

WYSOKICH LOTÓW



Fot. Waldemar Wawrzyszko

„Głos rozmawia“ Z ZASTĘPCĄ DYREKTORA
DS. HANDLOWO-EKSPORTOWYCH

Nasze miejsce w przemyśle jest ważne

Dyrektor Wiesław Zwołak od 9 lat kieruje pionem handlowo-eksploatacyjnym Wytwórni.

Rozmowa, o którą poprosiliśmy mgr W. Zwołaka pragniemy zwrócić uwagę czytelników na aktualnie ważne sprawy funkcjonowania zakładu, ich złożoność i perspektywy.

— Przemysł lotniczy to dość duża, liczona w dziesiątkach tysięcy zatrudnionych, miliardach złotych wartości produkcji, struktura gospodarcza. Jaki udział zajmuje w niej, najogólniej mówiąc, nasza Świdnicka Wytwórnia?

Jesteśmy jednym, poza Związkiem Radzieckim, w krajach Demokracji Ludowej producentem śmigłowców i pełnym monopolistą w tym gronie jeśli chodzi o produkcję śmigłowców lekkich. Już nawet tylko ten fakt wskazuje, że nasze miejsce w przemyśle, a zwłaszcza w przemyśle lotniczym jest ważne. Produkowany u nas śmigłowiec ma charakter wielozadaniowy i stąd jest maszyną atrakcyjną dla naszych partnerów handlowych.

Owa wielozadaniowość decyduje, że wykonywaliśmy w zależności od zamówień i potrzeb, kilkanaście jego wersji i podwersji. Pozornie śmigłowiec Mi-2, produkowany od 1966 roku, jest zaawansowany konstrukcyjnie w czasie, niektórzy mówią wprost — przestarzały. Należy jednak pamiętać, że nie zatrzymaliśmy się w miejscu. Od roku 1974, w którym zakład przejął nadzór konstrukcyjny, postępowało jego systematyczne udoskonalanie, w tym technologii wytwarzania, modernizacja wyposażenia, pracowaliśmy nad poprawą niezawodności, maszynę opuszczaliśmy zakład z coraz bogatszym osprzętem.

(dokończenie na str. 2)

Czy Świdnik jest miastem lotniczym?

Nad pytaniem tym zastanawiali się pewnie wielu jego mieszkańców. Nurtowało również tych, którzy wjeżdżając do naszego miasta po pierwszy przyglądali się spotkanemu na swej drodze „zawieszonemu” w powietrzu śmigłowcowi. Pytanie to jest szczególnie aktualne dziś, w obliczu obchodzonego Dnia Lotnictwa. Święta, którym ostatnio jakby trochę w Świdniku zapomniano.

A przecież miasto nasze powstało dzięki temu, że przed z górą trzydziestoma laty zapadła decyzja o budowie na polach połigiewskiej gminy fabryki śmigłowców. Jego rozwój był ściśle zależny od rozwoju wytworu.

Pierwsze pokolenie robotników pracujących w WSK szczytowało się tym, że produkują tak skomplikowaną i nowoczesną maszynę jak jest śmigłowiec.

Niestety, dla dzisiejszej młodzieży pracującej w zakładzie z roku, iż uczestniczy w produkcji samolotu, niewiele wynika. Traktuje ona w większości swoją pracę oraz produkt finalny wyjątkowo, tak jak robotnicy wielu zakładów przemysłowych naszego kraju traktują swoją produkcję.

Tymczasem poza Świdnikiem śmigłowców nie produkuje żadne inne miasto w krajach socjalistycznych (nie licząc ZSRR). Prawda ta spowodowała, że brzmiał jak truizm i dlatego nie zbyt rzadko jest eksponowana. Warto jednak zastanowić się nad wypracowaniem nowych, atrakcyjnych form popularyzacji lotniczych tradycji nie tylko wśród załogi fabryki, ale także wśród mieszkańców Świdnika. Jedną z tych najcięższych, a jednak ważnych, jest służba

kształtowaniu dobrze pojętego patriotyzmu lokalnego, dumy ze swej fabryki, poziomu techniki obecnego w tym mieście.

Spójnego systemu działań w tym względzie nie mogą zastąpić przedsięwzięcia doraźne, czy jednorazowe jak na przykład: jubileuszowe imprezy, nadanie paru ulicom nazw związanych z lotnictwem, czy ustawienie przy wejściu do miasta latających maszyn.

Można spróbować włączyć do procesu wychowania młodego pokolenia świdniczan w tradycjach lotniczych — organizację młodzieżowych, szkół, a także weteranów pracy, którzy przekazaliby swym dzieciom i wnukom prawdę o tym jak budowano zakład, jak wraz z nim rodziło się nowe miasto. Przecież jest się czym pochwalić.

Od dawna istnieje u nas Aero-klub, w którym wiedzę i umiejętności lotnicze zdobywają przyszli piloci, zajmujący w kategoriach sportowych liczącą się w kraju pozycję. Sukcesy na arenie ogólnopolskiej święcą również świdniccy spadochroniarze. O wynikach modelarzy też słychać. A jednak okazuje się, że przeciętny kibic mogący bez namysłu wymienić zawodników uprawiających piłkę nożną, siatkową, czy boks nie słyszał nawet w takich pilotach jak Domina albo Treder. Lecz miejmy nadzieję, że wkrótce te i inne nazwiska ludzi tworzących lotnicze tradycje: robotników, konstruktorów i pilotów będą znane szerszej rzeszy mieszkańców naszego miasta.

Na razie mamy Dni Lotnictwa, znów pełne atrakcji, jak te przed laty. A pytanie zawarte w tytule pozostawiamy jeszcze bez odpowiedzi.

(p)

Pierwszy Aeroklub Robotniczy

...powstał w Świdniku. Jego założycielem i organizatorem był Zbigniew Piasecki. Przez pierwsze dwa lata pełnił funkcję kierownika tego Aero-klubu.

Zbigniew Piasecki z lotnictwem zetknął się w 1947 r. w Chełmie. Pełnił funkcję

powiatowego instruktora modelarstwa, zakładał kółka Ligi Lotniczej w Krasnymstawie i Zamościu, popularyzował spadochroniarstwo.

W 1960 roku otrzymał odznak Zastępcy Pracownika WSK.

i.

Biblioteka w Świdniku



TYGODNIK ZAŁOGI WSK „PZL-ŚWIDNIK”

Nr 34 (660)

25 sierpnia 1983 r.

Cena 2 zł

UWAGA CZYTELNICY!
program imprez

DNI
LOTNICTWA
Świdnik '83

drukujemy na str 2 i 6

LUŻNIEJ I ESTETYCZNIEJ

Przeprowadzka baru



Bufet nr 9 zajmował ciasne pomieszczenie na parterze w budynku technicznym. O potrzebie zmiany lokalizacji mówiono i pisano od dawna. Taką potrzebę zgłaszano we wnioskach z kampanii sprawozdawczej OOP w 1982 roku.

Po trzech latach bufet zajął

pomieszczenia w suterenie budynku. W czwartek, 11 sierpnia został otwarty dla konsumentów.

Dokumentacja na adaptację pomieszczeń, zajmowanych dotychczas przez dział dokumentacji technicznej i obsługi administracji

(dokończenie na str. 2)

ZBR Dobrze efekty pracy

O pracach Zakładu Badawczo-Rozwojowego pisaliśmy w styczniu br. Od tego czasu minęło kilka miesięcy. Okres długi by nie zauważyć postępów w pracach, zwłaszcza w temacie śmigłowca PZL — „Sokół”, choć o innych nie należy zapominać.

Decyzją Zrzeszenia Wytworu Sprzętu Lotniczego i Silnikowego oraz Zespołu Koordynacyjnego I stopnia powołano Zespół Koordynacyjny II stopnia prac nad „Sokołem”, któremu przewo-

dnicy dyrektor techniczny WSK mgr inż. K. PIETRZYK. Pierwsze posiedzenie odbyło się w maju br.

Na posiedzeniach omawiane są zagadnienia dotyczące przyspieszenia rozwiązywania problemów, bardzo trudnych i skomplikowanych. Chodzi o przyspieszenie prac badawczych.

Dotychczas w czasie lotu „Sokoła”, zwłaszcza na wyższych prędkościach występowały negatywne zjawiska dynamiczne. Na dwóch ostatnich posiedzeniach Zespołu Koordynacyjnego Główny Konstruktor zaproponował pewne innowacje i udoskonalenia mające na celu wyeliminowanie tych zjawisk. Po ich wprowadzeniu, w maju rozpoczęły się kolejne próby w locie. Na efekty nie trzeba było długo czekać.

W sierpniu W-3 latał już z prędkością 275 km/h. Zgodnie z warunkami technicznymi prędkość przelotowa miała wynosić 220 km/h. Po próbach została podwyższona do 240 km/h. Prędkość maksymalna ustalona została na 260 km/h, ale żeby śmigłowiec mógł być dopuszczony do maksymalnej musi latać z prędkością ponad 280 km/h. Dzięki zapasowi mocy jaki istnieje na W-3 i po zakończeniu modyfikacji tarczy sterującej i układów sterowych będzie to możliwe. Po zmianach i modyfikacjach łopát wirnika nośnego, w próbach w locie na przełomie lipca i sierpnia, przy prędkościach maksymalnych

(dokończenie na str. 4)

Na tym sprzeczcie będzie latał nasz kolega

„NA KAŻDYM KAWALECZKU STALI WISI ŻYCIE LUDZIE I OD WAS ZALEŻY ICH BEZPIECZENSTWO, W TEJ PRACY MYLIĆ SIĘ NIE WOLNO” —

Te znamienne słowa zasłyszane podczas rozmowy z pracownikiem zakładu utkwily mi w pamięci, podobnie jak mojej rozmówczyni, która usłyszała je 30 lat temu, na zakończenie praktyki.

