ZEUS pozwoliła na podpisanie jedynie 40 procent umów. W efekcie śmigłowce pracowały w 50 bazach agrolotniczych

Nie tylko usługi agro

na terenie całej Polski (w 11 więcej niż w 1984 roku). Ponad 60 pilotów wylatało w sezonie 22,7 tys. godzin, wykonało ponad 200 tys. lotów, rozprzesztreniono 125 tys. ton środków chemicznych, obrabiono ponad 1 milion ha powierzchni a założoną wartość przerobu przekroczone o prawie 15 procent.

Wiadomym jest, że w ogólnej ilości usług świadczonych przez ZEUS największą stanowią prace agrolotnicze — rozprzesztrenianie nawozów sztucznych i środków chemicznych do ochrony roślin. Czynione są próby, bo o stosowaniu na szerszą skalę trudno jeszcze mówić, siania ze śmigłowców żyta, pszenicy, bobiku i lubinu. Na ukony zajmujący się problemami agrotechnicznymi są zdania, że metoda ta będzie powszechnie stosowana, głównie w przedsiębiorstwach i kombinatach rolnych.

Zakład świadczy także usługi

(Dokończenie na str. 2)

Trwają próby w trudnych warunkach eksploatacji

Drugi „Sokół” odleciał do ZSRR

W miarę otrzymywanych informacji systematycznie piszemy (robi to zresztą też prasa centralna) o przebiegu prób w skrajnych warunkach eksploatacji prowadzonych na nowym śmigłowcu PZL „Sokół”, od grudnia 1984 roku na terenie Związku Radzieckiego. Po Baku (silne wiatry) świdnicka ekipa wraz z radzieckimi kolegami przeniosła się z „Sokołem” do Jakucka, gdzie aktualnie temperatura powietrza spada do minus 40 stopni i niżej. Program prób przewidzianych dla tych warunków będzie realizowany w najbliższych tygodniach.

Tymczasem w Wytwórni przygotowano do prób w warunkach dużych oblodzeń inny śmigłowiec. Badania przejdzie więc instalacja przeciwołodziennowa „Sokoła”. Planowany zakres badań w tym względzie jest bardzo szeroki, żaden z dotychczas produkowanych śmigłowców tak ostrych testów

jeszcze nie przechodził. W minioną sobotę, 4 stycznia o godzinie 13.10 z fabrycznego lotniska wystartował żółto-brązowy „Sokół” obierając kierunek na Lwów, to miasto jest bowiem etapem pośrednim w drodze do Moskwy, skąd następnie po zabudowaniu odpowiedniej aparatury uda się na północny-wschód w poszukiwaniu dużych oblodzeń. W tym locie za sterami śmigłowca zasiadł pilot doświadczalny Jerzy Dyczkowski, funkcję mechanika pokładowego pełnił Mieczysław Malkowski. Szefem ekipy jest inż. M. Majewski. Pomimo fatalnych warunków atmosferycznych po spokojnym locie „Sokół” lądował we Lwowie o godz. 14.30.

Ze względów technicznych nie jesteśmy w stanie w dzisiejszej gazecie zamieścić materiału zdjęciowego z odlotu „Sokoła” — uczynimy to w najbliższym „Głosie”. (ak)

● 15 TYS. LUDZI NA PLACU 25-LECIA PRL

● BAL U SPOŁEMOWCÓW

● MISTER „GOLEŃ” W ZDK

W szampańskim nastroju...

...obchodzono w tym roku Sylwestra w Świdniku. O godzinie 24.00 na Placu 25 lecia PRL zjawili się około 15 tysięcy świdniczan. W mroźną styczniową noc strzelili szampany, płynęły wesołe melodie z tranzystorów, całowano się z

przysłowiowej dubeltówki, składała wzajemne życzenia... Nie zabrakło tradycyjnej kanonady z... korkowców. Po godzinnych spotkaniach i spacerach plac opustoszał.

(Dokończenie na str. 5)



W zimowej szacie.

