

fot. Waldemar Wawrzyszko

23 sierpnia mija 40 lat od chwili gdy w zwycięskim marszu sojuszników armii pojawiły się po raz pierwszy nad Wisłą, w rejonie Warki, samoloty z białoczerwonym szachownicą na skrzydłach. Rocznicą tego dnia, ustanowioną dniem Lotnictwa jest każdego roku świętem braci lotniczej, ale też wydarzeniem dla naszego miasta,

miejscowości są wzorem dla innych.

Dzięki pracy kilkusetosobnej załogi WSK trwałe i znaczące miejsce zajmuje w tym wszystkim Świdnik. Trzydziestoletnia historia tego miasta jest ściśle związana z tą fabryką, wraz z jej rozwojem rosło miasto, zmieniał się standard życia jego mieszkańców. Dzisiaj WSK

TO NASZE ŚWIĘTO

które w pierwszych latach ludowej państwowości powstało i wciąż żyje w swoistej symbiozie z rozwijającym się tuż obok, nowoczesnym, zbudowanym od podstaw przemysłowym zakładem lotniczym. Czy dzieło ten jest rzeczywistością, czy bardziej doniosłą i wroczystą dla jego mieszkańców? Czy Świdnicki Kowalski chociaż odrobinę czuje się związany z lotnictwem? Wreszcie — jak może odpowiedzieć sobie na pytanie: co ja mam z tego lotnictwa?

W momencie powojennego startu przemysłu lotniczego Świdnik był nie znaczącą podlubielską wsią a zakład lotnictwa na tej ziemi były w czasie działań wojennych niemal kompletnie zniszczone. Znałe decyzje z początku lat pięćdziesiątych umożliwiły zmaterializowanie się entuzjazmu ludzi już tu osiadłych i tych, co do Świdnika stale przybywali. Tworzyli oni pracę fakty, potwierdzali nimi swój udział w systematycznym rozwoju rodzimego lotnictwa. Minęły lata wyteżonej pracy. Spełniły się zamiary: ambicje pionierów lat pięćdziesiątych, mimo takich czy innych wahań koniunkturalnych Polska jest wśród krajów produkujących sprzęt lotniczy, zaś ludzie zasiadający za sterami statków powietrznych z polskimi znakami — często mistrzami, których u-

„PZL Świdnik”, Świdnik — to nazwy które są znane nawet już poza granicami kraju, znaczą tyle, co dobrze wykończony czas tworzenia, nowoczesność, zasobność i duże perspektywy rozwoju. W codziennym trudzie nie zauważamy często tych prawd, nie dostrzegamy swego miejsca na gospodarce i społecznej mapie kraju czy też nawet regionu. Trudno często spojrzeć, iż każdy rok w naszym życiu jest inny niż poprzednie, że Świdnika nie ogarnęła owa „spieczka” tak charakterystyczna dla wielu podobnych miast. I tak będzie chyba nadal, gdyż zawarte kilkadziesiąt lat temu przymierze z lotnictwem jest związkiem trwałym, przynoszącym korzyści wielorakiej natury.

I WARTO CHYBA BY DZIEŃ LOTNICTWA, CHOCIAŻ TYLKO SYMBOL, SKŁONIŁ WSZYSTKICH KTOŹY CHOCIAŻ CZĘŚĆ SWEGO ŻYCIA ZWIĄZAŁI Z LOTNICTWEM, POŚWIĘCILI MU CHOCIAŻ TROCHĘ SERCA DO GŁĘBSZEJ REFLEKSJI, BY POTRAFIŁI TEN DZIEŃ JAKO SWOJE ŚWIĘTO — NIEZALEŻNIE OD TEGO CZY LOTNICTWO POWINNOŚCI REALIZUJĄ W POWIETRZU LUB NA ZIEMI. WTEDY ODPOWIEDZI NA WZROŚNIEJ POSTAWIONE PYTANIA BĘDĄ W WIĘKSZOŚCI POZYTYWNE.

MÓWI STANISŁAW MADEJ:

Będzie na co popatrzeć

Tradycyjnie podczas obchodów Święta Lotnictwa największym zainteresowaniem widzów cieszą się pokazy lotnicze. Nie inaczej zapewne będzie i w tym roku...

Przygotowaniami do tegorocznych pokazów kieruje z ramienia Komitetu Organizacyjnego Obchodów STANISŁAW MADEJ. Do niego też zwróciliśmy się z prośbą o kilka informacji dotyczących programu pokazów i stanu przygotowań:

Pokazy rozpoczną się w niedzielę 2 września o godzinie 14.00. Główną ich część wypełnią pokazy w wykonaniu członków świdnickiego Aeroklubu. Złożą się na nie m. in. akrobacje szybowcowe i samolotowe oraz loty zespołowe. Drugą część pokazów nazwałbym — śmigłowcową. W pro-

gramie m. in. pilotaż, akrobacje, użycie śmigłowców w rolnictwie.

Następnie trzeci blok pokazów: spadochronowy obejmujący skoki spadochronowe — pojedyncze i grupowe — z samolotu, szybowca i śmigłowca.

Ostatni punkt to zespołowa akrobacja samolotowa w wykonaniu Stanisława, Ryszarda i Janusza Kasperków.

Po raz pierwszy prawdopodobnie zaprezentowany zostanie pokaz „latającego Ikara” na uwięzi za śmigłowcem. Przewidujemy pokaz motolotni i jeżeli uda nam się sfinalizować zamierzenia... start balonu (!).

Szczegółowy program pokazów zamieścimy w następnym numerze.

GLZOS ŚWIDNIKA

TYGODNIK ZAŁOGI WSK „PZL - ŚWIDNIK”

Nr 34 (712)

23 sierpnia 1984 r.

Cena 2 zł

WNIOSKI PO XVI PLENUM KC • ZAŁOŻENIA CPR — 1985

Poznać opinię klasy robotniczej

Niezwykle pracowite są odbywające się już drugi tydzień otwarte zebrania oddziałowych organizacji partyjnych organizowane specjalnie celem przeprowadzenia społecznej konsultacji licznych problemów, które w świetle ocen i ustaleń XVI Plenum KC wymagają pilnego rozwiązania oraz przedyskutowania założeń Centralnego Planu Roczego 1985.

W naszym przedsiębiorstwie odbyło się już 28 zebrań OOP.

Czy można więc już pozwolić sobie na pierwsze wnioski? Owszem, jeśli ta ocena dotyczyć ma przebiegu konsultacji, ale nie w odniesieniu do jej wyników, bowiem te ostatnie są rzeczą bardzo względną i różnicowaną.

Może więc kilka spostrzeżeń jakie nasuwają się po pierwszym etapie zebrań. Przede wszystkim na uwagę zasługuje fakt, iż mimo pełni zimy i sezonu urlopowego zebrania cieszą się dużą frekwencją a udział w nich bez-

partyjnych dochodzi średnio do pięćdziesięciu procent. Szczególnie żywo toczy się dyskusja dotycząca 28 problemów zasygnalizowanych podczas obrad XVI Plenum KC. W wielu kwestiach poglądy i opinie dyskusantów są kraciowo różne, są jednak i takie punkty, co do których opinie są w większości zgodne. Niewymierną korzyścią partyjnej dyskusji jest nieraz liczona ilość niekiedy rzeczywiście interesujących rozwiązań ważnych spraw.

Na zebraniu OOP nr 9 (odbyło się przed tygodniem) udzielenie odpowiedzi na 28 pytań i zagadnień zabrało dyskusantom ponad (Dokończenie na str. 2)

Potrójny sukces

Umilkł już warkot „holówek”, zniknęły z nieba nad Radawcem szybowce. Pilot rozlecieli się do

macierzystych aeroklubów. XVIII Międzynarodowe Zawody Szybowcowe, które rozpoczęły się w sobotę, 5 sierpnia dobiegły końca.