Na ile zdanie — maksyma jest nieodłącznym elementem w codziennej pracy rozmawiam z długoletnimi, dobrymi pracownikami wydziału łopat — **WŁADYSŁAWEM CZYSZCZONIEM, HENRYKIEM CICHACZEM, KAZIMIERZEM WOJCIECHOWSKIM.**



— **K. WOJCIECHOWSKI** — starsi pracownicy na pewno wiedzą, że trzeba dobrze pracować. Razem tworzyliśmy początki tej produkcji, panował tu wówczas straszny rygor, ale nie to jest najważniejsze, przecież i teraz pilnuje się procesów technologicznych, produkcji. Łączył nas wszystkich wysiłek, który trzeba było włożyć w każdą nową partię. Uczyliśmy się razem. Niepowodzenia, podobnie jak sukcesy były wspólną sprawą.

Pamiętam pewną drugą zmianę, gdy na noc kleiliśmy łopatki — następnego dnia baliśmy się przysnąć. Jak wchodziłem na halę, to już po minach kolegów wiedziałem, czy robota jest dobra czy zła.



— **W. CZYSZCZON** — Dobrą robotę to my mamy we krwi. Do głowy mi nie przychodziłby zdać zły produkt. Z odpowiedzialnością za pracę to chyba się człowiek rodzi, ale dodatkowo trzeba się jej jednak uczyć.

— **K. WOJCIECHOWSKI** — Na samym początku swej pracy zrobiłem za długie klejenie, mogłem uciąć nożyczkami, nikt by tego nie zauważył, nie było to wada. Oddałem jednak do kontroli niech oni zdecydą. Robota oczywiście wróciła. Nie zapomnę półtoragodzinnego wykładu mistrza. Pytał się patrzyłem na rysunek, jak sprawdzałem wymiary, jak mogłem bezzmyślnie pracować. To tylko jeden z przykładów.

— **W. CZYSZCZON** — Czujemy się pracownikami zakładu lotniczego, czujemy ciężar tej pracy.

Ale trzeba z przykrością stwierdzić, że dotyczy to tych starszych pracowników.

Pomału zanika tradycja robotnika — fachowca. Kiedyś to była ważna sprawa, istniała duma zawodowa. Teraz jest jej coraz mniej, przeliczona została na pieniądze.

— **M. CICHACZ** — Kiedyś łączyła wykonywana praca, gotowy produkt. Szanowaliśmy się wszyscy nawzajem. Teraz jest z tym gorzej. Uważam, że pracę powinno się rozpoczynać od warsztatu. Poznać ich smak, ciężar, możliwość, by później ją jej wykonawców szanować.

— **K. WOJCIECHOWSKI** — Wracając do sprawy odpowiedzialności młodych pracowników za pracę. Inna sprawa, że poświęca się im za mało czasu. Po krótkim przyuczeniu się stają do pracy. Mistrz nie ma czasu na tłumaczenie, rozmowy. Każdy pracownik ma swój dzienny plan i z tego jest rozliczany. Jeszcze dobrze nie zapoznał się z trudną przecież pracą a już musi robić i to szybko.



— **H. CICHACZ** — W wydziale przeobrażają roboty wymagające współpracy co najmniej dwóch pracowników. Nie ma czasu na uczenie odpowiedzialności, uśmiaławienie ważności jego pracy. A jest to konieczne.

— **W. CZYSZCZON** — Największa rola przypada tu mistrzom, oni są tymi pierwszymi najważniejszymi nauczycielami. Mistrz musi nie tylko nauczyć dobrej pracy, ale i nią zainteresować. Ważne to, tym bardziej, że obecna młodzież jest inna od tamtej sprzed 30 lat, więcej wymaga od życia ale mniej od siebie.

Trzeba ich uczyć „dorosłego życia”.

— **K. WOJCIECHOWSKI** — O tym, że praca w lotnictwie jest inna, wiedzą ci co ją czują i lubią. Tu zmiana nie kończy obowiązków. Nie zostawia się spokojnie spraw do następnego dnia. Wątpliwość czy praca została dobrze wykonana ściga człowieka długo.

Pamiętamy o tym, że na tym sprzeczcie będzie latał nasz kolega. Na zakończenie moich rozmów nie tylko prosił lecz zobowiązałem go do tego by napisać o ich koleżance Aleksandrze Suskim. To święty człowiek — mówili wszyscy razem. Takich pracowników jak Olek, to już chyba nie ma. Podziwiamy jego wytrzymłość, zapal do pracy. To człowiek wydziału — koniecznie niech go pani wyróżni. Jak nikt zasługuje na szacunek.

PRACA W LOTNICTWIE WYMAGA LUDZI ODDANYCH, ZAANGAŻOWANYCH. JEST ICH WIELU. DZIĘKI ICH SUMIENNOŚCI I POCZUCIA ODPOWIEDZIALNOŚCI, DO KOLEJNEJ, LATAJĄCEJ MASZYNY Z ZAUFANIEM WSIADAJĄ ICH KOLEDZY — PILOTY, MECHANICY.

roz. I Wierchoś

„Głos rozmawia” z zastępcą dyrektora ds. handlowo-eksportowych

Nasze miejsce w przemyśle jest ważne

(dokończenie ze str. 1)

To, między innymi, zadecydowało, że nasz wyrób jest wciąż towarem zbywalnym, mimo obzrymiej konkurencji, właściwie ocenianym i cenionym przez odbiorców.

— Na ile tak korzystna koniunktura może być stabilna?

— To zależy w głównej mierze od nas. Podejmujemy takie działania wyprzedzające by grono odbiorców utrzymać, a nawet poszerzyć. Z myślą o tym zapadły ostatnio decyzje o dalszej modyfikacji wyrobu, między innymi chodzi o wyposażenie Mi-2 w takę osprzęt i aparaty pokładową, która umożliwi jego eksploatację w krajach zachodnich. Jest zainteresowanie takim typem śmigłowca. Aktualnie prowadzimy dość mocną akwizycję wyrobu w Finlandii, Peru, Iraku, Nikaragui.

— **Świdnicka Wytwórnia jest zakładem, której produkcja lotnicza jest w większości eksportowana. Jak ten fakt wpływa na Pana zawodową satysfakcję?**

— To wszystko o czym wcześniej mówiłem nie pozostaje w sprzeczności z następującym stwierdzeniem: lekki handel naszymi wyrobami mamy poza sobą, tak jak mamy poza sobą ściśle dyrektywne planowanie produkcji pod ogólnie ustalonych odbiorców. Obecnie, w warunkach reformy, nie zawsze tylko ilość decyduje o wyniku finansowym. Stąd handel, czy też powodzenie działalności eksportowej jest teraz zajęciem gdzie nie ma miejsca na przypadkowość, natomiast efekt jest sumą wielu fachowych, głęboko przemysłowych przedsięwzięć. I tak, np. musimy pamiętać i zdawać sobie sprawę z faktu, że jako firma nie jesteśmy jeszcze na światowych rynkach zbyt mocni. Stąd mając na względzie korzystne kontrakty, musimy być bardziej elastyczni w negocjacjach cenowych i innych. Jaki to ma związek z zawodową satysfakcją? Powiedziałbym różnicowo.

— **Przejawem obecności WSK na rynku lotniczym są również usługi. Czy ta działalność handlowa, także eksportowa jest znacząca na tle produkcji?**

— Oczywiście. Usługi prowadzimy od 8 lat i obecnie jesteśmy jedyną w Polsce firmą wyspecjalizowaną w wykonywaniu śmigłowcowych usług agrolotniczych. Świadczymy je w kraju i za granicą.

Zakład Usług Agrolotniczych tworzyliśmy sami, zdobywaliśmy niezbędne doświadczenia. Aktualnie zakład dysponuje dużym potencjałem technicznym, niezbędnym do prowadzenia szerokiej działalności. W latach 1980-81 nastąpiło załamanie koniunktury na usługi agrolotnicze, jednak ten okres mamy poza sobą i w tym roku, co chcę podkreślić, posiadane środki znajdują się w pełnym wykorzystaniu. Funkcjonuje

27 baz agro w kraju, utrzymujemy usługi w Egipcie, mając wciąż szansę pozostania na tym trudnym rynku. Niedawno otrzymaliśmy atrakcyjną ofertę z Arabii Saudyjskiej. Również nasi sąsiedzi z NRD zgłosili zamiar wyzasterowania pewnej ilości naszych śmigłowców w 1984 roku.

— **Jesteśmy również kooperantem...**

— I to dość poważnym. Złazszcza jeśli chodzi o odkuwki z metali kolorowych, normalki dla przemysłu lotniczego, spręża. Wykonujemy również inne usługi kooperacyjne wynikające z posiadanych możliwości technologicznych, głównie dla zakładów naszej branży. Niezależnie od tego podjęliśmy w ostatnich latach kooperację z partnerami zagranicznymi. Wymienię tu chociażby udział w produkcji samolotu IL-86, czy też współpracę z firmami MBB, PIPER. Jestem zdania, że takie kontakty kooperacyjne, stawiane w nich wymagania jakościowe i technologiczne wymuszają, postępowanie organizacyjne i techniczny, stymulują podnoszenie kwalifikacji załogi — często przebiegamy wprowadzając coraz to wyższą kulturę techniczną do przedsiębiorstwa.

— **Wszystko to o czym mówimy, a więc realizacja cyklu: produkcja — sprzedaż odbywa się aktualnie przy dość labilnym rynku materiałowym i surowcowym. Jaki to ma wpływ na rytm pracy przedsiębiorstwa?**

— Około 70 proc. ogólnych kosztów przedsiębiorstwa — to materiały, surowce i wyroby kompletujące. Współpracujemy materiałowo — kooperacyjnie z 250 zakładami. Nie może to pozostać bez wpływu na rytm naszej produkcji. Jednak mamy o tyle dobrą sytuację, że swoje technologie oparliśmy na materiałach i wyrobach pochodzenia krajowego, bądź takich, które nam dostarcza partner radziecki. Dzięki temu nie występują okoliczności, w których brak dewiz lub znane restrykcje handlowe Zachodu powodowałyby znaczące przerwy w produkcji bądź zmuszały do zmiany asortymentu.