Fot. archiwum

Spotkanie z załogą PSS „Społem”

Przy końcu grudnia ub. roku przedstawiciele najwyższych instancji polityczno-administracyjnych miasta spotkali się z kierownictwem i załogą PSS Społem. W spotkaniu uczestniczyli — sekretarz KM PZPR ZDZISŁAW DANILUK, przewodniczący RM PRON STANISŁAW CZYŻ, przewodniczący MRN ZYGMUNT SZYMONCZYK i naczelnik miasta STANISŁAW KUCHARUK.

Po omówieniu osiągnięć spółdzielców w roku 1985 i scharakteryzowaniu głównych zadań na rok 1986 wyróżniali się pracownikami PSS Społem udekorowano odznaczeniami państwowymi.

Brazowym Krzyżem Zasługi odznaczona została mgr DANUTA SZKUTNIK, Medalami 40 lecia — DANUTA DUBIELEWSKA, ALICJA DZIRBA, KRYSZYNA KAPICA, KRYSZYNA MAZURKIEWICZ, MARIANNA SICZEK i KAZIMIERZ ZIOŁKOWSKI.

Odnaki Zasłużony Pracownik Handlu i Usług otrzymały — JANINA BŁAZIAK, ALFREDA MAZUREK i TERESA SŁOMIŃSKA. W części artystycznej wystąpił zespół wokalo-instrumentalny RUSW ze Świdnika. Spotkanie upłynęło w miłej atmosferze.

k.



Czasem potrzebna jest pomoc kolegi, by wjechać nawet pod niewielką górkę. Teraz już wiemy na jakie trudności obiektywne napotyka węgiel w drodze do naszych pieców. Fot. J. Mazur

Związkowa debata

17 grudnia ub. r. obradowała Rada Delegatów Związku Zawodowego Pracowników WSK. Obradom przewodniczył STEFAN STĘPIEN.

W pierwszym punkcie obrad wiceprzewodnicząca Zarządu Zakładowego ZPP, Lidia Czyż, przedstawiła delegatom sprawozdanie z działalności związku w minionym roku. Zakładowa organizacja związkowa, oprócz prowadzenia tradycyjnej działalności statutowej, brała udział w pracach na rzecz utworzenia Wojewódzkiego Porozumienia Związków Zawodo-

wych, którego od kilku miesięcy jest członkiem. Zarząd ZPP uczestniczył przy modyfikowaniu systemu placowego, za jego sprawą powołano Komisję Pojedynczą, inicjował działalność komisji związkowych, występował w roli mediatora przy rozwiązywaniu problemów na linii koła związkowe — kierownictwo zakładu. L. Czyż spełnia (Dokończenie na str. 2)

TYM RAZEM W ŚWIDNIKU

Przed Lubelskimi Zimowymi...

Za kilka tygodni najlepsi piloci samolotowi z Polski zainaugurują kolejny sezon lotniczy 1986 roku. Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Samolotowe są pierwszym w każdym roku, począwszy od początku lat trzydziestych, sprawdzianem umiejętności pilotażowo-nawigacyjnych. Chcąc zrozumieć co pcha pilotów do walki z mrozem, śniegiem, własnymi słabościami, innymi załogami warto choćby w skrócie poznać (wielu sobie przypomni) historię tej jedynej na kontynencie europejskim zimowej imprezy samolotowej.

Do I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, z lotniska na Bronowicach (dziś dzielnica Lublina), wystartowało 9 samolotów, a zawody ukończyło 7. Organizatorem imprezy: Lubelskiemu Klubowi Lotniczemu i Klubowi Lotniczemu PWS nie udało się zorganizować zawodów w 1932 roku, a kolejne, w 1933 przeprowadzone jako III. Przed wojną zawody rozegrał pięciokrotnie, ostatnie — w 1939 roku w Świdniku jako VI Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze.

(Dokończenie na str. 3)

ROZMOWA Z DOC. DR INŻ. BOHDANEM JANCELEWICZEM — KIEROWNIKIEM ZAKŁADU SAMOLOTÓW I ŚMIGŁOWCÓW W INSTYTUCIE TECHNIKI LOTNICZEJ I MECHANIKI STOSOWANEJ POLITECHNIKI WARSZAWSKIEJ

WYDOBYĆ Z MATEMATYKI INŻYNIERSKI SENS

● Od pewnego czasu obserwujemy w naszym zakładzie zwiększony napływ chętnych do wykonywania zawodu konstruktora śmigłowców. Są to w większości studenci Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa. Czy zauważa Pan podobny wzrost popularności specjalizacji śmigłowcowej w Państwa wydziale?