W zawodach wystartowało 3 zawodników z Aeroklubu Budapeszteńskiego i 31 zawodników z Aeroklubów: Lubelskiego, Świdnickiego, Ziemi Zamojskiej, Stalowej Woli, Krakowa, Dębina i Mielca.

Aeroklub Robotniczy w Świdniku reprezentowali: WALDEMAR JAWORSKI i DARIUSZ ZACH na szybowcach „Jantar — Standard” — 3, MARIUSZ PRANDOTA na „Jantarze — standard” — 2, JERZY DYCZKOWSKI

na „Cobrze”, WIESŁAW BULISZAK i SŁAWOMIR ZAGOJSKI na „Piratach”. Zawodnicy z pozostałych aeroklubów latali na podobnym sprzęcie i dlatego przy obliczeniu wyników sędziowie stosowali współczynniki przeliczeniowe, co pozwoliło na prowadzenie jednej klasyfikacji.

Już w sobotę, tuż po uroczystości otwarcia zawodów, piloci wystartowali do pierwszej konkurencji. Był nią przełot przedkościowy po trasie trójkątą 134 km Radawiec — Opole Lubelskie — Milejów — Radawiec. Bezapelacyjnie wygrał W. Jaworski, przed swoim kolegą klubowym (Dokończenie na str. 6)

PERSONALIA

Nominacje otrzymali (od 1 sierpnia 1984 roku) MIECZYSLAW KOSMOWSKI — kierownik W-360; ZBIGNIEW ZIELIŃSKI — kierownik zmianowy w służbach głównego dyspozytora; JÓZEF TEREPORA — kierownik działu MZM; GRZEGORZ ZAŁUSKI — zastępca kierownika W-160.

Festyn sportowo-rekreacyjny

Jak nas poinformował prezes FKS Avia — JERZY MICIUL 2 września w godzinach od 10.00 do 12.30 na stadionie FKS Avia (przed pokazami lotniczymi) odbędzie się Festyn Sportowo-Rekreacyjny.

Wezmą w nim udział następujące zespoły:

- PRODUKCJA
- PION TECHNICZNY
- INWESTYCJE
- ZAKŁAD DOŚWIADCZALNY
- PION NSB, NH, NE
- WSK TOMASZÓW

W programie festynu przewidziano następujące konkurencje i gry sportowe: przeciąganie liny, rzuty piłką lekarską, podnoszenie ciężarka o wadze 17,5 kg (w ciągu 1 minuty), bieg na szczydach, bieg slalomowy z piłką, rzuty piłką do kosza, strzały do bramki i mini siatkówka kobiet.

NAJLEPSZY ZESPÓŁ (PION) OTRZYMA — PUCHAR PRZECHODNI DYREKTORA NACZELNEGO, PUCHAR KZ (Dokończenie na str. 6)



WNIOSKI PO XVI PLENUM KC • ZAŁOŻENIA CPR — 1985

Poznać opinię klasy robotniczej

(Dokończenie ze str. 1)

3 godziny! Jeżeli dodać, że przynajmniej połowę z tych punktów załatwiono „z marszu”, bez straty czasu i różnicy zdań, to chyba w dostatecznym stopniu przybliżyło obraz równie żywej co rzeczowej pracy zebranych; partyjnych i bezpartyjnych. Szczególnie wiele uwagi zabrał „żelazny” temat narodowej dyskusji czyli budownictwo mieszkaniowe. Wskazano na niedomagania obowiązującego prawa lokalowego, sformalizowanie przepisów, wreszcie szczególnie szkodliwe społecznie zjawisko jakim jest ewakuacja, pewnej grupy nieuczciwych ludzi.

Duże zróżnicowanie poglądów — a można wysnuć taki wniosek nie tylko na podstawie zebrania w „dziewiątce” — występuje w kwestii ewentualnego zniesienia urlopów wychowawczych. Młodzi — wiadomo — generalnie bronią raz zdobytych przywilejów, starsi wypowiadają się za skróceniem urlopów wychowawczych. Ważny jest również sposób wykorzystywania urlopów a także system ich przydziału, który powinien być znowelizowany.

Pewna rozbieżność poglądów występuje w kwestii powołania inspekcji robotniczo-chłopskiej. Spowodowana ona została m. in. tym, że w warunkach reformy gospodarczej zakłady pracy będą bronić się przed oddelegowywaniem swoich pracowników do jakichkolwiek prac społecznych w tym także do inspekcji. Poza tym, sceptycy twierdzą, że dość jest organów kontrolnych i wyrażają opinie, że jeżeli istniejące spełniać będą dobrze swoje zadania to w zupełności to wystarczy...

Zdecydowanie wypowiedzieli się konsultanci w sprawie preferencji dla młodzieży robotniczo-chłopskiej wybierającej się na studia. Opinia była jednoznaczna — jedyną formą preferencji mogą być przygotowawcze kursy wyrównawcze przed egzaminami. Poza tym, jedynym kryterium przyjęć powinien być zasób wiedzy każdego z kandydatów. Tylko to bowiem daje gwarancję wykształcenia fachowców najwyższej klasy.

Równoległe z dyskusją rozpoczętą na XVI Plenum KC toczy się ogólnospołeczna konsultacja założeń CPR — 1985. Przed trzema tygodniami prasa zamieściła założenia przyszłorocznego planu. Wprawdzie lektura tego tekstu jest zajęciem znużającym, ale dopiero jego znajomość pozwala obywatelowi na zapoznanie się ze stanem naszego narodowego gospodarstwa, jego silnymi i słabszymi stronami. Takie przygotowanie pozwala na formułowanie postulatów podczas zebrania konsultacyjnych.

Rząd i partia decydując się na społeczną dyskusję o tym jak będziemy gospodarzyć w przyszłym roku liczą na opinie obywateli dotyczące zwłaszcza obniżenia kosztów materiałowych, zwiększenia eksportu (dla uzyskania większej ilości środków na import niezbędny dla produkcji), metod zapewnienia równo-

wagi towarowo-pieniężnej i dbałości o stabilny poziom życia polskich rodzin.

Wybór odpowiednich wariantów do opracowania przyszłorocznego planu nie będzie rzeczą łatwą. Do rozdysponowania są ściśle określone środki a pole manewru ograniczają w miarę stałe wielkości i możliwości zasilania gospodarki w surowce, nakłady finansowe, zasoby rąk do pracy.

Przeznaczenie większej ilości środków na jeden cel powoduje automatycznie zmniejszenie szans na rozwiązanie innych.

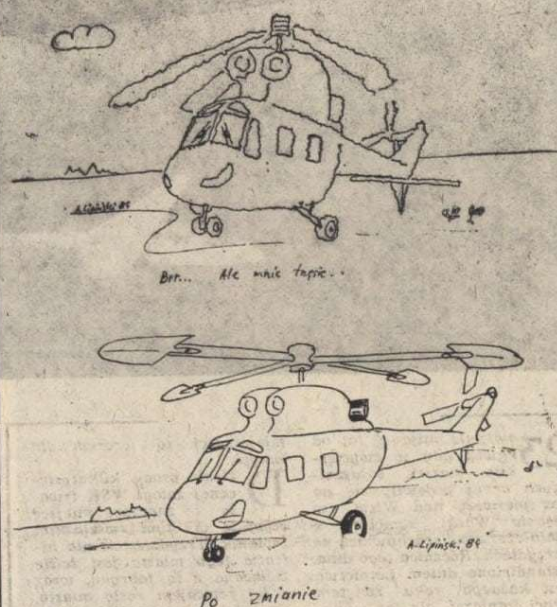
Przykład? Oto jedno z ważniejszych zagadnień przygotowywanego CPR — 1985; dotyczy dochodów realnych. Czy w przyszłym roku mają one pozostać na obecnym poziomie a jednocześnie cały wysiłek skierowany zostanie na poprawę równowagi rynkowej (WARIANT I) czy też wynagrodzenia realne mają wzrosnąć o 1 — 1,5 procenta, ale oznaczałoby to brak pokrycia towarowego na część wypłat (i to jest WARIANT II).