Jesteśmy również uprzywilejowani w dostawach materiałowych z tytułu posiadanego statusu. Bieżące zabezpieczenie produkcji seryjnej, pomimo kłopotów i wielu sytuacji „stykowych”, umożliwia jej przebieg bez postojów. Jest to zasługa ludzi odpowiedzialnych.

DNI LOTNICTWA

PROGRAM IMPREZ

NIEDZIELA — 28.08
Stadion FKS „Avia” godz. 13.00
Festyn sportowo-rekreacyjny pracowników WSK i ich rodzin o główną nagrodę —

działnych za część zaopatrzenia wo-kooperacyjną przygotowaną produkcji, ich doświadczenia, reparytwność, zaangażowanie.

— **Teraz chcę prosić o państwa refleksję związaną z Pańską pasją pozazawodową.**

Od kilku miesięcy jest Pan Prezesem Robotniczego Aeroklubu, czy Aeroklub ma już za sobą niewątpliwą zastój w swojej działalności.

— Rzeczywiście. Od niedawna znalazłem się wśród grona działaczy lotniczych z wieloletnim doświadczeniem. Oznacza to, że zespół ludzi pracujących czy też działających w Aeroklubie jest wysoce zaangażowany i ofiarny w swych obowiązkach i lotniczej pasji, a o zastój miał przyczynić zupełnie inne, niezależne od tych aktualnych ludzi. Jest naszą ambicją by najbliższych lat Aeroklub przyswoił dawną pozycję, wiązać do najlepszych tradycji. Jednym z najbliższych zadań jest stworzenie odpowiedniej bazy technicznej, umożliwiającej pełniejsze wykorzystanie posiadanych sprzętu oraz jego uzupełnienie. Zresztą to, co widać w tym sezonie na świdnickim niebie nie może być świadczą, że praca aeroklubowa nabrała właściwego rytmu i toczy się bardzo intensywnie, chętnych do niej nie brakuje.

Robotniczy Aeroklub jest miścem, gdzie zakładowa młodzież dzieci naszych pracowników znajduje realizację swych zainteresowań. Trzeba również pamiętać, że jest także zaplecze kadrowe dla przedsiębiorstwa. Istnieje na potrzeby podejmowania systematycznych, różnorodnych działań i inicjatyw integrujących załogi. Przyszło to mówić, ale jest faktem, że pracownicy, zwłaszcza młodzi, w niewielkim tylko stopniu zdają sobie sprawę z więzi, środowiskiem, z wykonywaną pracą w zakładzie o bardzo specyficznym i wysoce skomplikowanym technicznie charakterze produkcji. W tym roku powracamy do tradycji obchodzenia Dni Lotnictwa. Jest to w moim odczuciu także właśnie działanie naturalnie integrujące środowiska.

— **Myślę, że optyzm, który przewijał się w Pana wypowiedziach jest nam bardzo potrzebny...**

Dziękuję za rozmowę.

roz. J. Jur

ŁUŻNIEJ I ESTETYCZNIEJ

Przeprowadzka baru

(dokończenie ze str. 1)

cyjno-gospodarczej, opracowana została w 1980 roku przez wówczas IRP. Wykonawcą prac był W-160, dział Głównego Mechanika i Technologia. Zakres prac obejmował: wymianę futryn, podłóg, drzwi, ułożenie nowych instalacji wentylacyjnych, co, kanalizacyjnych i energetycznych, wymurowanie ścianek działowych i położenie nowych tynków.

Wykonawstwo nadzorował dział koordynacji i planowania robót pionionu NI. Pomieszczenia po adaptacji przekazane zostały 14 czerwca. Od tego czasu trwało wyposażenie ich w sprzęt kuchenny i gospodarczy.

Obecnie w bufecie znajduje się sala do konsumpcji potraw, kuchnia, zmywalnia naczyń, magazyn z lodówką, pomieszczenie socjalne dla personelu.

W dniu otwarcia bufet odwiedził sekretarz KZ PZPR — Zdzisław Daniluk i kierownik działu socjalnego — Adam Florens. Pierwsi konsumenci byli zadowoleni z wystroju, wyposażenia i zestawu oferowanych potraw. Mieli do wyboru dania zimne i gorące.

Kłopotliwi i uciążliwi będzie transport potraw — znoszenie ich po schodach. Dział IP myśli już o usunięciu tej uciążliwości. (s)

Wyniki:

Każda konkurencja będzie odpowiednio punktowana. Ma punktów zadecyduje o jej sile. Dodajemy, że dla uczestników a zwłaszcza zwycięzców (dokończenie na str. 6)

DNI
LOTNICTWA

LOTNICZE OPOWIEŚCI

DNI
LOTNICTWA

DZIEŃ LOTNICTWA stał się okazją do zaprezentowania sylwetek kilku ludzi związanych z lotnictwem. Dziś opowiedzą nam oni o swojej pracy, doświadczeniach i przygodach, które przeżyli w przestworzach i na ziemi w czasie lotniczej kariery.

— Inż. Stanisław Gajewski — szef personelu latającego, jeden z pierwszych pilotów śmigłowcowych w Polsce, prawie 6000 godzin spędził za sterami maszyn powietrznych.

— Ponieważ tak to było, że byłem jednym z pierwszych pilotów śmigłowcowych w Polsce, powiem parę słów o początkach tego lotnictwa. Kiedy w latach pięćdziesiątych w WSK uruchamiana była produkcja śmigłowców, startowałyśmy dosłownie od zera. Nie mieliśmy żadnego zaplecza, przygotowania, doświadczenia, instrukcji ani cokolwiek co ułatwiałoby nam poznanie obsługi i eksploatacji śmigłowca. Do uszykowanego dochodziliśmy sami. Sami opracowywaliśmy program szkolenia, instrukcje, technikę pilotowania, zasady wykonywania wszystkich lotów itp. Było to całkiem trudne i odpowiedzialne przedsięwzięcie, ale jednocześnie bardzo interesujące. Kiedy z taśm produkcyjnej WSK zeszyły pierwsze śmigłowce, trzeba je było sprawdzić w powietrzu. Ludzie w zakładzie wiedzieli kiedy to nastąpi. Gdy więc rozpoczęłyśmy próby, na lotnisko wyległa cała załoga wytwórni, ponieważ większość pracowników nigdy wcześniej nie widziała śmigłowca w powietrzu. Próby, na ogólnemu zadowoleniu, wypadły pomyślnie.

Początkowo produkowaliśmy niewiele tych maszyn. Nie byliśmy znani za granicą. Jednak z upływem lat wiele się zmieniło. Produkowaliśmy coraz więcej. Nasze wyroby zaczęły być znane nie tylko w kraju, ale i za granicą. Spore zainteresowanie wzbudziła także opracowana przez nas metodyka szkolenia i technika pilotowania śmigłowców, którą przeniesiliśmy do innych krajów między innymi do Węgier, Włoch, Bułgarii, Czechosłowacji, Finlandii. My opracowaliśmy organizację pracy w służbach agrolotniczych dla Iraku.



Na naszym sprzęcie przeszkoliliśmy od podstaw personel latający i techniczny tego kraju. Ponadto szkoliliśmy pilotów i personel techniczny w NRD, Indonezji, Brazylii, Iranie, Libii. Tak więc nasza kadra zawodowa ma już na swoim koncie spore osiągnięcia.

Mnie także udało się już trochę w życiu osiągnąć. Dostępnym od przystawki raczkowania doszedłem do wyższych umiejętności. W 1957 roku ustanowiłem dwa rekordy świata na śmigłowcach wyprodukowanych w WSK. Pierwszy rekord uzyskałem na śmigłowcu SM-1 w klasie ciężarowej, tj. prędkość wznoszenia na 3 tys. m w czasie 6 min. 45 sek., a drugi to maksymalna wysokość lotu 6394 m (dla wszystkich śmigł. w kategorii śmigłowców ciężarowych). Uzyskanie tych rekordów było sporym sukcesem zarówno dla mnie jak i dla zakładu. Była to bowiem świetna reklama dla naszych śmigłowców. Za wyczyn ten otrzymałem tytuł mistrza sportu motorowego.

Były też różne inne przeżycia. Przez pewien czas pracowałem w służbie „dyplomatycznej” i to obojętne państwa. Kiedy kilka lat temu pracowałem jako pilot w Iranie, władze tego państwa po-

prosiły mnie, abym w czasie wizytowania północnych terenów Iranu przez ówczesnego cesarza, latał z ministrem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo monarchii. W ten sposób stałem się mimo woli członkiem najbliższej świty cesarskiej. Nie obyło się rzecz jasna bez niespodzianek. Kiedy razem z ministrem na lotnisku w Mohan oczekiwaliśmy na przybycie cesarza, tuż przed jego lądowaniem przestali pracować amerykańskie ziemne urządzenia radiowe. Amerykanie obsługujący te urządzenia znaleźli się w kłopotliwej sytuacji. Próbowali je uruchomić ale bez skutku. Wtedy zwrócili się do mnie z prośbą o pomoc. Pokradłowe urządzenia radiowe w naszym śmigłowcu były jak zwykle sprawne. Udostępniłem więc im je i tym sposobem wybawiłem ich z opresji. Cesarz z rodziną wylądował bezpiecznie.

A wracając jeszcze do samego latania, to w tej dziedzinie sporo się zmieniło. Obecnie śmigłowce są bardziej nowoczesne. Wzrosły także wymagania w stosunku do pilotów. Dawniej program szkoleniowy na uzyskanie licencji pilota śmigłowcowego, łącznie z uprawnieniami pilota doświadczalnego i instruktora, był o połowę mniejszy od wymaganego dzisiaj na uzyskanie zawodowego pilota śmigłowcowego.