— Prawdę mówiąc specjalizacja śmigłowcowa w dotychczasowym tego słowa znaczeniu przestanie istnieć z chwilą wprowadzenia nowego programu studiów. Program ten przewiduje utworzenie na specjalizacji lotniczej tak zwanej sekcji statków powietrznych. W jej skład będą wchodziły przedmioty wspólne dla różnego rodzaju maszyn latających. Na przykład: mechanika i dynamika lotu, aerodynamika, wytrzymałość konstrukcji lotniczych, materiałoznawstwo lotnicze, lotnicze zespoły napędowe, budowa statków powietrznych, technologia płatowców, rezonans naziemne i w locie oraz wiele innych.

● Czy nie obawia się pan, że ta uniwersalizacja przedmiotów może doprowadzić do spłykania wiedzy przekazywanej studentom na temat różniących się przecież od siebie dosyć istotnie typów statków powietrznych?

— Być może, jeśli będziemy mówić o zajęciach typu wykładowego. Nie zapominajmy jednak, że studiowanie polega przede wszystkim na olbrzymim wkładzie pracy indywidualnej. Zdobycie podczas wykładów podstawy wiedzy student ma szansę wykorzystać podczas wykonywania prac przejściowych oraz pracy dyplomowej. Wybór tematów tych prac pozostawiamy studentowi, dając mu szansę zajmowania się tym, co go najbardziej interesuje. W chwili podjęcia pracy indywidualnej rozpoczyna się dopiero właściwy proces zdobywania wiedzy. Student czyta literaturę, zgłębia problemy, które przychodzi mu rozwiązywać. Tematy prac są bardzo realnie sformułowane. Studenci posługują się obowiązującymi w naszym kraju przepisami budowy, jak gdyby pracowali nad rzeczywistymi zamówieniami dla przemysłu. Jedynym ograniczeniem jest tu wprowadzone stopniowanie skomplikowania tematyki prac. Student jest bowiem zobowiązany wykonać najpierw prace obliczeniową, następnie laboratoryjną, by przejść do projektowo-konstrukcyjnej i na końcu konstrukcyjno-technologicznej.

● Jakim powodzeniem cieszą się prace z zakresu tematyki śmigłowcowej?

— Z trzydziestu studentów specjalności lotniczej czwartego roku studiów dziesięciu podjęło się wykonania takich właśnie prac. Trzeba przyznać, że tematyka śmigłowcowa zyskała sobie popularność od niedawna, głównie dzięki zorganizowanemu przez uczelnię dorocznym wyjazdom studentów do różnych wytwórni branży lotniczej w kraju. Pobyt w Świdniku zwrócił uwagę na dwie rzeczy. Po pierwsze udowodniły, że problemy związane z konstrukcjami śmigłowcowymi nie są aż tak trudne, że nie do pokonania. Wcześniej ludzie po prostu obawiali się śmigłowców. Po drugie, każdego inżyniera pociąga przede wszystkim szansa stworzenia czegoś nowego, własnego, i ta szansa dana jest w tej chwili konstruktorom zajmującym się śmigłowcami.

Ponadto świdnicka Wytwórnia, jak żadna inna, zapewniła młodym ludziom decydującym się na podjęcie studiów nad śmigłowcami doskonałe warunki do pracy. Tak prozaicznie na pozór rzeczy, jak własne biurko, deska kreślarska, możliwość korzystania ze siołówek, zamieszkanie w hotelu, nie mówiąc już o dostępie do maszyn cyfrowych sprawiają, że ci ludzie czują się naprawdę potrzebni. Doskonali inżynierowie konstruktorzy podjęli się prowadzenia ich prac dyplomowych. Wszystkie te elementy składają się na ewenement w skali wydziału, jakim jest fakt, że 100% prac dyplomowych dotyczących śmigłowców wykonywana jest w zakładzie przemysłowym.