Na coś się zdecydować musimy, bo jednocześnie podnoszenie uposażeń i zapewnianie pólek są w obecnej sytuacji niemożliwe.

Dyskusja nad założeniami CPR — 1985 potrwa do końca września, w przedsiębiorstwie do końca bieżącego miesiąca.

DNI LOTNICTWA '84

Z teki humorysty



Czy wiesz że...

- w aeroklubach czasami lata się na pożyczonym sprzęcie. Wypożyczony z Radawca „Puchacz” wylatał 160 godzin
- Aeroklub liczy 200 członków
- dziennie średnio „holówkami” wylatuje się około 4 godzin (czyli 40 razy wyholowane są szybowce)
- szybowcy w tym sezonie wylatali około 800 godzin
- szybowce szkolne wyholowuje się, w zależności od zadania i ćwiczenia, do wysokości 300-500 m, do ćwiczeń sytuacyjnych — „korkociągów” — 800 m, do nauki akrobacji — około 1000 m,

- gdy nie ma termiki — 1000 m
- do holowania szybowców służą: „Gawron”, „Jak” i „Wilga”, a dawniej — śmigłowce
- 28 pilotów czeka na zatwierdzenie przez APRL srebrnych odznak pilota szybowcowego, a 1 — na odznakę diamentową
- diamenty otrzymuje się za przelot po trójkącie zamkniętym 300 km, trójkącie 500 km i powyżej 5 tys. m
- przewyższenie można „zrobić” mając za sobą lot „haliński”, badania pilota w komorze niskich ciśnień, loty chmurowe (na przyrządy)

LUDZIE Z „OGONA”

Przypomnienie komukolwiek, że śmigłowiec musi być wykonany solidnie byłoby zwykłym truizmem. Każdy pracownik zatrudniony przy jego produkcji w pełni zdaje sobie z tego sprawę. Tu nie można pozwolić sobie na najmniejszą nawet niedokładność czy omijanie reżimów technologicznych. W śmigłowcu wszystko jednakowo ważne. O ile jednak z wykonaniem większości części czy podzespołów są mniejsze lub większe problemy, o tyle z montażem belki ogonowej są one olbrzymie. Pracownicy operacji montażu belki otrzymują gotowe połówki tego podzespołu. Ich zadaniem jest połączyć je w jedną całość. Połówki te wędrują więc do specjalnego przyrządu, gdzie zaczyna się montaż. Średnica belki od strony kadłuba wynosi 75 cm, od strony śmigła ogonowego — 35 cm. Wiele części wykonuje się u nas w przyrządach. Wszędzie gdzie tylko można ułatwia się ludziom pracę. Tutaj jednak nowoczesność jeszcze nie dotarła. Nitowanie, jak do tej pory jest tradycyjne i... niestety nieistotne. Innego rodzaju łączenia blachy tutaj zastosować nie można.

Abym jednak przystąpił do nitowania, trzeba wykonać wiele otworów. Można je wykonać dopiero na tym stanowisku. Wcześniej jest to niemożliwe, ponieważ w belce wszystko musi pasować jak do zegarka. Rozpoczęcia się więc wiercenie. Specyfika wykonania belki pozwala jednak na wiercenie wyłącznie od środka. Aby to wykonać siłą rzeczy

trzeba wejść do środka tej rury. Pracuje się tu wprawdzie na leżąc, ale ile trzeba się przy tym nagimastykować, aby po jej obu stronach wywiercić... dwa tysiące dziur — wie tylko wiertacz.



Do połowy „ogona” jeszcze jest do wytrzymania, choć i tu nie jest różowo. Prawdziwa meczarnia zaczyna się za połową. Aby tu wywiercić otwór trzeba mieć umiejętności... artysty cyrkowego lub przynajmniej pięcioboi-isty. Średnica „ogona” jest w tym miejscu tak mała, że trudno się tu wcisnąć, a co dopiero pracować! Pracować jednak trzeba i to szybko, bo tutaj też jest akord. Kiedy otwory zostaną już wykonane, pozostaje jeszcze tylko... nitowanie. Łatwo powiedzieć, ale trudniej zrealizować. Jak do tej pory nitowanie odbywa się metodą tradycyjną tzn. jeden przy-

trzymuje a drugi uderza. Tutaj niestety jest tak samo. Ten na zewnątrz musi się nasłuchać jak wszyscy niżej. Gorzej temu w środku. Wprawdzie pracuje w słuchawkach, ale i tak słyszy

WALDEMAR MAZIARZ, który pracując tu po blisko 5 lat. Znając każdą czynność na pamięć. Pracują solidnie. I choć hałas i gimnastyka w rurze dają im się mocno we znaki, belki spływają od nich rytmicznie, bez zahamowań. Mechanicy pracujący przy obróbce wykańczającej belki z reguły nie mają powodów do narzekania.

Po zmontowaniu belki w przyrządzie wędruje ona na drugie stanowisko, gdzie m. in. MAREK NAWROT, HENRYK PAUL i HENRYK ŚLĄZ wyposażają ją w niezbędne usporniki do przewożenia elektrycznych, katowni wzmacniających, listwy do osłon

prawie wszystko. Hałas dodatkowo potęguje rura. Z początku jeszcze jest jako tako. Prawdziwa gehenna rozpoczyna się przy końcu „ogona”, gdzie gorzej dźgni jak przy obudzie najcięższego miota. Teraz dopiero zaczyna się cyrk. Ten w środku musi wykonać nieprawdopodobne skrety, aby przystąpić do nita ciężki metalowy klocek. Kiedy nitowane zostanie zakończone, pracownik poobijany i ogłuszony wypelza na zewnątrz, aby po chwili oddechu przystąpić do montażu następnej belki. Najlepiej przy tej robocie spisują się: RYSZARD GARACH, JÓZEF JEDRUSZKO

WALDEMAR MAZIARZ, który pracując tu po blisko 5 lat. Znając każdą czynność na pamięć. Pracują solidnie. I choć hałas i gimnastyka w rurze dają im się mocno we znaki, belki spływają od nich rytmicznie, bez zahamowań. Mechanicy pracujący przy obróbce wykańczającej belki z reguły nie mają powodów do narzekania.

Po zmontowaniu belki w przyrządzie wędruje ona na drugie stanowisko, gdzie m. in. MAREK NAWROT, HENRYK PAUL i HENRYK ŚLĄZ wyposażają ją w niezbędne usporniki do przewożenia elektrycznych, katowni wzmacniających, listwy do osłon

WALDEMAR MAZIARZ, który pracując tu po blisko 5 lat. Znając każdą czynność na pamięć. Pracują solidnie. I choć hałas i gimnastyka w rurze dają im się mocno we znaki, belki spływają od nich rytmicznie, bez zahamowań. Mechanicy pracujący przy obróbce wykańczającej belki z reguły nie mają powodów do narzekania.

Po zmontowaniu belki w przyrządzie wędruje ona na drugie stanowisko, gdzie m. in. MAREK NAWROT, HENRYK PAUL i HENRYK ŚLĄZ wyposażają ją w niezbędne usporniki do przewożenia elektrycznych, katowni wzmacniających, listwy do osłon

W bufetach zakładowych sezon „ogórkowy” albo raczej (ze względu na nieobecność samych ogórków) sezon kapustowy (ze względu na nadmiar tej ostatniej). Dania z kapusty pracownicy zakładu nazywają — językiem sportowym — stałymi fragmentami gry. I tak np. 15 sierpnia zabrałoby wyobraźni osobom odpowiedzialnym za bufetowy jadłospis; na pierwsze serwowano kapuśniak (taki sobie — żadna rewelacja), na drugie... kapustę zasmażaną. Błyskotliwym kucharzom podpowiadamy, że z kapusty można by zrobić przy odrobinie dobrej woli (tylko kto by to jadł?) jeszcze i deser na słodko i lody i konfitury... i krem.

wału transmisji, konsolę pod wolą i rurę skretną do mocowania statecznika. Większość otworów i nitowanie także odbywa się tu w środku „ogona”. W sumie w belce trzeba tu wywiercić dwa tysiące otworów i zamontować tyle samo nitów.