— Zbigniew Doma — instruktor I klasy, zawodowy pilot śmigłowcowy i samolotowy, 5500 godzin spędził za sterami maszyn powietrznych.

— Swoją karierę lotniczą rozpocząłem dość późno, bo dopiero w 1975 roku, kiedy to uzyskałem licencję zawodowego pilota śmigłowcowego. Lotnictwem zajmowałem się oczywiście już wcześniej, ale nie tak profesjonalnie. Zanim zostałem zawodowym pilotem, przez 8 lat byłem czynnym sportowcem motorowego klubu A-via. W tej dziedzinie osiągnąłem nawet pewne sukcesy, mianowicie 2 razy byłem mistrzem i 2 razy wicemistrzem Polski w rajdach motorowych. Pomimo, iż zawodowym lotnikiem jestem dopiero 8 lat, to i w tej dyscyplinie, mówiąc językiem sportowców, także mam pewne osiągnięcia. W tym czasie wyszkoliłem już kilkunastu pilotów śmigłowcowych. Natomiast swoje umiejętności sprawdziłem w 1981 roku na IV Śmigłowcowych Mistrzostwach Świata w Piotrkowie Trybunalskim, na których niestety miałem sporego pecha.

W pierwszym dniu zawodów zostałem niesłusznie ukarany punktami karnymi. Złożyłem protest, ale o anulowaniu kary dowiedziałem się dopiero przed samym startem do ostatniej, czwartej konkurencji. Wtedy powiedziano mi, że przez trzy dni prowadziłem na tych mistrzostwach. Wiadomość ta zrobiła na mnie spore wrażenie, ale jednocześnie bardzo się tym zdenerwowałem, co sprawiło, że w ostatniej konkurencji wypadłem znacznie słabiej. W ogólnej klasyfikacji zająłem dopiero 8 miejsce indywidualnie i tytuł najlepszego cywilnego pilota mistrzostw. Ale jak wiadomo w zakładzie nie zajmujemy się wyłącznie lataniem sportowym. Często, zresztą jak wszędzie, trzeba zakasać rękawy i solidnie popracować.

Wydało mi się, że sporo zrobiliśmy w Egipcie, gdzie wspólnie ze Stanisławem Kasperkiem zaczęliśmy w tym kraju usługi agrolotnicze, które kontynuowane są do dziś. Był to chyba najtrudniejszy okres w mojej pracy. Przed podjęciem pracy w Egipcie, bardzo interesowało mnie jak nasze śmigłowce zachowują się w tropikalnych warunkach. Jak się jednak później okazało, sprawdziły się bardzo dobrze, mimo iż egzamin był dość trudny. Wysoka temperatura i konieczność ciągłego manewrowania śmigłowcem, ponieważ pola uprawne są tam stosunkowo niewielkie, w niczym nie ograniczyły jego sprawności.

Wiele osób jest zdania, że nasze wyjazdy zagraniczne w niczym nie różnią się od wycieczki. Tymczasem jest to ciężka, niejednokrotnie w trudnych warunkach praca. Nie każdemu także odpowiada wyżywienie za granicą, przebywanie miesiącami poza domem i ciągłe pokonywanie barier językowych, z czym wśród ludów afrykańskich bywają czasem spore kłopoty. Stwierdzenie jest to praca trudna i niebezpieczna.



— Stanisław Kasperk — pilot śmigłowcowy, samolotowy i śmigłowcowy. W czasie 33 lat pracy przebywał 9500 godzin za sterami.

— Swoją przygodę z lotnictwem zacząłem od latania na szybowcach. Na samolot prześiadłem się w 1952 roku, a śmigłowcami latałem od 1965 r. W tym czasie wykonałem także 60 skoków spadochronowych. Najbardziej jednak pasjonują mnie śmigłowce i na nich też najwięcej latałem.

Jednym z większych przedsięwzięć, w którym brałem udział jako pilot, było uruchomienie usług agrolotniczych w Egipcie, a później w Sudanie. Zrobi-

liśmy to razem z pilotem Zbigniewem Domą. Robota oczywiście była ciężka. Niektórzy koledzy, a szczególnie ci, którzy byli tam po raz pierwszy, mieli olbrzymie kłopoty z przystosowaniem się do tamtego klimatu. Temperatura w dzień dochodziła do 45°C, a w nocy spadała do 20°C. Ponadto mieszkaliśmy w fatalnych warunkach. Otrzymywaliśmy z reguły pokoje w nędznych hotelach lub zaniebanych domach, w których oprócz nas niejednokrotnie zamieszkiwały szczury, karaluchy itp. Nasze wyobrażenia o tych krajach rzadko kiedy potwierdzały się w praktyce. Najczęściej spotykało nas rozczarowanie. Ponadto praca w tym rejonie świata jest niebezpieczna. Mało jest lawołów, a są też i takie obszary, gdzie w ogóle nie ma gdzie lądować śmigłowcem. Najbliższe takich terenów jest w Sudanie, gdzie mokrada często ciągnie się na przestrzeni setek kilometrów, a w nich aż roi się od krokodyli. Nigdzie nie jest lekko. A nasze zarobki też wcale nie były kosmosowe.

Jedną z ciekawych przygód, jakich wiele przeżyłem w tamtych krajach, miałem w Sudanie. Otóż pewnego razu braliśmy udział w akcji zwalczania ptaków, których są tam nieprawdopodobnie ilości. Następnego dnia rano, miejscowy lekarz zaprosił nas do siebie na śniadanie. Począstował nas mięsem z drobiu, które nawet nam smakowało. Prawdopodobnie obito by się wtedy bez przygód, gdybym nie zauważył na talerzu pióra z ptaka, które poprzedniego dnia truliśmy. Mnie udało się przetrwać przy stole do końca śniadania, natomiast koledzy byli mniej wytrwali. Takie zabawne historie czasem tam się zdarzają.

Kończąc wspomnienia chciałbym wyrazić swoje zadowolenie, z tego, iż w tym roku znowu tak uroczystie będziemy świętować Dzień Lotnictwa, nawiązując tym samym do starych, pięknych tradycji. Wszystkim ludziom związanym z lotnictwem i sympatykom polskich skrzydeł z tej okazji składam serdeczne życzenia i zapraszam na pokazy sprawności naszych lotników jakie odbędą się w najbliższą niedzielę. Cieszę się także i z tego, że w kraju i za granicą znowu rośnie zainteresowanie usługami agrolotniczymi, których współwzrostami byli polscy lotnicy.

— Ryszard Kasperk — instruktor, pilot śmigłowcowy, 7000 godzin w powietrzu.

— W WSK pracuję od 1961 roku. Wcześniej pracowałem w Aeroklubie na stanowisku kierownika technicznego, ale latałem (dokończenie na str. 4)

CIEKAWOSTKI Z LOTNISKA

Czy wiesz że...

...lotnisko jest prawie kwadratem o wymiarach około 800 na 800 metrów.

...lądował na nim, po ukośnięciu samolotu Il-18 (ledwie się zmieścił) oraz Li-2. Ze śmigłowców — Mi-8 i 56 tonowy Mi-6. Były to najcięższe statki latające, które tutaj lądowały.

...w książce kontroli lotów zanotowano: 800 lotów przelotowych w ubiegłym roku i już 960 w tym roku, zaś lotów nad lotniskiem — 292.

...w Aeroklubie najczęściej kilometrów wylatał Waldemar Jaworski — 10 tys., podczas gdy cały Aeroklub — 20 tys. km — co jest swoistym rekordem.

...szybowce holuje Wilga (obecnie czeka na wymianę

silnika), Jak 12 i PZL-101 G-woron.

...długość liny holującej szybowiec, wynosi 30, 20, czasami 10 lub mniej metrów przy starcie z terenu przygodnego.

...najwyższą izotermę 0°C zanotowano w ubiegłym roku na wysokości 4150 m. W tym roku, 8 lipca na wysokości 3800 m. Wyżej temperatura spada około 1°C na 100 m różnicy wysokości.

...z powodu wiatru wiejącego falami uderzeniowymi 15, 20, 25 m/s ponad godzinę krążyli nad lotniskiem, czekając na dogodny moment do lądowania piloci L. Wlazło na Jak-12 i L. Piłat na Gwronie. Wszystko zakończyło się szczęśliwie.

zebrał: (s)



DNI
LOTNICTWA

(dokończenie ze str. 3) także w tym czasie na rozmaitych samolotach między innymi na CSS-13, Junak, Jak-18, Zlin. Kiedy 22 lata temu przeniosłem się do wytwórni, początkowo pracowałem jako kontroler a zajmowałem się ostatecznym odbiorem śmigłowców i towarzyszyłem pilotom w czasie pierwszych lotów w charakterze obserwatora. W tym czasie sam także zasiadałem za sterami np. holowałem szybowce, wykonywałem loty dyspozycyjne itp. Licencję pilota śmigłowcowego zdobyłem w 1975 roku i od tej pory na tych maszynach latałem już 4000 godzin. Latałem wszędzie, gdzie było potrzeba. Najbardziej jednak utkwiła mi w pamięci praca w Afryce, ponieważ miałem tam przygodę z dreszczykiem. Swego czasu będąc w Nigerii, gdzie m.in. zwalczaliśmy szarańczę, otrzymałem dyspozycję, aby polecieć do Kamerunu. Jak nas zapewniali nigeryjscy zleceniodawcy, w Kamerunie wszystko było przygotowane do naszego przyjazdu. Poleciliśmy więc bez żadnych obaw, z nadzieją, że nie spotka nas tam żadna niespodzianka. Tymczasem, wkrótce po wyładowaniu w miejscowości Nkambe zostaliśmy zaarrestowani, a naszym śmigłowcem zaopiekowali się trzej żandarmi z karabinami maszynowymi. Tego dnia w Kamerunie by-

to jakies święto państwowe. Na wyjaśnienie zajęcia musieliśmy więc czekać wiele czasu, ponieważ wszyscy dostojnicy byli na uroczystościach. Największego jednak pietra miał nasz włoski kolega, który nie miał ze sobą paszportu. Wiarę w szczęśliwe zakończenie tego incydentu odzyskał dopiero wtedy, gdyśmy znaleźli się w mieszkaniu prefekta policji, w którym zobaczył wiszące na ścianie portrety ostat-



nich trzech papieży. Ostatecznie jednak wszystko się wyjaśniło i po załatwieniu sprawy, cali i

zdrowi szczęśliwie powróciliśmy do Algierii.