● Na podstawie też lansowanych przez środki masowego przekazu można nabrać przekonania, że nauka i przemysł posuwają się wzduch równoległych do siebie to-

kompozytów, szczególnie do budowy łopaty. Bez kompozytów żaden śmigłowiec nie może dziś zaistnieć na światowym rynku...

● Założmy, że problem kompozytów zostanie w najbliższych latach rozwiązany. Jakie kierunki badań będą pańskim zdaniem dominowały w przyszłości?

— Kompozyty nie są pępkiem świata. Wśród światowych producentów śmigłowców coraz śmielej rysuje się tendencja do szczególnego zwrócenia uwagi na takie cechy śmigłowca, jak wytrzymałość i niezawodność. I to będzie chyba przez jakiś czas trend wiodący.

● Powiedział Pan, że uczeni założy na sukcesie naszej Wytwórni w sprzedaży nowego wyrobu. Jaki macie w tym interes?



— Świdnik eksportujący, to partner bogatszy, a więc i bardziej hojny, przy tym zmuszony do szukania wciąż nowych rozwiązań, przeprowadzania większej ilości badań. My z kolei, dzięki możliwości wykonywania różnego rodzaju zleceń, stajemy się automatycznie również bardziej atrakcyjni jako partner. Rozwiązywanie nowych problemów jest także doskonałą okazją do podnoszenia kwalifikacji naszych pracowników naukowych

● Mówimy dużo o przeprowadzanych i projektowanych pracach badawczych. Czy dysponujecie Państwo wystarczającą bazą techniczną do ich realizacji?

— Niestety z bazą nie jest najlepiej. Cały wydział dysponuje na przykład tylko jedną hydrauliczną maszyną zmęczeniową o nacisku 20 t. Sprzęt jest przede wszystkim coraz droższy. Długo trzeba walczyć o przydział funduszy na zakup potrzebnych urządzeń.

● Tempo życia jest coraz większe także w nauce. W przypadku dalszego trwania sytuacji, o której Pan mówił, może się zdarzyć, że to, co świat opracuje w ciągu 5 lat, my wymyślimy za 20.

— Owszem, tym bardziej, że nasze wysiłki zmierzające do unowocześnienia technicznej bazy prac konstrukcyjnych napotykały na duże trudności. Próbowaliśmy na przykład się skomputeryzować. Po-

siadamy centrum informatyczne, do którego chcielibyśmy zakupić 8 terminali. Planujemy również zakup mikrokomputerów IBM BC. Stoimy jednak przed silną barierą finansową. Bardzo trudno walczyć w ministerstwie przydział 4 mln złotych, niezbędnych do dokonania tych zakupów. I znowu z pomocą przychodzi nam tu świdnicka Wytwórnia. Nasi studenci mogą korzystać z jej zaplecza informatycznego, pracować na posiadanych przez nas komputerach według programów darowanych nam przez WSK. Staramy się wpoić w swoich studentów prawidłowo nastawienie do komputera. Uczymy ich traktować go jako sprawne liczydło. Inżynier-konstruktor nie musi znać tego urządzenia od podszewki. Komputer nie wymaga od niego nawet umiejętności programowania. Od tego jest programista. Konstruktor musi natomiast umieć wprowadzić dane i odczytać wynik obliczeń, czyli wyciągnąć z matematyki jej inżynierski sens.

● Co sądzi Pan o przyszłości polskiego śmigłowca?