Końcowym etapem pracy jest przymocowanie kołanka i założenie przewodów elektrycznych. Prace te może nie są tak ciężkie jak na poprzednich stanowiskach, ale bez wchodzenia do środka rury wykonać ich nie można. Tutaj nie ma lekkiej pracy. Aby cokolwiek zamontować trzeba nie lada wysiłku i uporu.

WALDEMAR MAZIARZ, który pracując tu po blisko 5 lat. Znając każdą czynność na pamięć. Pracują solidnie. I choć hałas i gimnastyka w rurze dają im się mocno we znaki, belki spływają od nich rytmicznie, bez zahamowań. Mechanicy pracujący przy obróbce wykańczającej belki z reguły nie mają powodów do narzekania.

Kapusta purée?

Kiedyś dawno, dawno temu, jak pominą najstarsi górale, tradycyjną polską potrawą był bigos, słyszyliśmy też np. o kapusie z grzybami, pierożkach i kapustą.

A jeżeli już nie ma naprawdę nie innego i musimy być zadowoleni kapustą w kilku — zblizonych zresztą — postaciach to proponujemy przynajmniej, aby na bufetowych stołach pojawiły się najpopularniejsze i najtańsze przysmaki a nie tylko sól!!!

A osobom odpowiedzialnym za barowe menu radzimy zajrzeć od czasu do czasu do książki kucharzkiej. Bo smacznie i urozmaicienie to nie znaczy wcale drogą. Wystarczy tylko ruszyć głową.

(kw)

SYLWETKI LOTNIKÓW

„KASPER”

Znamy się od kilku ładnych lat, lecz nie rozmawialiśmy ze sobą szmat czasu. Okazała nadarzyła się przed tegorocznym Świętem Lotnictwa.

STANISŁAW KASPEREK wielokrotny mistrz Polski w akrobacji samolotowej, Zasłużony Mistrz Sportu i długoletni kierownik Aeroklubu Robotniczego w Świdniku nie zmienił się wiele od czasów swej świetności.

Przytył nieco — to prawda, ale ze swego dawnego wigoru stracił niewiele. Nadal wesół i błyskotliwy.



Ostatnim punktem tegorocznego, bogatego programu pokazów lotniczych w Świdniku będzie zespół akrobacji samolotowej w wykonaniu Stanisława Ryszarda i Janusza Kasperków. Popularny „Kasper” będzie miał znowu okazję zademonstrować wysoki umiejętności pilotażu.

kwiatów na Nilu. Wielkie ich ilości tworzyły olbrzymią tamę na rzecze utrudniając dopływ wody na inne obszary kraju. Spryskując środkami chemicznymi wielkie ilości tego zielska, po to by z czasem uległo ono rozkładowi, latałymi dostawnie nad paszczami krokodyli i hipopotamów. Od warkotu maszyn pioszły się również i słońce, maszerujące leniwie wielkimi stadami po rozległych mokradłach.

Z tamtego okresu pamiętam również nasze codzienne menu. Jedliśmy tylko i wyłącznie, aż do znużenia, smażone i suszone ryby, zaplajając filtrowaną wodą z NILU. Ryby łowiłmy na stalowe haki zaczepiane u burty statku. Dyndały na nich kawałki jakiegś padliny, lecz rybki braty, że aż hej! Prawie każda z nich miała od 60 do 80 kilogramów!

◆ Czy to już koniec lotniczych dreszców? Opowiem może jeszcze o jednym. Swego czasu wracaliśmy „trójką” do bazy z zawodów organizowanych w Anglii. Znajdując się na czele klucza ujrzałem nagle w chmurach w odległości około 50 m — słupy wysokiego napięcia. Na zawrócenie maszyn nie było już czasu. Ostrzegłszy kolegów pierwszy „wysztzerłem” pionowo w górę. To samo uczynili za chwilę i oni. Wyszlismy z tej opresji obroną ręką.

◆ Na jednym z pokazów lotniczych w Świdniku demonstrowałeś istic cyrkowy numer. Wykonując lot na plecach trzymałeś nogami drążek sterowy. Ręce zaś miałeś na zewnątrz kabiny... Niektórym widzom włosy jeżyły się na głowie. Podobno zabroniono ci go wykonywać? Nie podobnego!

◆ No dobrze, a najpiękniejszy twój lot?

Chyba z Francji. Z Carcasone do Świdnika. W sumie około dwa i pół tysiąca kilometrów. W piękny słoneczny poranek wyleciałem Zlinem 528 do kraju o 7 rano, a wylądowałem na lotnisku w Świdniku o 21-ej. Leciłem nad Szwajcarią, Austrią i CSRS lądując tylko dwukrotnie — w Bazylei i Jeleniej Górze. Widok

Alp z lotu ptaka śni mi się do dziś...

◆ Stałeś się nagle romantyczny, a niektórzy twierdzą, że jesteś szalawilla...

— Nie rozumiem! Żyję przecież wśród ludzi, mam wielu dobrych kolegów i przyjaciół, a to, że lubię czasami szampańskie trunki i śpiew? Co w tym zbrodnego?

◆ Podobno i dyskotekę — także? Owszem! Ale tylko w Słonecznej Italli. W Rzymie, Wenecji, Bolonii czy Palermo kobiety pierwsze proszą do tańca męczyzn, obejmują co sił i powtarzają wciąż w kółko... Amore mio...

◆ Jak zachowują się wtedy... lotnicy?

Najczęściej zamykają oczy, piasą niezdarne po parkiecie i słuchają melodyjnych, włoskich piosenek.

◆ Zarty na boki ile godzin wylatałeś dotąd w powietrzu?

— Przez 33 lata lotów po niebieskich szlakach, gdzieś tak 9,5 tysięcy...

◆ Kierownikiem Aeroklubu Robotniczego w Świdniku byłeś o ile pamiętam ponad 10 lat?

— Dokładnie szesnaście!

◆ Pasjonując się lataniem sportowym nie zaniedbywałeś działalności instruktorsko — szkoleniowej. Jakie młode talenty lotnicze „wyrzeźbiłeś”?

— W tym miejscu naniósłbym może poprawkę. Szkoliliśmy wspólnie z bratem Ryszardem jego syna — Janusza. Został mistrzem Polski seniorów w akrobacji. Rodzina nasza, jak widać, podtrzymuje nadal tradycję Polskich Skrzydeł.

◆ W plebiscyście 40 lecia PRL na najlepszych sportowców Lubelszczyzny zająłeś 6 lokatę.

— Tak! tylko, że dowiedziałem się o tym zupełnie przypadkowo po powrocie z CSRS. Organizatorzy nie zawiadomili mnie o imprezie. Klub Sportowy podobno także nic nie wiedział...

◆ Smutne, ale prawdziwe... — Niestety!

◆ Nie mam już więcej pytań. Dziękuję za rozmowę i piszę się na następnej. Kiedy?

— Pożyjemy, zobaczymy! — Rozmawiał i notował — Mieczysław Kruk

Czy wiesz, że...