Korzystając z okazji, chciałem kilka słów powiedzieć o naszych śmigłowcach eksploatowanych w Afryce. Miałem bowiem przyjemność wiele razy latać nimi w tamtym rejonie i na własnej skórze przekonałem się, że produkowane w Świdniku śmigłowce w tamtych warunkach doskonale zdają egzamin.

— Janusz Kasperek — zawo-

tylko nieliczni wytrzymują do końca. Ja licencję pilota samolotowego zdobyłem w 1976 roku, kiedy miałem 16 lat, a licencję pilota śmigłowcowego uzyskałem w tym roku.

Moją pasją jest akrobacja samolotowa. Tej dyscyplinie aktualnie poświęcam najwięcej czasu. Od trzech lat jestem członkiem kadry narodowej i przez cały ten czas jestem najmłodszym pilotem w kadrze. Mimo to, mam na swojej hipotece już trochę osiągnięć. Dwa lata temu na mistrzostwach Polski zdobyłem trzecie miejsce, a w zeszłym drugim. W tym roku chciałem stanąć na najwyższym podium, ale nie wiem czy mi się to uda, ponieważ nie zależy to wyłącznie od mojej kondycji i umiejętności. Zasadniczą rolę w tym sporcie, podobnie zresztą jak we wszystkich sportach motorowych, odgrywa sprzęt, o czym najcieplej przekonałem się w czasie ubiegłorocznych mistrzostw świata w Austrii, na których właśnie z tego powodu zajęłem odległe miejsce. Aktualnie w Świdniku Aerokluby niestety nie ma odpowiedniego samolotu do uprawiania akrobacji. Najlepszą opinią cieszą się obecnie samoloty Zlin-50. Gdybym dysponował takim Zlinem, to przy odpowiednim treningu, z powodzeniem wylatać można na nim na mistrzostwach świata wysoką pozycję.

Natomiast co do moich planów, to po ukończeniu Politechniki Rzeszowskiej chciałem pracować w WSK w charakterze pilota śmigłowcowego. Myślę, że za trzy lata, bo tyle jeszcze zostało mi do końca studiów, będę mógł zająć się sterami śmigłowca W-3, o którym słyszałem wiele dobrego.

— plk. Stanisław Madej — pilot samolotów odrzutowych I klasy, zawodowy pilot śmigłowcowy, instruktor z uprawnieniami do lotów z uczniami we wszystkich warunkach atmosferycznych w dzień i w nocy. 3000 godzin spędził za sterami odrzutowców.

— Będąc oficerem pilotem w wojskach lotniczych, latałem na wojskowych samolotach odrzutowych. Jak zdążyłem się zo-

DNI
LOTNICTWA

rientować, lotnictwo wojskowe ma zupełnie inny charakter niż lotnictwo cywilne. Zadaniem pilota wojskowego jest wyjść z określonym czasie na zadany cel rozpoznąć go, obezwładnić lub zniszczyć, w zależności od rodzaju zadania. Taki jest podstawowy cel wyszkolenia pilota wojskowego. Poza tym pilot wojskowi muszą mieć doskonałą orientację w tym co dzieje się na dużych wysokościach lotu z jakimi mogą spotkać się tam zjawiskami. Temperatura powietrza, jak wiadomo, co każde tysiące metrów wysokości spada o 6,5°C aż do wysokości 11 tys. metrów. Powyżej tej wysokości jest stała i wynosi minus 56,5°C. Piloci cywilni raczej rzadko latają na tych wysokościach. Natomiast samoloty wojskowe przebywają tam dosyć często. Dlatego, kiedy jeszcze samoloty odrzutowe nie były tak szczelne jak obecnie, pilot leący na tych wysokościach musiał być opatulony jak Eskimos. Oczywiście, taka ilość skór poważnie ograniczała swobodę jego ruchu. Era samolotów odrzutowych wyposażonych w hermetyczne i ogrzewane kabiny pozwoliła bezpiecznie konfigurować loty na dużych wysokościach bez uszczerbku dla zdrowia i samopoczucia pilota. Latanie na dużych wysokościach jest bardzo ekonomiczne: samolot spala mniej paliwa, w związku z czym dłuższy jest zasięg lotu i czas przebywania w powietrzu.

Był swego czasu w lotnictwie taki okres, kiedy rakiety ziemie — powietrze zaczęły wypierać samoloty. Wydawało się wtedy, że to ostatnie w opole przestana liczyć. Jednak ludzie odpowiadający za rozwój lotnictwa nie bawem doszli z powrotem do wniosku, że żadna raketa, żaden bezpilotowy środek nie zastąpi myślicy i pilotującego samolotu człowieka, który w każdej chwili może zmienić zaprogramowany lot w zależności od sytuacji. Osobiście sądzę, że lotnictwo w dalszym ciągu będzie się rozwijać zgodnie ze sportowym hasłem: altius, sciplus, fortius, czyli: wyżej, szybciej, dalej.

— notował: Adam Łysakowski

— fot. Waldemar Wawrzysz

ZBR

DOBRE EFEKTY PRACY

(dokończenie ze str. 1)

nych, wielkości obciążeń i drgań znacznie spadły. Poziom obciążenie w zakresie prędkości 200-270 km/h jest zgodny z obliczonym, a w innych zakresach — nawet niższy. Natomiast drgania w całym przekroju lotu są niższe niż w Mi-2. Pilot doświadczalny mgr inż. Zbigniew Dąbski stwierdził, że „takim śmigłowcem przyjemnie się lata”.

Obniżenie poziomu drgań, obciążeń i uzyskanie wyższych prędkości, wymaganych warunkami taktyczno-technicznymi dla tego typu śmigłowca pozwoliło na wystąpienie Głównego Konstruktora mgr inż. St. Kamińskiego i kierownictwa przedsiębiorstwa do władz zwierzchnich z wnioskiem o rozpoczęcie prac uruchomieniowo-wdrożeniowych w zakresie partii informacyjnej.

W dalszej kolejności poprawiane będą walory eksploatacyjne w zakresie poziomu drgań i komfortu lotu doprowadzając śmigłowca do pełnej zgodności z WTT i odnosnymi przepisami budowy.

Aktualnie zakończono są badania czystości patentowej na obszar PRL i ZSRR. Na poszczególnych grupach konstrukcyjnych ustalono zostały świadectwa czystości patentowej.

Dalsze badania, na inne kraje RWPG, są w trakcie opracowywania.

Ogromny wysiłek ZBR dał jak widać dobre efekty.

Z pozostałych tematów należy wymienić prace i badania nad nową generacją wyposażenia „agro”, które spełniać będzie najnowsze wymagania w zakresie kultury agrolotniczej zaliczyć można do nich nowe rozrzućniki do nawozów i nasion o zwiększonej wydajności, aparaturę opryskującą do ultra małych dawek (średnica aerozolu ma wymiar odniesiony do mikrometrów). Zmniejsza się przez to kłopotliwość cieczy, a zabieg agrolotniczy do kładniej spełnia wymagania stawiane przy prowadzeniu tego typu prac. Dokładniej pokrywa cieczą opryskiwaną powierzchnię — jest bardziej skuteczny. Również śmigłowce wykonuje mniej nalożów, co daje oszczędności eksploatacyjne.

Kolejnym tematem prowadzonym wspólnie z Instytutem Lotnictwa była aparatura do opry-

skiwania obszarów wodnych przeciwko insektycydom wodnym. Próby prototypowe sprzętu prowadzone przez ZBR i ZEUS potwierdziły opinię, że aparatura jest nowoczesna i gwarantuje odpowiedni poziom zabiegów agrolotniczych. Tak też ocenił o specjalistów z krajów RWPG. Pozytywną opinię wydał też naukowcy z Akademii Rolniczych z Lublina i Olsztyna.

W tym roku wyeksportowana zostanie, do sprawdzenia eksploatacyjnego, taka właśnie aparatura. Jest szansa, że z takim sprzętem można będzie wejść również na rynki państw, które dotychczas nie były zainteresowane naszymi usługami „agro”, nie mówiąc o stałych krajowych i zagranicznych odbiorcach takich usług.

Dotychczas w ZBR wykonano 3 prototypy śmigłowca PZL „Kania”. Aktualnie trwają próby w locie — fabryczne próby dowodowe zaliczane do prób państwowych. Stanowią one podstawę do uzyskania w IKCSP krajowego świadectwa typu według przepisów FAR-29. Z zaawansowania prac wynika, że będzie to możliwe jeszcze w tym roku.

Modyfikacje śmigłowca „Kania”, prowadzone pod kierunkiem inż. Stanisława Markisa oprócz zmian w układzie napędowym, sprowadzały się do zastosowania nowego wyposażenia elektro-radio-nawigacyjnego oraz podniesienia komfortu lotu i zmian wewnątrz (zastosowanie materiałów dźwiękochłonnych i ocieplających).

Innym kierunkiem modyfikacji była zmiana osłon układu napędowego i wprowadzenia reflektora pod wirnikiem nośnym, który odchyła strugi powietrza i powoduje zmniejszenie poziomu drgań. Modyfikacje te zastosowano w egzemplarzu nr 4, na którym aktualnie trwają próby w locie, a uzyskane dotychczas wyniki są pozytywne.