— Odpowiem przykładem. Proszę sobie wyobrazić, że w czasie trwania lotniczego salonu wystawowego w Paryżu jedynym stoiskiem pozbawionym kordonu strażników, było stoisko z samolotem PZL Orlik produkcji WSK Okęcie. Co więcej, jedynym zajęciem stojącego obok samolotu mechanika było lokowanie w kabinie pilota każdego, kto miał na to ochotę. Tuż obok wystawianego egzemplarza stał mikrokomputer, na którym można było zagrać w... pilotowanie samolotu Orlik. Odbierało się to wszystko jak zaproszenie: wstąp, zobacz, dotknij. Nie mamy przed tobą żadnych tajemnic. Oferujemy ci wybór trwały, niezawodny, a przy tym prosty w budowie i obsłudze. Nie boimy się, że go uszkodzisz, nawet, jeśli jesteś dyletantem. Skąd tyle pomysłowości? — zapytamy. Nic prostszego. Człowiek, który ma do pokazania coś, co jest wynikiem jego wyczerpanej, wieloletniej pracy, staje na głowie, żeby prezentacja wypadła jak najkorzystniej. Przystaje to być kwestią pieniędzy, staje się sprawą ambicji. Złazszcza wtedy, gdy to, co pokazujemy jest naprawdę dobre. Efekt — same płatowce Orlika, czyli samoloty bez silników i osprzętu sprzedawane są za ocenian za 110 tys. dolarów. Z tego wszystkiego wysunąć można tylko jeden wniosek na użytek świdnickiego producenta śmigłowców. Zrobiono już wiele dla wyprodukowania wyrobu dobrej jakości. Stworzono przy tym bazę konstrukcyjno-badawczą, wychowuje się kadrę młodych inżynierów. Nie wiem, czy następny śmigłowiec, nad którym będą pracować ci ludzie powinien być duży, czy mały. Wiem natomiast, że powinien być to śmigłowiec własny.

rozm. A. Kwiek

J. Mazur

(Dokończenie ze str. 1)

wie. Startowali w nich znakomici piloci: WIGURA i PRONASZKO. Po wojnie zawody wznowiono w Świdniku. 22 lutego 1963 roku wystartowało w nich osiem załóg z sześciu aeroklubów. Organizatorzy I (faktycznie VI) Lubelskich Zimowych Zawodów Samolotowych: Aeroklub Lubelski i Robotniczy w Świdniku postanowili zorganizować zawody co roku, na przemian na lotnisku w Świdniku i Radawcu. Niestety nie udało się, zabrakło funduszy.

Wysoki stopień trudności tej zimowej imprezy spowodował, że Aeroklub PRL uznał Lubelskie Zimowe za turniej eliminacyjny do Mistrzostw Polski, nadając im rangę II ligi samolotowej. O fakcie, że zawody są dobrą szkołą latania, świadczą późnie zdobyte tytuły mistrzów Polski, a nawet świata. Z całej plejady wspaniałych nazwisk należy wymienić:

Tym razem w Świdniku

Przed Lubelskimi Zimowymi...

WITOLDA ŚWIADKA i WACŁAWA NYCZA (Aeroklub Rzeszowski), KRZYSZTOFA LENARTOWICZA (Aeroklub Krakowski). Piloci ci wraz z JANUZEM DARCHĄ są aktualnymi mistrzami świata w lataniu precyzyjnym.

Wśród zwycięzców zawodów znajduje się załoga, która ustanowiła swoisty rekord — do dziś nie pobity. Pilot RYSZARD KASPEREK i nawigator EUGENIUSZ MILCAREK wygrali Lubelskie Zimowe aż czterokrotnie. Dzisiaj w ślady ojca idzie jego syn — Janusz, aktualny mistrz Polski w akrobacji samolotowej.

W 1980 roku do grona współorganizatorów dołączyła Filia Aeroklubu Orłat w Białej Podlaskiej i w 1983 roku przyjęto znowu nazwę Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Samolotowe.

W tegorocznych, XIX po wojnie, a XXIV licząc od początku, wystartuje około 30 załóg z całej Polski. Swoją udział zapowiedzieli mistrzowie świata w lataniu precyzyjnym! Nasz aeroklub reprezentować będą dwie załogi: Janusz Kasperek i Waldemar Jaworski. Załogi przylecą 16 lutego, a do pierwszej konkurencji wystartują w poniedziałek, 17 lutego. W tym roku zawody rozgrywane będą na trasie Świdnik — Dęblin — Biała Podlaska — Świdnik, z noclegami w tych miastach. Punktowane będą: próba obliczeniowa trasy, regularność przelotu (tolerancja na punktach przelotu rzędu kilku sekund), rozpoznanie wyłożonych znaków i obiektów na podstawie otrzymanych zdjęć lotniczych.

Zwycięzców zawodów poznamy 23 lutego.

(as)

NA ZDROWIE

W 1984 roku wypiliśmy o 30 mln litrów piwa mniej niż w roku ubiegłym. Na szczęście przemysł i handel jakoś zbalansował to, żeby wyrównać ten deficyt: dostarczono na rynek więcej o 4 mln litrów wódki i o 30 mln litrów wina oraz młodszych pitnych. Był to kolejny rok działania ustawy antyalkoholowej. Jak na razie wychodzi ona na zdrowie głównie wysokoprocentowym klientom.