◆ członkowie sekcji spadochronowej skaczą ze spadochronami ST-7, SW-5, UT-15 i SW-12 (Latające skrzydło)

◆ skoki wykonuje się z wysokości od 800 do 2200 m

◆ maksymalna wysokość z jakiej skakał skoczek AR wynosiła 3800 m. Było to na lotnisku w Zamościu

◆ sekcja spadochronowa liczy 19 skoczków

◆ w tym sezonie członkowie sekcji wykonali około 800 skoków

◆ An-2 zabiera na pokład ponad 10 skoczków

◆ składanie spadochronu, w zależności od zaawansowania, trwa od 10 do 25 minut

◆ w ciągu dnia skoczek, w zależności od zaawansowania, wykonuje od 1 do 15 skoków

◆ powierzchnia czasy spadochronu wynosi 73m², a latającego skrzydła — 21 m²

◆ prędkość opadania wynosi od 5 m/s na klasycznych, do prawie zera (na ułamek sekundy) na „latającym skrzydło”

◆ maksymalna prędkość spadania wynosi 50 m/s

◆ długość linki wynosi od 4 do 7 m

◆ bez aparatu tlenowego można skakać z wysokości do 4 tys. metrów

◆ do akrobacji skoczkowie skaczą z wysokości 2 tys. m

◆ Przypomnij po krótko swoją lotniczą drogę. Starsi stałem pracownicy WSK słyszeli o tobie wiele, młodsi może nie tyle...

— Gdy miałem 12 lat zapisałem się do szkoły modelarskiej w Niemcach koło Lublina. Stamtąd właśnie pochodzi. Później były — Aeroklub Lubelski i Szkoła Szybownictwa w Strzebielinie. Po ukończeniu technikum otrzymałem nakaz do pracy w świdnickiej WSK.

Początkowo pasjonowały mnie tylko i wyłącznie szybowce a latałem ile się tylko dało... Na ABC, Salamandrach, Muchach, Komarach i Jetykach. A ponieważ szło mi nie najgorzej zostałem wytypowany na szkolenie samolotowe.

◆ A pierwszy samolot za sterami którego usiadłeś?

— Był nim „Piper Cup”, maszyna do której bardzo szybko się przyzwyczaiłem. Po pewnym czasie zostałem wysłany do Centrum Wyszkolenia Lotniczego PRL we Wrocławiu. Po roku czasu powróciwszy na Lubelszczyznę zacząłem szkolić młodych adeptów lotnictwa w Aeroklubie w Radawcu.

◆ Później była chyba służba wojskowa?

— Tak! Przeszedłem rekrutą w jednostce lotniczej wyspecjalizowałem się głównie w skokach spadochronowych do... morza. Słoną wodę z Bałtyku lykałem blisko 60 razy. Rozkazem dowódcy jednostki przeniesiony zostałem następnie do Aeroklubu Gdańskiego.

◆ I od tego czasu zacząłeś latać jak szatan?

— Może jeszcze nie jak sam bies, ale już wiele umiałem. Z teoretycznych i praktycznych wiadomości z eksploatacji osprzętu, nawigacji, mechaniki i techniki pilotażu otrzymałem wczesniej dobre oceny. Pewnie czułem się również w chmurach...

◆ A kiedy po raz pierwszy chciałeś pokazać co potrafisz?

— Starałem się wypaść jak najlepiej na pokazach lotniczych w Gdańsku Wrzeszczu, organizowanych z okazji 10-lecia Lotnictwa Morskiego. Wykonywałem wtedy niski lot plocowy na „Jaku” nad lotniskiem i nagle zdefektował mi silnik. Lądowałem z du-

żym trudem ale i szczęśliwie w ogródkach działkowych w Gdańsku — Polanki łamiąc jedno z kół... Końcowym efektem mego pokazu była 10 dniowa „paka” w koszarach. Ale już po bankiecie...

◆ Zacząłeś opowiadać o swoim koniku — o akrobacji samolotowej. Przypomnij może te najcenniejsze sukcesy.

— W latach 1958-75 zdobywałem 6 razy mistrzostwo Polski w akrobacji samolotowej, dwukrotnie byłem wice-mistrzem. Rywalizowałem ostro w tym czasie z Akermanem i Mikołajczykiem. Byłem dwukrotnie wice-mistrzem akrobacji na Międzynarodowych Zawodach Lotniczych Krajów Socjalistycznych — w Moskwie i Łodzi.

Pięciokrotnie brałem udział w Mistrzostwach Świata, a mianowicie w Budapeszcie, Magdeburgu, Carcasone, Halvington i Bratysławie. Najlepiej „kręciłem” w CSRS. Zdobyłem tam 13 miejsce na 60 uczestników startujących w tej wielkiej imprezie.

◆ Czy miałeś swoją ulubioną maszynę?

— Długo, długo latałem na Zlinie-26, przerobionym zresztą w naszym Aeroklubie na samolot jednoosobowy. Koledzy nazwali go „Super Kasper Acrobat”. Zająłem na nim III miejsce na Międzynarodowych Pokazach Akrobacji Samolotowej w Moskwie.

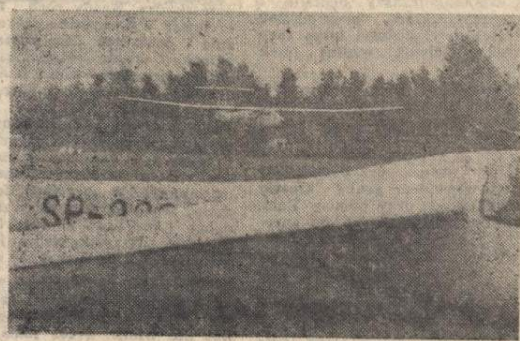
◆ A twój najniebezpieczniejszy lot?

— Chyba w latach sześćdziesiątych. Podczas jednego z treningów przed Świętem Lotnictwa wykonując niską akrobację „na plecach” poczułem nagle, że odrywam się od siedzenia. Nie wypuszczając ani na sekundę z rąk drążka sterowego wsunąłem jakimś nadludzkim wysiłkiem głowę w głąb kabiny omaal nie zlamawszy karku...

Kiedy postawiłem maszynę w locie normalnym okazało się, że puściły pasy... Od tamtej pory zapinałem je przed każdym startem dodatkowo również swoim sposobem.

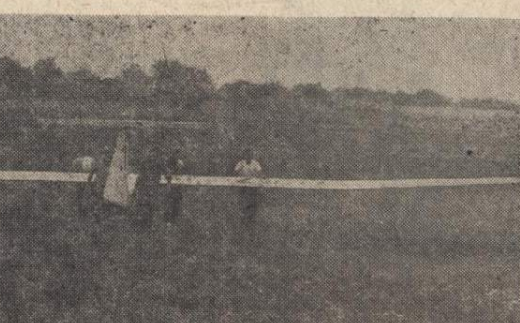
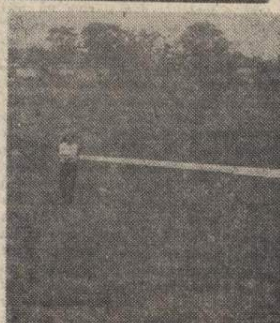
◆ Uff! Zrobiło mi się przez chwilę bardzo gorąco...

— Być może, ale to jeszcze nie! W 1979 roku, kiedy latałem już na śmigłowcach wystano nas do Sudanu (6 równoleżnik) do opryskiwania



SZYBOWNICY

Fot. Waldemar Wawrzyszko



We wtorek wiał lekki zachodni wiatr. Dla przeciętnego człowieka wrożyący dobrą pogodę, natomiast dla skoczków spadochronowych widomy znak, że dzisiaj jeszcze pogoda w sam raz do skakania. Bez specjalnego powiadomienia zjawili się na lotnisku. Przyszło ich siedmiu: pięciu z Aeroklubu Świdnickiego i dwóch z Radawca. Zwykle przychodzi ich więcej, ale teraz jest przecież okres urlopowy i wakacje.

Wśród tej siódemki są różni skoczkowie. Jest Józek Głasek, który trzy dni temu zdobył trzecią klasę skoczka spadochronowego. Skacze jeszcze na spadochronie szkoleniowym, ale czuje się swobodnie. Ma za sobą 25 skoków. Jest przekonany, że nie straci panowania. Zdobyte doświadczenie i... automat wysokościowy sprawiają, że na kolejny skok czeka bez zdenerwowania. Na luzie jest także Piotrek Mitrus. Dzisiaj będzie skakał 43 raz. Wprawdzie spadochron wyczynowy, na którym obecnie trenuje trochę różni się od szkolnego, ale cztery wykonane na nim skoki utwierdziły go w przekonaniu, że i dzisiaj będzie dobrze. Andrzej Dębski jest najbardziej doświadczonym sportowcem z tej trójki. Tylko pięć skoków brakuje mu do półtorę setki. Jest sportowcem z drugą klasą. Dzisiaj będzie trenował na spadochronie klasycznym SW-5.