Sfinalizowaniem całości tematu związanej ze śmigłowcem „Kania” będzie podjęcie decyzji o uruchomieniu produkcji. Do produkowanego Mi-2 doszedłby PZL „Sokół” i PZL „Kania”. Co to oznacza dla przedsiębiorstwa i załogi, jak sądzę, mówić nie trzeba.

A. Siepiak

dowy pilot szybowcowy, samolotowy i śmigłowcowy. Ma dopiero 23 lata.

— Mój kontakt z lotnictwem zaczął się jeszcze w okresie dzieciństwa, kiedy to będąc matym chłopcem chodziłem z ojcem na lotnisko. Na stałe z samolotami związałem się gdy miałem 15 lat i od tej pory jestem im wierny. Wcześniej przez kilka lat, podobnie zresztą jak chyba wszyscy piloci, zajmowałem się modelarstwem, które jest dobrą szkołą dla tych, którzy zamierzają latać.

Wielu młodych ludzi fascynuje latanie. Zawód lotnika jest na pewno ciekawy i przyjemny. W moim przekonaniu pilotem może zostać każdy człowiek, jeśli tylko pomyślnie przejdzie wszystkie badania i przewidziane regulaminem szkolenie. Wiele osób z wielkim entuzjazmem podejmują siłę, ale nie wszystkim starczy asek i samozaparcia i dlatego

SPRAWY STAWIAM OSTRO

Fakt, że WSK jest zakładem przemysłu lotniczego mamy załatwiony w świadomości. Czy podobnie jest ze specyfiką pracy?

Na ten temat rozmawiam z kierownikiem W-360 inż. ZDZISŁAWEM MARCINIAKIEM.

— Red.: Gdy jest mowa o wynikach produkcyjnych osiągniętych przez wydział, W-360 wymieniany jest wśród nich jako jeden z najlepszych...

— Z. Marciniak: Osiągnięcia nie przychodzi bez pracy. Realizacja zadań ubiegłego i tego roku przebiega w sposób rytmiczny. Na to składa się przede wszystkim praca całego wydziału, nawet w dni wolne od pracy. Pomimo braku zatrudnienia, realizujemy produkcję rytmicznie, to znaczy w każdym miesiącu wykonujemy zadania produkcyjne.

Oprócz dobrej pracy załogi, poprawiło się zaopatrzenie ze strony kooperacji — nie brakuje kleju, substancji chemicznych. Lepiej pracują pionierzy związane z wydziałem.

— Red.: Mówimy o produkcji, a jak wygląda sytuacja w sferze nieprodukcyjnej?

— Z. Marciniak: Ludzie w wydziale są raczej bezkonfliktowi. Chyba dlatego nie ma większych zażądań. Stosunki międzyludzkie, według mojej opinii, są poprawne. Podział mieszkań, nagród z zysku, podwyżek, premii odbywa się „bezbolnie”, nie wpływają na pracowników skargi i zażalenia.

— Red.: Pieniądze jednak budzą wiele emocji i nieporozumień, zwłaszcza premia uznaniowa. Jak w wydziale funkcjonuje system premiowania?



— Z. Marciniak: Uważam, że procent premii jest za wysoki. Operowanie tak wysoką premią pomimo, że stwarza duży bodziec do lepszej pracy, jest niepotrzebny. Pracownicy, dozorując orientację się w wysokościach zarobków i dlatego niepokojącym zjawiskiem w zakładzie i u nas w wydziale jest przyznawanie premii od zarobku z akordu. Wpajam mistrzom, co mnie się jeszcze nie udało, że nie powinni zaglądać do zarobków, a przy-

znawać premię za wkład pracy do wykonanych zadań. Mistrz musi doskonale się w tym orientować i nie sięgać do dokumentów — karty pracy. Wysokość premii nie powinna przekraczać moim zdaniem 30 proc., a stawka godzinowa powinna być wyższa.

— Red.: Najczęściej mówią, że kierownik W-360 jest twardy, wymagający...

— Z. Marciniak: Na dystansie miesiąca i roku, jak już powiedziałem, chcemy produkować w sposób równomierny. Jakiegolwiek zahamowanie musi być uśmiałe. Z drugiej strony wiadomo, że plany wydziału nie są maksymalne.

W perspektywie będziemy produkować jeszcze więcej. Nie może być miejsca na przetrzgnięcie, nie załatwianie spraw.

— Red.: Dobra praca wydziału wkład do obchodów Dnia Lotnictwa. Czy W-360 będzie obchodził to święto z poczuciem, że dobrze spełnił nałożone obowiązki?

— Z. Marciniak: Sądzę, że tak. Święto wypada w dniu normalnej pracy. Będzie akademiami, imprezami sportowo-rekreacyjnymi. Skoro o Święcie mówią. Nie można wszystkich pracowników wyróżnić, ale szczególnie chciałbym dwóch WŁADYSŁAWA CZYSZCZONIA i ALEKSANDRA SUKIEGO, którzy na to zasługują. Za wielki wysiłek, trud, zaangażowanie w wykonywaniu pracy dla rozwoju produkcji lotniczej.

— Red.: Dziękuję za rozmowę. Rozmawiał (AS)



LATO '83 DLA DOROSŁYCH

Wczoraj upłynął mi piąty dzień w towarzystwie Kaśki, jak już wspominałem, przyjechała na wakacje do mojej sąsiadki. Kasia jest sympatyczną i miłą dziewczyną, chętnie wciąż chodzi ze mną na spacer, w czasie których dobrze poznała nasze miasto. Powiedziałabym nawet, że za dobrze ponieważ wczoraj zaczęła już wybrzydząć. Szalenie mnie to zdziwiło, bo jeszcze nie tak dawno była Świdniczką zauroczona.

Najpierw nie spodobało jej się, że w aptece przy ulicy Sławińskiego na trzy istniejące okienka czynne jest tylko jedno. Później znowu, że w PKO są cztery okienka, a interesantów załatwia się tu tylko przy dwóch, a czasem tylko przy jednym. Próbowalem jej to wytłumaczyć, ale w ogóle nie chciała słuchać moich racji. Innym znowu razem przypieczyła się do mieszkańców Świdnika, za to, że dewastują zielenie, rysują po elewacjach budynków, klatkach schodowych i wszędzie gdzie tylko się da. Ze zamiast korzystać z podziemnego przejścia dla pieszych w dro-

dy. Raz w czasie uroczystości religijnych widziałam, święte obrazy wiszące na bdkonach na tle tak niecenzuralnej gawrony, że do tej pory od tego domu mnie odwraca. Powiedziałabym jeszcze sporo takich rzeczy, ale się spieszę. Przepraszam.

Nie szkodzi — odburknęłam — i posłaliśmy w przeciwnym kierunku, żeby jej przypadkiem znowu nie wejść w drogę.

Na nieszczęście jednak dla mnie znowu znaleźliśmy się przy kawiarni „Ja i Ty”. Tym razem Kasia nie czeptała się kawiarni lecz stojących spokojnie na postoiu taksówek, o których naopowiadała mi mnóstwo niestworzonych rzeczy. Czy ty wiesz kolego — zapytała ironicznie — dlaczego wszystkie świdnickie taksówki ustawiają się w jednym miejscu? Nie wiesz? A ja wiem. Otóż w Świdniku oprócz tego postoju są jeszcze trzy: przy Kopernika, dworcu PKP i ośrodku zdrowia. Tam jednak nigdy taksówki nie spotkasz, bo nasi kochani taksówkarze nie chcą jeździć po mieście, ponieważ im się to



KINO

Repertuar od 25 do 31 sierpnia 1983 r.
Czwartek (25.08) — 1. piątek (26.08) — 17.00 — GWIEZDNE WOJNY, USA, (12 l.); — 19.30 CZARNE I BIAŁE W KOLORZE, franc. (18 l.);
Sobota (27.08) — 15.00 DIABEŁ MOR-SKI, radz., bo. — 17.00 GWIEZDNE WOJNY, USA, (12 l.); — 19.30 PRZYPIŁYWCZUC, franc. (18 l.);
Niedziela (28.08) — 12.00 PORANEK, pol., bo. — 15.00 DIABEŁ MOR-SKI, radz., bo. — 17.00 GWIEZDNE WOJNY, USA, (12 l.); — 19.30 PRZYPIŁYWCZUC, franc. (18 l.);
Poniedziałek (29.08) — 17.00 i 19.15 PRZYPIŁYWCZUC, franc. (18 l.);
Wtorek (30.08) i środa (31.08) — 17.00 i 19.15. NIEZAMEŃNA KOBIETA, USA, (18 l.).

Kino zastrzega sobie możliwość ewentualnych zmian w programie.

Wyjaśnienie

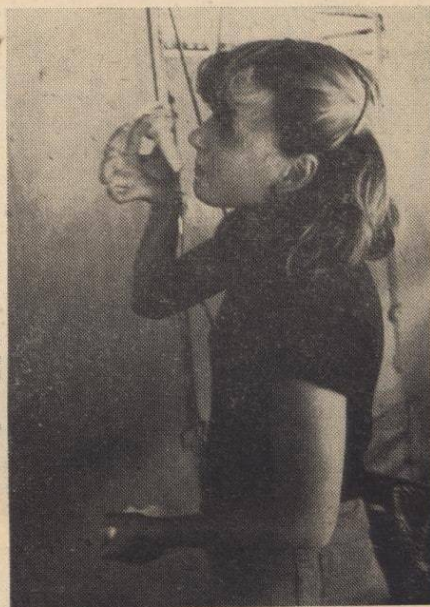
Odnosnie artykułu „Giną tradycje” zamieszczonego w „Głosie Świdnika” z dnia 4 sierpnia 1983 roku. Rada Klubu RDKF Dodek wyjaśnia, iż była rozpatrywana propozycja zorganizowania w miesiącach letnich „Świdnickiego Lata Filmowego”. Jest to jednak mało możliwe do realizacji ze względu na bardzo skromny repertuar filmowy jakim dysponuje dystrybutor lubelski. Dlatego też w tym układzie było niecelowym organizowanie „Lata Filmowego” i wyświetlanie filmów po to, aby je wyświetlać.