„Sztandar Ludu”

Czy wiecie że...

NAGRODA CZEKA

Przypomnieliśmy się już do wielkich nagród za odnalezienie skradzionego samochodu, ale kierownik baru restauracyjnego w Gliwicach wymyślił coś nowego. Obliczył 50 tys. zł za schwytanie wandal, który w ciągu dwóch miesięcy siedmiokrotnie tłukł szybę wystawową baru. Sprawa nie nie kradnie, tylko tłucze. Czyżby nie smakowały mu potrawy serwowane w barze? W każdym razie nagroda dla detektywa-amatora czeka.

„Gazeta Młodych”

● **Indyjskie ministerstwo rolnictwa** zakupiło u firmy Hiller dwa śmigłowce typu UH 12Es. Przedstawiciele firmy mają nadzieję, że będzie to początek dużego zamówienia. Obie maszyny wyposażone są w systemy rozpylające „Simplex” przystosowane do rozpylania pestycydów i nawozów sztucznych. Śmigłowce operowały będą w rejonie stolicy kraju Dew Delhi.

● **Brytyjskie ministerstwo obrony** wyasygnowało 10,4 mln dolarów jako część sumy potrzebnej do zakupu kompozytowych łopaty wirnika głównego do pozostających w służbie Królewskich Sił Zbrojnych i Marynarki Wojennej śmigłowców Westland Sea King. Brytyjskie Siły zbrojne posiadają, bądź też zamowily 160 maszyn tego typu.

● **Rotor Dynamics** — nowopowstała firma brytyjska oferuje urządzenie do zapisu danych o wibracji śmigłowca przeznaczone do stałego zamontowania na pokładzie. Urządzenie uruchamiane jest przez pilota w momencie zaistnienia problemów związanych z wibracją. Dane zapisywane są na standardowej kasie magnetofonowej. Cena — 3,9 tys. dolarów.

● **Śmigłowiec Aerospiale 350-B1** Ecureuil pobit rekord szybkości wznoszenia w kategorii EIC. Posiadając masę startową 1270 kg wzbił się na wysokość 3000 m w ciągu 2 min. 59,3 sek. Poprzedni rekord należał do śmigłowca Hughes YOJ-6A i wynosił 5 min 34 sek.

● **Messerschmitt-Boelkow-Blom (RFB)** opracowuje kilkanaście programów rozwojowych, z których wiele uwzględnia użycie w produkcji śmigłowców materiałów kompozytowych. Zachodniemieckie ministerstwo obrony zawarło na przykład z MBB kontrakt na wykonanie studium śmigłowca o kadłubie wykonanym wyłącznie z kompozytów. Będzie on składał się z liczby części o 50% mniejszej niż

konwencjonalny śmigłowiec o kadłubie metalowym. Będzie też o 20 proc. lżejszy. Pierwszy lot planuje się na rok 1988. W innym programie MBB eksperymentuje z bezłozyskową, bezprzegubową, kompozytowa głowicą wirnika głównego, oraz czteropłatowym kompozytowym wirnikiem ogonowym. MBB opracowuje także nowy, pięciopłatowy system wirnika modelu BO-105LS. Nowy wirnik ma zwiększyć dopuszczalną masę startową śmigłowca i obniżyć poziom hałasowości. Wyposażony jest on m. in. w tytanową piastę i kompozytowe łopaty.

● **Spółka Sperry Corp's Aerospace and Marine Group** ogłosiła, że rozpoczęła wyposażanie śmigłowców Augusta w nowy automatyczny sy-

ŚMIGŁOWCEM DO KOŁA ŚWIATA

stem kontroli lotu oznaczony symbolem SPZ-7300. System składa się z cyfrowego przełącznika toru lotu oraz klasycznego analogowego urządzenia automatycznego pilota. Augusta wyposaża w nowy system modele 109 As, AD-212s i AB-412s.