Wszyscy trzej spokojnie czekają na decyzję instruktora Bartłomieja Malca o wymarszu na punkt startowy. Po chwili dołącza do nich Adam Kotarski, z którym ucinają sobie pogawędkę.

Natomiast Jacek Chodanowski, legitymujący się najdłuższym stażem, skacze już 6 lat i ma na swoim koncie 658 skoków, ale dzisiaj nie gawędzi z kolegami. Wśród Świdnickiej piątki jest jedynym sportowcem skaczącym na spadochronie typu latające skrzydło. Na „skrzydłach” skaczą tylko doświadczeni skoczkowie, którzy posiadli umiejętność płaskiego spadania t.j. w pozycji przypominającej lot ptaka. Sportowiec niedoświadczony przy takim ładowaniu mógłby doznać fargli (kożolokowanie w powietrzu), co może skończyć się bardzo nieprzyjemnie. Jacek doskonale wie o ewentualnych niespodziankach, dlatego postanowił wcześniej złożyć spadochron. Pracę rozpoczął od składania czaszy. Pomału i starannie składa poszczególne jej elementy. Później kilka razy przesuwając dłoń wzdłuż linek nośnych.

Sprawdza linkę ryfingową. Wszystko gra. Linki ułożone są jak należy. Teraz można przystąpić do glutowania spadochronu, z którego w krótkim czasie robi się owalny walek przypominający swym wyglądem gruby kłusek. Poem czasie, przy pomocy linek nośnych wplatywanych do specjalnych guzików, zamyka w osłonie. Całość umieszcza w pokrowcu i wplata linkę ryfingową. Wszystkie czynności przez cały czas wykonuje uważnie i bez pośpiechu. Wreszcie spadochron zostaje złożony. Jeszcze tylko trzeba złożyć zawleczki, pilocika weisnąć do pokrowca, zabrozić gumowymi ściągaczami i zaprawić. Spadochron musi wyglądać jak należy. Teraz już wędruje do tor-

by transportowej i na lotnisko.

A kiedy wszystkie znalazły się na przyczepie, pan Bartek daje znak do wymarszu na punkt startowy. Po chwili docieramy na wskazane miejsce. Chłopcy energicznie rozkładają brezentowe płachty, na których natychmiast przystępują do przekładania swoich spadochronów. Podobnie jak Jacek robią to bez pośpiechu i w skupieniu. Nikt nikomu nie

przeichają, a na twarzach zaczyna pojawiać się gest zniecierpliwienia. Wreszcie wśród sportowców pojawia się instruktor i wydaje komendę: — wszyscy u-bierać się oprócz Głaska. Józek tym razem musi pauzować, bo wieje za silny wiatr. Wśród skoczków zapanało ożywienie.

— Wysoko idziemy? — pyta Adam.

— Na tysiąc — odpowiada pan Bartek.



przeszkadza. Każdy ruch, każda czynność wykonywane są rozważnie i dokładnie. Pan Bartek z odległości kilku metrów bacznie obserwuje pracę swoich podopiecznych. Tym razem nikogo nie trzeba pouczać. Składanie przebiega sprawnie. Po kilkunastu minutach spadochrony są gotowe. Chłopcy też. Pan Bartek mierzy siłę wiatru. Wieje pięć metrów na sekundę. W porywach do siedmiu. Warunki atmosferyczne są dobre. Podstawa chmur tysiąc dwieście. Wszystko wskazuje na to, że wszyscy będą skakać z wysokości jednego kilometra.

Skoczkowie spokojnie czekają już tylko na samolot, którego jakos nie widać. Przez jakiś czas dyskutują między sobą o swoim sporcie. Z czasem dyskusja ożywia się i przechodzi w beztroskie żarty. Trwa to kilkanaście minut. Z czasem jednak śmiechy

— Mitrus, który skok masz? — pyta instruktor.

— Czerdziesty trzeci — odpowiada Piotrek.

— Numer spadochronu? —

Piotrek uważnie czyta, potem powoli podaje go instruktorowi.

— Dębski, który skok i numer spadochronu?

— Andrzej powtarza tę samą czynność co Piotrek a za nim pozostali oprócz Józka.

Kiedy ta „inwentaryzacja” zostaje zakończona, pan Bartek kolejno podchodzi do chłopców i mówi: — Ty kręcisz, ty wiazankę, reszta płasko. Skoczkowie po tej instrukcji rozbiegli się do swoich spadochronów, zarzucają je na plecy, zapinają uprząż: dwa zamki na udach i jeden na piersiach. Każdy obowiązkowo podpiną spadochron zapasowy.

— Ty wiesz Bartek — mówi Jacek — w nocy można latać na „skrzydłach”.

— Oficjalnie na ten temat chyba jeszcze nic nie wiadomo — odpowiada i zabiera się do sprawdzania spadochronów. Wszystko w porządku. Można startować.

— November alfa, pozwalam startować — melduje pan Bartek. Po chwili słychać warok silnika „Antka”. Startuje i wkrótce ląduje blisko nas.

Wchodzimy do samolotu. Za sterami tym razem zasiadł Janusz Kasperek a obok siedzi jego ojciec. Trema, jaka do tej pory towarzyszyła mi powoli mnie opuszcza. Janusza znam nie tylko ze słyszenia. Chłopcy w oka mgnienia usadowili się na swoich miejscach. Wszyscy w komplecie. Ruszamy. Teraz komendy wydawać będzie Jacek. Instruktor dzisiaj będzie obserwować skoki z ziemi. Myny skoczków są jakby poważniejsze, ale tylko przez chwilę. Wkrótce twarze rozjaśniają się. Z zachowania widać jednak,

że Jacek czuje się najpewniej. Gdy znaleźliśmy się na wysokości 500 metrów, Jacek otwiera drzwi, wychyla się i po chwili wyrzuca kolorową sondę, przy pomocy której określa wielkość znieśnienia. Po chwili podaje kierunek najścia. Samolot robi okrażenie i bierze kurs na zachód. Dzisiaj będą skakać od strony Lublina. Jesteśmy wreszcie na wysokości kilometra. Jacek przypomina kolejność. Nadlatujemy na dogodne miejsce. Jacek otwiera drzwi i wychyla się z samolotu. Po jego twarzy wieje silny wiatr robiąc głębokie bruzdy. Wreszcie pada komenda — przygotować się do skoku. W kolejce ustawiają się Adam i Andrzej. Adam skacze dzisiaj na spadochronie treningowo-wyczynowym. Będzie to jego 391 skok. Dzisiejszy o jeszcze jeden zbliży go do pierwszego klasy spadochroniarza. W pewnej chwili samolot jakby przystanął. To znak, że można skakać. W tym

momencie z kabiny wychyla się pan Ryszard i mówi z przekąsem: — tylko niech mi ostatni zamyka drzwi. Chłopcy uśmiechają się. A po chwili w samolocie jest nas o dwóch mniej. Adam i Andrzej już szybują w powietrzu. Samolot przechyla się i przyspiesza. Na chwilę tracimy ich z oczu. Ale zaraz widzimy ich znowu. Ich kolorowe spadochrony już się otwory. Szybują miękko jak ptaki. Samolot jednak nie czeka. Wkrótce bowiem znowu jesteśmy na starym miejscu i wyskakują kolejni skoczkowie. Za trzecim najściem skacze dwóch na „skrzydłach”. Jacek i Zbyszek Zubkiewicz z Radawca. W samolocie zostało nas tylko trzech: piloci i ja. Można więc podchodzić do lądowania. Gdy znaleźliśmy się na ziemi, chłopcy przygotowywali się już do kolejnego skoku. Tym razem wszyscy już byli weseli. Pierwszy skok zrobił swoje i świadomość, że na samolot nie będzie trzeba długo czekać. Bez zbędnego gadania składają więc spadochrony. Jacek jednak ma smutną minę, bo znowu musi pauzować. Poleci dopiero za trzecim razem.