Z poważaniem
wiceprezes ds. programowych
Andrzej Dylon



Zabawę najchętniej organizowały sobie dzieci. Można przebudować chodnik lub pograć w piłkę. Z rozrywek dla starszych dzieci proponujemy obejrzenie plakatu klubu Iskra. Można jeszcze zjeść lody, co wydaje się zajęciem najbardziej atrakcyjnym.

fol. W. Wawrzyszko



URLOP Z DZIEWCZYNĄ (II)

dze do WSK i z powrotem chodzą po torach. Na domiar złego tak głośno o tym mówiła, że wokół słyszeć ją uszyściły przechodnie. Aż w pewnym momencie do naszej rozmowy wtrąciło się jakieś wołanie kobiece i dawała ją popierać. Niech pani sobie wyobrazi młoda pani — powiedziała — że tu największą winę ponoszą dorośli, a przede wszystkim rodzice. Ja już wielokrotnie zwracałam uwagę młodym mamom, ale prawie zawsze kończyło się to dla mnie nieprzyjemnie. Niejedną z oburzeniem jeszcze zapytała — dlaczego bez powodu czeptała się jej dziewczynka, które nie złego nie robi tylko biega sobie po trawniku, albo że jej dziecku wolno robić co mu się podoba. To samo dotyczy starszych dzieci, którym rodzice pozwalają przebywać na ulicy do późnych godzin nocnych. A gdy pani zapyta czyje dzieci tak psocą pod blokiem, to każda mama powie, że to sąsiada. Dziwne panują u nas zwyczaje. Albo kto to widział, żeby między blokami suszyły bieliznę. Jak ci ludzie nie wstydzą się wystawiać osobistych rzeczy na widok publiczny. Takiego zwyczaju chyba w całej Polsce nie ma. Ale z tym to jeszcze pół bie-

nie opłaca. A jeśli już któreś muś przyjdzie ochota na przejazd, to na przykład za kurs spod „Ja i Ty” życzy sobie minimum 100 zł. Aby jednak nie tłumaczyć każdemu natrętowi oddzielnie w czym rzecz — kierowca pierwszej w kolejce taksówki ustawia „kogutka” taksometru z napisem zajęty. Tylko zapyta, a z czego ci ludzie żyją? Z jeżdżenia. Tylko że nie po mieście lecz do innych miejscowości. Chętnie np. w dni wypłat rozwożą ludzi po knajpach do okolicznych miejscowości jak: Piaski, Kalinówka, Lublin. Chętnie też jeżdżą w dalsze trasy byle nie po Świdniku. Po wysłuchaniu tych „informacji” przenieśliśmy się na Plac 25-lecia, gdzie zamierzaliśmy trochę odpocząć. Ale wkrótce nasze nadzieje okazały się płonne, bowiem spora część ławek okupowana była przez kibicujących karciarzom i grającym w warcaby, a kilka pozostałych zajęli jacyś ludzie. Wolnej ławki nie udało nam się tu znaleźć. Resztę dnia spędziliśmy więc na rozmyśleniach jak pożytecznie i przyjemnie spędzić czas wolny w naszym mieście, bo telewizję już oglądaliśmy.

Adam

Za długo...

W sierpniu nasz czytelnik p. Tadeusz Kustnik zamieszczał przy ulicy Ko-

mnika 20 — zgłosił w Świdnickim teatrze ZURT potrzebę naprawy teatru. Do dzisiaj (19.08.) ZURT nie reagował.

Try aby pokonać tę zwłokę nasz

czelnik musi udać się na zaplecze

teatru i tam „przemówić” do które-

go z panów techników?

Lekarzom, pielęgniarkom i całemu personelowi pomocniczemu Chirurgii Szpitala Rejonowego w Świdniku, za troskliwą opiekę nad śp. moim mężem składam serdeczne podziękowania

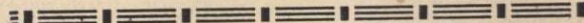
Józefa Bartosza

Wszystkim, którzy okazali pomoc i współczucie w trudnych dla mnie chwilach związanych z chorobą i śmiercią oraz wzięli udział w uroczystościach pogrzebowych mojego męża

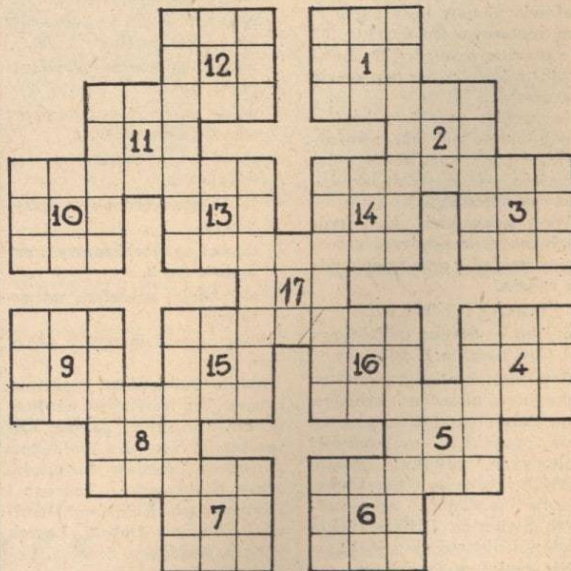
TADEUSZA BARTOSZA

składam serdeczne podziękowania

Józefa Bartosza



KRZYŻÓWKA



Wokół poszczególnych liczb wpisać zgodnie z ruchem wskazówek zegara 17 ósmioliterowych wyrazów. Dla ułatwienia: początek w prawym górnym rogu numeru 1. Pozostałe do odgadnięcia.

1) Uwielbienie, hołd; 2) drukowana kopia obrazu; 3) odpis kłopoty, wtórny komplet; 4) sprawdza błędy w gazetach; 5) grecka bogini piękności; 6) pismo wydawane periodycznie; 7)

imię znanego pisarza (m. in. „Ziele na kraterze”); 8) sztuczne tworzywa; 9) noszony na szyi przeciwdziała nie-szczęściom; 10) rzadkie imię żeńskie; 11) ostatnio był w Opolu i Kołobrzegu; 12) nieudane dzieło (potocznie); 13) rodzaj okrągłego placuszka; 14) rzadko spotykany, biały krak; 15) najbardziej popularne polskie nazwisko; 16) artysta prezentujący swoje dzieła; 17) pracujący w zespołach.

MEWKI I DIAMENTY...

Szybownicy są pierwsi. W sezonie przy pewnej pogodzie niepokojni, już świtem czekają przy hangarze „zaklepując szybowce”. Ruszą na przeloty nie przedzie jak za kilka godzin, o 10 lub 11 aż pokazują się upragnione cumulusy. Wcześniej przygotowania: wyhangarowanie a następnie mycie szybowców, przegląd niezbędnych dokumentów, ekwipunek: mapa, aparat fotograficzny, okulary, czapka, czasem okopienie bębna barografu; jeszcze komunikat meteo, zgody na loty ze strefy Sandomierz, sprawdzenie przygo-

DZIEŃ NA LOTNISKU

ZASAMI W KĄCIE LOTNISKI...

...nie wadząc nikomu pierwszych życiowych konfrontacji założeń z efektami dokonują modelarzy. Tylko ten, który patrzył na roztrąskane modele — efekt zmudnej dźbaniny wielu wieczorów, miesięcy, kwartałów wie jakie to przeżycie.

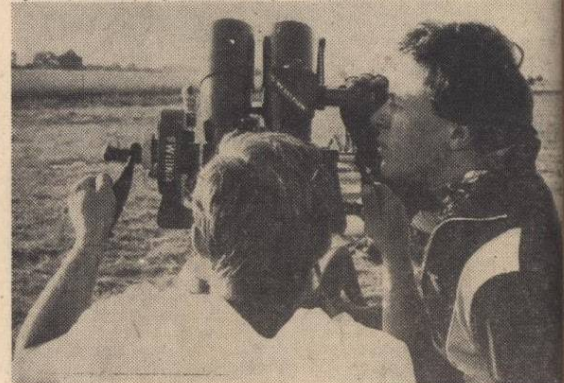
Ta pasja ma cudowną właściwość łączenia kalkulacji i sędziwych panów, choć uprawiają ją na ogół mężczyźni, „chwytają” i dziewczęta. Jest przede wszystkim nauką precyzji i skromności. Nie tylko ze względu na modele, które bezlitośnie obnażają każdy brak doskonałości konstrukcji czy wykonania już podczas pierwszej próby lotu. Także dlatego, że dla niewtajemniczonych jest to świat zamknięty, nie do dostrzeżenia są osiągnięcia tam sukcesy — za to widoczne są porażki. Jest to jednak coś co tam ciągnie. Przekora? Odkroczenia od wielkiego świata bez treści a pełnego blachy w świat gdzie mimo małych wymiarów jest wiele sensu i treści?

W Świdniku modelarstwem zajmuje się kilkaset osób — wychowanków instruktorów Andrzeja Lipińskiego i Władysława Starobrata, którzy od lat kulturowo te zainteresowania. Do doskonałości niezbędnej przy uprawianiu sportu modelarskiego — doszło kilku. Nie przeszkodził im w tym brak narzędzi, materiałów, paliwa, silników, możliwości uczenia się od mistrzów itd. Nie będący faworytami w żadnych zawodach, bez fanfar znaleźli się w krajowej czołówce. To świadczy nie tylko o osiągniętej technice. Także o sile pasji.

SAMOLOTY...