● **Rumuni jako pierwsi spośród państw obozu socjalistycznego** wystawili na Zachodzie śmigłowiec wojskowy. Jest to maszyna oznaczona symbolem IAR-137 (Skyfox) opracowana na bazie śmigłowca Alouette III, której licencje Rumuni zakupili we Francji.

Rumuński inżynierowie utrzymują, że IAR-137 jest tylko powierzchownie podobny do Alouette III, gdyż wszystkie jego elementy

zostały w Rumunii przeprojektowane. Jednak komponenty dynamiczne śmigłowca pochodzą z Alouette III, nie wyłączając silnika o mocy 870 KM produkowanego w Rumunii na francuskiej licencji. Seryjna produkcja IAR-137 zapoczątkowana ma być w roku bieżącym.

Choć maszyna przeznaczona jest na wyposażenie armii rumuńskiej, będzie sprzedawana również na Zachodzie. Uzbrojenie śmigłowca, to dwie dwunastopociskowe wyrzutnie rakietowe (do złudzenia przypominające model Thomson-Brandt 81 mm), dwie wyrzutnie czterorakietowe, podwójnie sprzężony karabin maszynowy, a nawet bomby. Zamontowane również na śmigłowcu przeciwpancerne pociski sterowane (kablówce) podobne są z kolei do radzieckich AS-3.

Rumuni twierdzą, że całe uzbrojenie śmigłowca jest projektu i produkcji rumuńskiej. Jedną z charakterystycznych cech prototypu jest prymitywny optyczny celownik zamontowany na szybie cockpitu przeznaczony do kierowania pocisków przeciwpancernych. Pozbawiony jakiegokolwiek systemu stabilizującego, czy powiększającego obraz utrudnia znacznie zadanie załodze śmigłowca, jako że poziom wibracji praktycznie uniemożliwia strzelcowi prawidłowe wycelowanie i prowadzenie pocisku.

Niektóre dane techniczne: masa startowa — 2,2 t. ładunek — 1050 kg (wraz z 750 kg obciążenia zewnętrznego); prędk. maks. — 220 km/h; prędk. przelot. — 190 km/h zasięg — 525 km lub 810 km z dodatk. zb. paliwa.

Producent nie przekazał żadnych informacji na temat ceny śmigłowca. Jeśli jednak jakąś wskazówką może być suma żądana za rumuńską wersję Alouette III, będzie on kosztował ok. 1 mln dolarów.
źródło: Rotor and Wing 9/85 tłum. i oprac. J. M.

WIELKI KONKURS „PRZEKROJU”, „POLITYKI”

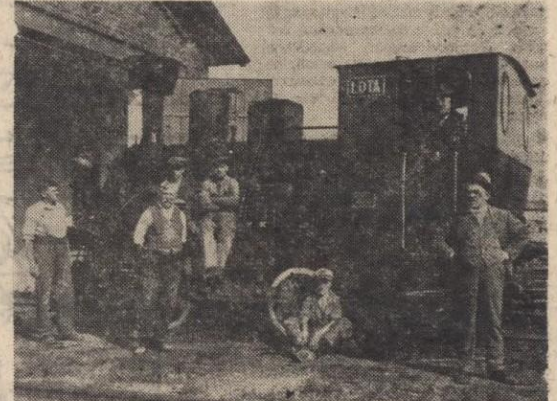
I „FOTOGRAFII”

ROBOTNICZA FOTOGRAFIA

Przy pomocy tego konkursu organizatorzy zamierzają odzwierciedlić dzieje robotnicze w Polsce — od czasów najdawniejszych aż po rok 1945 — pierwsze miesiące powojennej odbudowy kraju. Chodzi tu o zdjęcia o różnorodnym charakterze — najbardziej osobiste, utrwalające wydarzenia z życia prywatnego (narzeczeństwo, ślub, chrzciny, życie rodzinne, żądoby itp.), ale również takie, które ukazują pracę w fabrykach, warsztatach, dokumentując robotniczą aktywność, obyczaje, rozrywkę, życie sportowe, tradycje oraz piękne wydarzenia wpisane już w historię. Redakcja „Przekroju”, „Polityki”, „Fotografii” interesują fotografię wewnątrz domowych i miejsc pracy. Zdjęcia obrazujące

i na jakim stanowisku były zatrudnione, w jakiej fabryce, warsztacie, jaki wykonywały zawód, jakie były dalsze losy tych osób, jeżeli zdjecie przedstawia budynek mieszkalny lub fabryczny — prosba o możliwie dokładny opis gdzie się znajdował, do kogo należał, kto w nim pracował, oraz — kto wykonał zdjęcie? Wartość dokumentalna nadesłanych fotografii będzie tym większa, im dokładniej zostaną one opisane.