Na lotnisku

Jak dowiedziałem się od kierującego ruchem na lotnisku Tadeusza Góry od kapliczki na Zadebiu do treningowego boiska FKS Avia prowadzi przez Świdnickie lotnisko... ścieżka. Ścieżka istnieje „od zawsze”. Można na niej spłukać (albo zobaczyć przez lornetkę z wieży) rowerzystów, motocyklistów, piechurów, rodziców z dziećmi w wózkach, trenujących piłkarzy i pięściarzy. Te „defilady” grożą i tym co na ziemi i tym co w powietrzu nieobliczalnym niebezpieczeństwem. P.S. Ponieważ znany jest nam brak refleksu w podejmowaniu pewnych decyzji (vide: boje o utworzenie Zakładowej Izby Pamięci w naszym cyklu „Wydeptane ścieżki” — nadal nie) przero nie inspirujemy do zlikwidowania istniejącej drożki (bo i tak nie wierzymy w powodzenie tej akcji) lecz proponujemy konkurs na nazwę tej niebezpiecznej alei.

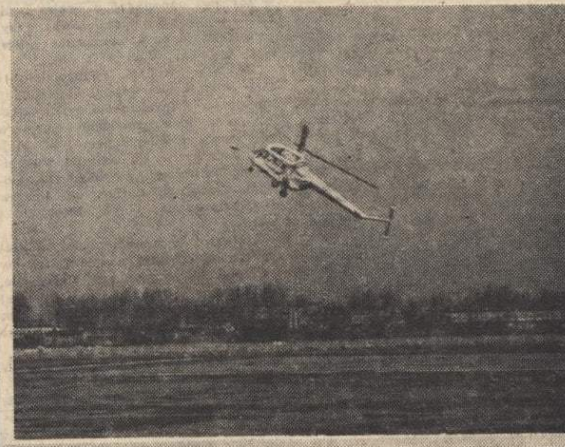
W tej ewentualności liczymy przynajmniej na społeczny odzew...

...
Niewykluczone, że już w najbliższym czasie dowodzący lotami (z wieży) Tadeusz Góra doczeka się... następczyni. Tak, tak. Już wkrótce Laura Głuchowska — bo o niej mowa — podejdzie do egzaminów na kierownika lotów. Życzymy... albo lepiej nie zape-
szać!

...
W dniu, kiedy przechadzałem się służbowo (A jakże!) po lotnisku odbywały się aktualnie:

- próby „Sokoła”
- obloty fabryczne
- loty szkoleniowe
- loty treningowe

Te ostatnie to już „przymiarki” do niedzielnych (2 września) pokazów lotniczych. Będzie na co popatrzeć. Oj! będzie... (ie)



Te defilady (patrz zdjęcie u dołu) grożą i tym co na ziemi i tym co w powietrzu nieobliczalnym niebezpieczeństwem.





Czy wiesz ze...

- modele lotnicze wykonuje się w czterech kategoriach: F1 — lot swobodny, F2 — lot na wieży po okręgu, F3 — lot zdalnie sterowany, F4 — makietki latające. Daje to w sumie 22 klasy modeli
- modele kosmiczne wykonywane są w 7 kategoriach: S1 — modele wysokościowe, S2 — modele wysokościowe z ładunkiem, S3 — modele czasowe ze spadochronem, S4 — modele rakietoplanów, S5 — makietki wysokościowe, S6 — makietki czasowe z taśmą, S7 — makietki
- do budowy modeli halowych używa się balisy, której masa właściwa wynosi od 0,06 do 0,2 g/cm³. Model nie może być cięższy niż ... 1 gram, tyle też waży guma do napędu śmigła
- modele halowe pokrywa się mikrofilmem o grubości od 0,14 do 0,84 um
- kadłub zwijany jest z balasy o grubości... 0,2mm
- śmigło obraca się z prędkością 1 obrót na sekundę
- rekord świata długości lotu wynosi 50 minut 41 sekund
- do napędu modeli używa się silników o pojemnościach od 0,5 do 10 cm, w których średnia liczba obrotów na minutę wynosi 30 tys.
- moc silniczka modelarskiego może wynosić do 2,5 km (pojemność 10 cm)
- długość linki przy akrobacji modeli wynosi do 25 m, a w wysięgach lub modelach przedkier promień wynosi... 15,92 m z tolerancją ± 2 cm
- do napędu modeli kosmicznych używa się atestowanych silników na paliwo stałe
- w Polsce silniki takie wykonuje tylko Jacek Tomaszewski (mieszka w Świdrze)
- ciąg silnika rakietowego modelu wynosi praktycznie do 80 Ns
- rekord świata wysokości lotu z silnikiem tłokowym wynosi 4152 metry, sterowanego radiem — 8208 m, a modelu kosmicznego — 1209 m
- śmigłowce agrolotnicze może w ciągu godziny lotu opryskać około 50 ha pola

(s)

Co piszą inni?

NOCLEG POD GIEWONTEM

Kiedy ma się chałupę w Zakopanem, życie staje się jakby prostsze. Wystarczy tylko raz na jakiś czas zmienić pościel, a forsa przyjdzie, a właściwie przyjdzie sama... Kwadratowy nie krzyżują się sobie, Rekord pobita chyba pani Tania z Kościeliska. Za 14 dni pobytu pod jej dachem czterech Kuwejtczyków z dwiema tubylczymi panienkami zainkasowała 176 tys. złotych. Tyle w każdym razie dało się udowodnić podwładnym kierownikowi sekcji przestępstw gospodarczych RUSW. Walutę transakcji i ewentualny przelicznik pozostają jedynie w sferze domysłów... („Kulisy”)

W RODZINIE

Daje się słyszeć powszechne narzekanie na dzieci. Okazuje się jednak, że i one mogą się przydać i uratować w nieszczęściu. W Poznaniu zanosiło się na ślub 89-letniego pana młodego z 79-letnią obłąkanką. Do zawarcia związku małżeńskiego jednak nie doszło, bo sprzeciwiły się temu dzieci i zabrały ojcu dowód osobisty. („Gazeta Młodych”)

ALKOHOL NOCA

Ostatnio w kilku miastach, m. in. w Poznaniu i Zielonej Górze otwarto sklepy nocne, prowadzące sprzedaż alkoholu. Skoro ustawa zakazuje sprzedawania w godzinach od 6.00 do 13.00, od 13.00 do 6.00 alkohol może być sprzedawany. W Poznaniu najwięcej klientów przychodzi tuż po zamknięciu dziennych sklepów, czyli zaraz po godzinie 20.00. Jednak ogólnie zainteresowanie alkoholem w nocy jest mniejsze niż w dzień. W Zielonej Górze w pierwszym dniu sklep nocny wzbudził sensację. Już przed godziną 21.00 ustawia się kolejka. Pierwszej nocy sprzedano 200 butelek wódki, potem z dnia na dzień zainteresowanie nocną sprzedażą malało. („Gazeta Pomorska”)

HUMOR

Dyrektor d.s. pracowniczych przechodząc przez wydział PB

zobaczył, że czterech pracowników pcha pusty wózek, na pytanie dlaczego tak jest z-ca kierownika wyjaśnia: — Bo Piotrek jest wciąż na chorobowym.

(„Gazeta Zakładowa — Polar”)

ZAZDROŚCINY

Za wpisanie do dowodu rejestracyjnego samochodu nowego adresu, czyli dwóch słów, pobrano w Urzędzie Miejskim opłatę w wysokości 600 złotych. My urzędników nie karćmy, ale — jako ci, którym także płacą od słowa — szczerze zazdrościmy. („Trybuna Robotnicza”)

REKORD ŚWIATA?

