W RUMUNII

WITOLD KASPRZYK, inż.

Ustępujący pod uderzeniami Armii Radzieckiej hitlerowcy pozostawili w Rumunii popioły i zgliszcza. Szczególnie zawzięcie niszczyli fabryki, samoloty i inne obiekty lotnicze. Najbardziej ucierpiały lotniska Siedmiogrodu. Ruiny portów lotniczych i dziesiątki spalonych samolotów w Siblu, Cluj, Tinuarze, Satu Mare i Oradei pozostały jako świadectwo „przyjaźni" Hitlera z rządem przedwojennej Rumunii.

Dopiero w roku 1946 przy wydatnej pomocy ZSRR wystartowały z Bukaresztu pierwsze samoloty komunikacyjne. Radziecko-rumuńskie towarzystwo lotnicze TARS rozpoczęło pracę dostarczonymi przez ZSRR samolotami Li-2.

W stosunku do roku 1938 w pierwszym roku pracy TARS-u ilość pasażerów przewiezionych wzrosła o 335%, a towarów o 1 186%. TARS obsługuje obecnie 7 linii krajowych i 4 zagraniczne: do Moskwy, Warszawy, Pragi i Sofii.

W ślad za rozwojem lotnictwa komunikacyjnego rozpoczął się rozwój lotnictwa turystycznego, szybownictwa i modelarstwa lotniczego.

Lotnictwo turystyczne przekształcono z dostępnego tylko bogaczom sportu w użytkowe latanie dla dobra społeczeństwa. Młodzi piloci rumuńscy w czasie swych lotów treningowych wykonują również loty użytkowe. Dyrekcja Generalna Lotnictwa Cywilnego położyła szczególny nacisk na jak najszerszy rozwój lotnictwa sanitarnego, pocztowego, lotów użytkowych dla rolnictwa (walkę z owadami, a specjalnie z szarańczą lęgnącą się w delcie Dunaju), posypywanie lasów i pól owadobójczymi preparatami, ochronę lasów i zwalczanie pożarów. Specjalne eskadry oddano do dyspozycji Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Rolnictwa, Kopalń i Nafty oraz Komunikacji. Samoloty te łączą cały kraj z ośrodkami dyspozycyjnymi w Bukareszcie.

Plan rozwoju lotnictwa na rok 1949 przewiduje całkowitą odbudowę portu lotniczego w Bukareszcie, zniszczonego w sierpniu 1944 r. W dziedzinie lotnictwa sportowego plan przewiduje nabycie za granicą nowoczesnych, szybkich samolotów turystycznych, które zastąpią stare przedwojenne Bückery, Moth'y i RWD.

Lotnictwo turystyczne i sportowe skupia się w aeroklubach regionalnych w Brasowie, Craiowej, Timisoarze, Cluju, Jassach i w ośrodku kopalnianym Petrosani. Naczelną władzą lotu sportowego jest „Aeroclubul Romaniei" z siedzibą w Bukareszcie.

Szybownictwo w Rumunii ma za zadanie rozpowszechnianie sportu lotniczego wśród ludzi pracy. W tej dziedzinie lotnictwa największy nacisk położono na stworzenie kadr instruktorskich i na studia naukowe możliwości przelotowych, bezpieczeństwa szkolenia i lotu.

Wyniki uzyskane w ciągu krótkiego czasu są naprawdę imponujące.

W czasie trwania obozu eksperymentalnego w Calan instruktor Finiescu wykonał przelot na szybowcu Ważka uzyskując szybkość 165 km/godz. W szkole szybowcowej w Iad, stosując nowy system startu za wyciągarką, uzyskano wysokość odczepienia w czasie szkolenia 400—600 m przy użyciu 1 000-metrowej linki. Wysokości te uzyskano w czasie normalnego treningu, podczas gdy wyniki, uzyskane przez doświadczonych pilotów w Centrum dla Studiów Eksperymentalnych nad Szybownictwem, wynosiły: 800 m ponad start przy linice 1 000 m i zużycie benzyny na jeden wyciąg 0,5 l. Powołane w 1947 r. do życia Centrum dla Studiów Eksperymentalnych nad Szybownictwem i Lotnictwem przeprowadza obecnie badania nad konstrukcją prostego, taniego i pewnego przyrządu, który by automatycznie wskazywał stany przeciągnięcia samolotów i szybowców, powiększając w ten sposób bezpieczeństwo lotu. W tym samym Centrum—Rumuni prowadzą dalsze studia nad zagadnieniem ekonomicznych startów szybowcowych oraz nad konstrukcją telesterowanego samolociku, który ma zastąpić drogie i często przepadające meteorologiczne sondy balonowe.

Szybownictwo rumuńskie posiada sprzęt przeważnie polski: Salamandry, Komary, Delfiny — budowane z licencji. Oprócz tego Rumuni latają na Jeżykach, Olimpiach, Ważkach, Żurawiach i Ge-4.

Do szkolenia wstępnego używany jest szybowiec własnej konstrukcji ICAR I. Cały ten sprzęt budują fabryki krajowe ICAR, SET i ASAM, mające siedzibę w Bukareszcie.

Obecnie w Centrum dla Studiów Eksperymentalnych opracowuje się typ szybowca treningowego, dostosowanego do lokalnych warunków.

Modelarstwo cieszy się w Rumunii dużą popularnością i poparciem jako jeden z najlepszych środków popularyzacji lotnictwa. Modelarstwo zostało wprowadzone jako przedmiot obowiązkowy do szkół podstawowych i objęło szerokie masy młodzieży. W celu stworzenia nowych i uzupełnienia starych kadr instruktorskich Centrum Eksperymentalne Modelarstwa Lotniczego prowadzi specjalną szkołę, która mieści się na dawnym szybowisku Campina. Szkoła ta posiada doskonałe warunki mieszkaniowe i techniczne przy pojemności 60 kursantów. Szkolenie odbywa się grupami przez cały rok.

Liczne konkursy międzyszkolne, regionalne i ogólno-krajowe dają możność porównania wyników pracy poszczególnych ośrodków. Największy nacisk kładzie się na umasowienie modelarstwa.

Lotniczy przemysł rumuński odbudowuje się z gruzów. Największa z fabryk JAR — Industria Aeronautică Romana w Brasowie produkuje prócz samolotów traktory i narzędzia rolnicze, przygotowując produkcję samochodów i rozwinięcie na nowo działu budowy ciężkich samolotów.

Bukaresztеńskie fabryki ICAR, SET i ASAM wyspecjalizowały się w budowie szybowców i samolotów turystycznych.

Przy poparciu Rumuńskiej Partii Robotniczej i wydatnej pomocy Rządu Ludowego — lotnictwo rumuńskie dąży dużymi krokami naprzód, by zająć należne mu miejsce wśród narodów demokracji ludowej.

Pierwsze nasze bezpośrednie zetknięcie z pilotami Ludowej Rumunii będzie miało miejsce w tegorocznych zawodach na Żarze. Wierzymy głęboko, że spotkanie to przyczyni się do nawiązania bliskiego i stałego kontaktu.

Na kursie szybowcowym dla dziewcząt pod Bukaresztem (rok 1945)