Przesłane zdjęcia i zestawy oceniane będą przez jury, do którego redakcja organizująca konkurs zaprosiła m. in. profesorów: JANA BUSZKĘ, JERZEGO MYSLINSKIEGO, BOGUSŁAWĘ KOPCZYŃSKĄ-JANOWSKĄ. W pracach jury uczestniczyć będą także przed-



(...) Fabryka Lokomotyw Chrzanów, 1924 rok (ojciec stoi pierwszy z lewej strony).

Fot. Grzegorz Rogowski

CIEKAWOSTKI

ALBINOS. Symbolem sklepów wzorcowych jest biały skowronek. Dlaczego akurat biały? Może dlatego w ten sposób podkreślić, że pomysł z tymi sklepami jest tak samo dziwny jak skowronek albinos.

(„Szpilki”)

CZY PAN ZMIENI WYGLĄD PALACU?

Być może warszawski Pałac Kultury i Nauki zmieni nieco swój wygląd, jeśli urzędywistnia się plany jednego z jego użytkowników: Polskiej Akademii Nauk. Postanowiła ona wygospodarować dodatkową powierzchnię użytkową przez przebudowanie najwyższych pięt czterech „baszt” pałacowych. „Baszty” te otaczają na czterech narożnikach gło-

wy trzon budowli i sięgają XVII piętra. Od XIV piętra znajdują się w nich pomieszczenia jednak na wysokości XV, XVI i XVII piętra podtrzymująca dachy baszt kolumnada otacza pustą przestrzeń. Owe najwyższe części każdej z baszt wymagają już remontu, za który Zarząd PKiN musiałby zapłacić około 20 milionów zł. Toteż, gdyby udało się zrealizować ten plan, pozostałoby i Pałac, i PAN.

(„Sztandar Młodych”)

I SŁUSZNIE!

W Zgierzu zatrzymano maszynistę, który jechał parowozem po pół litra wódki. I słusznie — jak już uruchomił tak dużą maszynę mógł przywieźć chociaż że dwa litery. Kolejom też pić się chce.

(„ITD”)

REFORMA

W związku z obniżeniem formy Lecha Poznań, kierownictwo klubu postanowiło aż do odwołania obniżyć ceny biletów na mecze zespołu z 300 na 150 i ze 150 na 100 zł. Jak reforma, to reforma, panowie futbolści!

(„Przegląd tygodniowy”)

NIEBIESKIE TRAMWAJE

Totálny balagan wykryła Inspekcja Robotniczo-Chlopska we wrocławskim MPK. Kontrolerzy zobaczyli m. in. monter, który naprawiał tramwaj stojąc po kolana w wodzie i przyświecając sobie latarką trzymaną w zębach. W przedsiębiorstwie tym mało kto od lat przechodzi na emeryturę, większość na rentę. Ale mkną po szynach niebieskie tramwaje przez wrocławskich ulic sto.

(„ITD”)

Gdy kartek nie stanie...



Wyborni myśliwi

Przez 3 dni polowania w grudniu ub. roku na terenach łowieckich kół myśliwskiego nr 53 za Chelmem czterej strzelcy wyborowi ze Świdnika: **MIĘCZYŚLAW WISOCKI, MARIAN SZPONAR, ZDZISŁAW WÓJCIK I RYSZARD SKIBA.**

Baza myśliwych mieściła się w jednym z gospodarstw. Do ich dyspozycji oddano ciągnik. Strzelcy wyborowi nie próżnowali. Od kul ze sztucerów padły — 294 kg łos kłempa i 83 kg dzik, które ustrzelił M. Wysocki, 108 łoszek o wadze 97 kg upolowany przez M. Szponara i 86 kg dzik, którego zapisał na swoje konto Z. Wójcik.