Ile dużych piw można wypić w ciągu 15 minut? Odpowiedzi na to pytanie szukała grupa pływaczy w jednej z chorowskich restauracji. Jeden z nich wypróżnił w tym czasie do dna 19 dużych kuflów. Przy pić 20-tego zakreztusił się i dostał takiego skurczu żołądka, że trzeba było wzywać do niego pogotowie ratunkowe. A nie motopompę?

(„Dziennik Zachodni”)

z miasta.

AMNESTIA

Nie wszyscy potrafią korzystać z dobrodziejstw

Rośnie liczba osób korzystających z amnestii, jedenastej z 40-letniej historii Polski Ludowej, mającej wyjątkowo szeroki zasięg. A jak przebiega w Świdniku?

Z tym pytaniem zwróciłem się do inspektora RUSW, radnego MRN w Świdniku Witolda Kani, który powiedział między innymi: „Ustawa o amnestii stworzyła praktycznie wyjście dla tych, którzy pragną powrócić na drogę normalnego życia. Do urzędu naszego zgłosiło się do połowy sierpnia 25 amnestiowanych. Skazani — w większości na dwa lata pobytu w zakładach karnych dopuścili się takich czynów jak: znęcanie się nad rodziną, uchylanie od płacenia alimentów, oszustwo, zakłócenie ładu publicznego i zagarnięcie mienia społecznego. Jeden z nich napadł czynnie na milicjanta. Niestety, nie wszyscy opuszczają Zakłady Karne na zawsze. Najkrócej cieszył się wolnością (ledwo 3 dni) Leszek P. Dokonał on włamania do prywatnej posesji Andrzeja W. w Krępcu kradnąc odzież, dolary, banknoty emisji NBP, złotą biżuterię i cenne przedmioty wartości około miliona złotych.

Złodziejczak miał tego dnia jak widać wielkiego pecha. Powiedrzał on za kratki w kilka godzin po dokonaniu włamania. Tasmacząc wór ze skradzionymi rzeczami zaczął zatrzymywać po drodze pojazdy prosząc kierowców o podwiezienie go do stacji kolejowej.

W pewnym momencie zatrzymał on nieoczekiwanie... właściciela domu, którego właśnie okradł. Ten z kolei wioząc przegrodzonego pasażera zauważył, że ma on jego japońską lampę bijskowską, której zwykły używać przy dokonywaniu zdjęć fotograficznych.

Kierowca samochodu zorientował się, że w jego domu przebywał nieproszony gość, zatrzymał się na chwilę przed zabudowaniami teściu, a następnie zabrał go ze sobą, informując wcześniej... co jest grane.

W drodze do miasta obaj obezwładnili złodzieja i „odstawili” do RUSW. W ten sposób zamiast na targowisko na Podzamczu, trafił do aresztu.”

TYLKO DLA OSZCZĘDNYCH

Tym wszystkim, którzy nie zdążyli nabyć trampak, adidasów, tenisówek itp. obiecujemy, że zainicjujemy przez naszą redakcję akcję „Obuwie z makulatury”. Pilotować będziemy nadal. Niech no tylko wznowi produkcję zakład obuwiczny w Grudziądzu, to zaraz „przysicimy” odpowiedni wydział odpowiedniego urzędu i ci wszyscy, na których

nam szczególnie zależy a więc uczciwi i oszczędni będą mogli nabyć upragnione „cichobiegi”. Może ktoś powie, że już po wakacjach, że musztardą po obiedzie...? Hm... W każdym razie lepiej późno niż wcale... a z tego co się orientujemy kolejne wakacje przewidywane są za około 10 miesięcy.

(kw)

Skarbonka

W ubiegłym tygodniu zatelefonowała do nas mieszkanka Świdnika z prośbą o interwencję. Chodziło mianowicie o automat telefoniczny przy ulicy Raclawickiej 35, z którego ostatnio nie można było uzyskać połączenia. W dodatku „polykał” monety. Fakt ten nasza rozmówczyni zgłosiła w Urzędzie Pocztowym. Gdy po paru dniach przekonana, że awaria została usunięta, znowu chciała zatelefonować okazało się, że nadal jest zepsuty. Z tą tylko różnicą, że teraz za „połkniętą” dwuzłotówkę z automatu wyleciało około... 300 złotych.

Uszy puchną...

Nie każdy z nas jest krasomówcą i zresztą trudno wymagać aby wszyscy jednako gładko się wyrażali. Jednak to co się słyszy np. w sklepach z nabiałem napawa zgrozą. Chciałoby się powiedzieć: „Kup mi... mleko a powiem ci, czy znasz ojczysty język!”

Dlaczego akurat mleko?... Ano jak wyżej wspomniałem wróciłem do sklepu z mlekiem. Najczęściej — chyba w 99 procentach — słyszy się odzyski:

- 1) „Poproszę jedno mleko!”
- 2) „Poproszę dwa mleka!”
- 3) „Poproszę trzy mleka!” itd.

A jak ktoś (rzadko co prawda) chce kupić pięć litrów mleka? To co? Jak ma powiedzieć? Może pięć, mleków albo pięć mlek?!!!

A może poproszę nalać mi pół wiaderka mleka. Co?!!! W każdym razie to ostatnie jest już lepsze od KALECZENIA OJCZYSTOJ MOWY!

(ie)

W zakończeniu tego tematu informujemy „pracowników WSK, czytelników „GŁOSU”, że Związek Zawodowy Pracowników WSK PZL w Świdniku wniosł do dyrekcji przedsiębiorstwa wniosek o anulowanie kar porządkowych pracowników. Dyskusja na ten temat trwa.

ars

Szkoda!

Na początku czerwca zamieściłmy tekst pod tytułem „Podziel się z nami swoimi wspomnieniami”. Zamiarem naszym było — w przededniu jubileuszu miasta — rozwinięcie dyskusji, cyklu wspomnień czy fragmentów pamiętników dotyczących ciekawych wydarzeń jakie miały miejsce w Świdniku w ciągu ostatnich 30 lat. Nie chodziło nam o jakieś wydarzenia o np. wielkiej randze politycznej ale również — a może przede wszystkim — o to co dla każdego z tworzących świdnicką społeczność było najważniejsze, najradośniejsze, niezapomniane...

Piszemy o tym w czasie przeszłym. Dlaczego? Po prostu minęły trzy miesiące, prawie cztery i nie otrzymaliśmy ani jednego sygnału ani jednego choćby symbolicznego odzewu.

Nik nie miał w tej sprawie nie do powiedzenia. Czyżby zbiorowy zanik pamięci?... Oóż, szkoda (ie)

Producent brudas

Do redakcji trafiły ostatnio dwie butelki z oranżadą. W jednej znajdował się bliżej niezidentyfikowany owoc z pestką, w drugiej dwie muchy (jedną by się nudziło?). Będziemy mogło zbierać te „kwiatki” aż uzbieramy cały transporter butelek. Wtedy wysyłamy go producentowi GS Świdnik z życzeniami: smacznego!

(kw)

Sygnały czytelników

Telefonowała do nas niedawno mieszkanka Świdnika z ulicy Czeresniowej. Przy tej ulicy mieści się punkt skupu makulatury.

Chcąc upłynnić zbędną makulaturę ze swego domu — opowiadając — zebrałam ją skrupulatnie, a następnie zważyłam. Paczka miała 5,35 kg. Kiedy zaniosłam ją do punktu męczyzna przyjmujący makulaturę „wytarował” ją na... 4,20 kg.

W przydatku z nim dyskusji „zszarpałam” sobie wiele nerwów. W moim odczuciu waga w tym punkcie jest zła...

A CO NA TO POWIEDZĄ OSOBY SKUPUJĄCE MAKULATURĘ?

Dla ścisłości informujemy, że w punkcie zatrudniono 2 osoby (kobietę i mężczyznę).

m



Oby nam się bezpiecznie chodzilo!