...warczą, tu bywa i przez cały dzień. Mimo, że zdarza się niektórym mieszkańcom Świdnika na to narzekać, bez ich akompaniamentu jest smutno. Najczęściej latają na usługi szybownic (holują „Bociany”, „Muchy”, czy nawet „Coby” i „Jantary” w górę) lub spadochroniarzy wywo-

bie pozwolić na to by któraś z niezliczonej ilości linek była w innym niż wyznaczone miejsce. To jest dopiero koronkowa praca! Pomagają w tym oprócz haczyków, ramek, szpilek itd. oczy-



wieście koleczy. Sprawdza instruktor. Później odprawa, omówienie zadań, planowanie wylotu, start. Na wysokości 800 m wyskakują mniej doświadczeni, wyżej lecą ci którzy mają do wykonania skoki z opóźnionym otwarciem spadochronu. Kolejne metamorfozy, strach, blaznowanie i koncentracja. Czyste dotąd niebo zakwita kolorem kwiatów. Najpierw skacze się na kulistym ST-7, bardziej spłaszczonych WT-15 wreszcie płaskich jak gazeta SW-5. Do skoków na „latającym skrzydle” czyli SW-11 dochodzą najlepsi. Kiedyś Piotr Brendler, Mirek Kaczorowski dziś Dolega, Chodakowski, Skrzybiec i Klaczyński. Ci już sięgają centra.

TRADYCJE...

Powstały przed 30-laty Aeroklub miał jako pierwszy w Polsce w swej nazwie przymiotnik robotniczy — podkreślający źródło i więzi łączące tę szkołę pi-

ty, kresu swych dni). Staruś ciasny hangar nie mieścił tego sprzętu, spadochroniarze kontenery zamiast biura wynajmowali kawałek baraku (obok stał kolejowej) traktor i dwie Nysy. Jeszcze pięciu instruktorów, mechanicy z kawałkiem warsztatu... co najważniejsze potężny traktor za miedzą. Bez sąsiadów

WSK ciężko byłoby żyć, a tym bardziej latać w Aeroklubie. Wziął się wzajemnie. Niewielu pilotów z zakładu może powiedzieć że nigdy nie z Aeroklubem miało wspólnego — szczególnie tych którym nie wystarczyła licencja śmigłowcowa, ci i ci często zetknęli się z Aeroklubem w modelarni, kole spadochronowym czy na samolotowym lub szybowcowym starcie.

Wielu wychowało tutaj synów. Podczas tegorocznych pokazów w Święto Lotnictwa, powiatowej fikołki będzie kręcił już trzeci Kasperków, bo najmłodszy Janusz zaczyna już ścigać się z Stanisławem i Ryszardem. Andrzej Dyczkowski latać z szybowcu w tym roku nauczył ojciec Jerzy. To że szef wyszkolenia aeroklubu uczył latać samolotem żonę Barbarę wielu młodziwów niż fakt że instruktor Małgorzata Burczak w tajemnicę wla w arkana latania swego małżonka Wiesława.

Przykłady można mnożyć: Henryk i Waldemar Jaworscy, Tomasz Jacek i Tomek Miłoszowski. Na śmigłowcach w WSK latał Tadeusz i Dariusz Zach czy choćby legendarny Tadeusz Górniak, czyli synem Leszkiem. Tradycje są tu wciąż żywe, a dzień powszedni... pracowity. Przynajmniej w tym roku który jest jak dotąd łaskawy dla tych, którzy nie chcą przepuszczać szansy i pomagają losowi swego pracą.

Dopisała i aura i ludzie i sprzyja Tyle ruchu na świdnickim niebo nie było już dawno; teraz w sezonie spadochroniarze mają z sobą 640 skoków (w całym roku 514), szybownicy 3 diamenty 20 tys. km (w ub. roku 11 tys.), ponad 1000 godzin w powietrzu. Piloci samolotowi „dolatują” 1000 godzin w ub. roku 581).

Ale dzień na lotnisku zaczyna się wcześniej a trwa do ciem-



du jest przywrócenie Aeroklubowi tej właśnie świetności.

Jak dziś prezentuje się ta węglańska z której rekrutuje się większość zakładowych pilotów? Rzućmy okiem na stan posiadania: kilka samolotów już wysłużonych, ale jeszcze „na chodzie”, 13 szybowców (wiele dobiega nieste-

Zobaczmy!

Maria Balicka

Tygodnik załogi WSK „PZL-Świdnik”. Adres redakcji: 21-040 Świdnik, ul. Przdowników Pracy 1, tel. 120-61, w. 51-51; WSK-S z 1394 23.08.83 r. —

towania do lotu, ostatnie wskazówki instruktora, wypolerowanie flanelką plexiglasowej osłony kabiny.

Znaki z płócien startowych już wyłożone — strzala leży dokładnie w łozu wiatru. Koleczy ciągną traktorem szybowce na start. Za chwilę kołuje holówka, jeszcze sprawdzenie łączności, sfotografowanie tablicy z wypisaną trasą przelotu, ktoś do skrzydła i... poleciał.

Emocje towarzyszące różnym startom są równie gorące; uczeń — pilot z trzema mewkami w klapie lecający „Muchą” ma swą pierwszą w życiu pięćdziesięciokilometrową trasę, przeżywa lot tak intensywnie jak wyczynowiec startujący „Jantarem” na 500 km

chmury burzowej bo za to można zbyt wiele zapłacić. A, że czasem brak silnika przypomni o sobie i zwołanie się na rzęsach nawet nie pomoże... trudno trzeba umieć przetrwać. Lądowanie w terenie to też droga do poznania piękna okolicy i ćwiczenie cnoty cierpliwości w oczekiwaniu na upragniony wózek lub holówkę. Za to będzie można próbować jeszcze nie raz, aż do zwycięstwa.

Co będzie zwycięstwem? Każdy ma własną miarę. Dla mnie będzie to 50 km; dla Waldemara Jaworskiego od niedawna jest nim pokonanie 700 km. Przy takich kryteriach bywa się jednak jak Waldek kadrowiczem lub jak ongiś Wiktor Szurowski — Mistrzem Polski.

Program imprez

(Dokończenie ze str. 1)

konkurencji przewidziano szereg upominków a najbardziej interesującą zapowiada się ostateczna konkurencja w której szefowie pionów będą pokonywać motorowerem dystans 100 m slalomem pomiędzy 10 bramkami, wioząc pojazdem swoje sekretarki.

Szczegóły przebiegu konkurencji znane są już zawodnikom — i jak nam donoszą donosiciele — odbywają się intensywnie treningi.

We wszystkich konkurencjach mogą uczestniczyć pracownicy zakładu oraz członkowie ich rodzin.

POKAZY LOTNICZE

Lotnisko — Strona południowa godzina 15.00

Ostatnim, ale najbardziej atrakcyjnym akordem obchodów Dnia Lotnictwa będzie prezentacja wysokich umiejętności najlepszych pilotów sportowych i skoczków Aeroklubu, pilotów zakładów agrolotniczych Świdnika i Mielca oraz pilotów wojskowych z Dębina. Nie mniej widowiskowo zapowiadają się wyczyny spadochroniarzy.

Oto szczegóły:

Pokazy rozpoczną się o godz. 15.00 przelotem trzech samolotów sportowych z flagami. Później będziemy oglądać:

- akrobacje na szybowcach Cobra, Jantar, Kobuz,
- hol szybowców przez śmigłowce z zawisem szybowców,

- lot zespołowy trzech szybowców Pirat,
- akrobacja pojedyncza i zespołowa na samolotach Zlin-42, 50, 526, 526AFS,
- pokaz pilotażu śmigłowców Mi-2, Kania, Hughes-300,
- pokaz zabiegów agrolotniczych Mi-2,
- pokaz gaszenia pożaru przez samolot Dromader,
- skoki spadochronowe ze śmigłowca,
- skoki spadochronowe z szybowca,
- desant spadochronowy z samolotu An-2,
- akrobacje samolotu odrzutowego.

Słowo o wykonawcach pokazów.

Swoje umiejętności zaprezentują między innymi piloci: Stanisław, Ryszard i Janusz Kasperkowie, Henryk i Waldemar Jaworscy, Zdzisław Chyliński, Jerzy Dyczkowski, Tadeusz i Dariusz Zach, Zbigniew Domin, Zbigniew Dąbski, Leszek Wlazło, Waldemar Smoleń, Leszek Koc, oraz liczna grupa skoczków spadochronowych z Bartłomiejem Malcem i Ryszardem Pomorskim na czele.

Największą, lotniczą atrakcją dla pań zostawiliśmy na koniec.

Prowadzącym i komentującym pokazy lotnicze będzie najlepszy redaktor wśród pilotów — Tadeusz Szuk!

Zapraszamy.

zając ich „pod sufit”. Tym ostatnim służy burczymucha pocziwy An-2. Szybownicy zaś lubią „Wilgę” mniej „Gawrona” czy JAKA-12. Na dwumiejscowych „Zlinach” szkoli się „podstawówkę”, jednomiejscowy służy akrobatom do szlifowania bezceki, pętli, ranwersów i wiązania ich w całe zestawy „łamańców”. Nie ma w tej dziedzinie mistrza nad Kasperka. Janusz potrafi swoimi „cudami” wyciągnąć pół zakładu przed budynek, zatrzymać ludzi na ulicach i dech w piersiach. Toteż chętnych do szkolenia się na samolotach jest znacznie więcej niż możliwości. W tym roku wyszkolono i tak rekordowo, bo aż 6 szczęśliwców. Przed nimi wszyscy, trasy, strefy, rajdy, zawody. Ech, i za się w oku kręci...

KOŁO, REKAW, STOŁ...

...to atrybuty spadochroniarzy, którzy na tegoroczne święto otrzymali od patrona najlepszy prezent: pełnowymiarowe koło treningowe. Wyspane płaskiem gwarantuje bezpieczeństwo skoków. Trudniej będzie tu nie trafić, jeszcze trudniej złamać nogę. Rekaw — czyli urządzenie wskazujące kierunek wiatru znacznie pomaga w ostatecznym efekcie lądowania na piasku. Na stole, czyli długim pasie brezentu układa się przed każdym wylotem spadochron. Dokładność jest tu na cenę życia. Nie można so-