

LISTOPAD

UKAZUJE SIĘ OD 1930 ROKU

Nr Ind. 372776 Nakład 14 900

www.altair.com.pl

SKRZYDLATA POLSKA

Nr 11 (2385)/2011
Cena 9,90 zł (w tym 5% VAT)

MAGAZYN LOTNICZY



Miękkie
ładowanie

WYNIK WSPÓŁPRACY



ISSN 0137-866X

9 770137 866114 11

- Beechcraft do zadań specjalnych
- Chińska powtórka
- Ulubiona impreza Burta Rutana
- Uzupelniona medalowa kolekcja



MAŁELOTNICTWO NABEMOWIE

BOGDAN WIERZBA

Pod patronatem burmistrza dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy odbyły się IX Ogólnopolskie Zawody Latających Makiet Samolotów, zaliczane do Pucharu Polski. W Artbemie i na lotnisku Babice spotkali się czołowi polscy modelarze, zajmujący się budowaniem latających makiet samolotów. Okazją były dziewiąte już Dni Małego Lotnictwa.

Impreza rozpoczęła się 30 września br. od oceny statycznej – w budynku Bemowskiego Centrum Kultury. Dwie komisje sędziowskie do późnych godzin skrupulatnie oceniały modele pod względem dokładności i staranności odwzorowania względem pierwowzoru.

Następnego dnia na otwarcie zawodów przybył przewodniczący Komisji Kultury, Sportu i Promocji w Radzie Dzielnicy Bemowo Paweł Rafalski. Na początek modelarze uczcili minutą ciszy pamięć swojego kolegi, śp. Marka Szufy.

SYMBIOZA I BEZPIECZEŃSTWO

Wyjątkowo ładna pogoda sprawiła, że na głównym pasie startowym lotniska zrobił się duży ruch samolotów *general aviation*. Blżej hangarów, na pasie trawiastym, pojawiło się wiele szybowców. Słowem, lotnictwo duże i małe funkcjonowało w rzadko spotykanej symbiozie. Dla licznie zgromadzonej publiczności możliwość oglądania pięknych makiet i zarazem prawdziwych samolotów była niebywałą atrakcją.

Przeprowadzenie IX Ogólnopolskich Zawodów Latających Makiet Samolotów w ta-

kich warunkach, było możliwe przede wszystkim dzięki wielkiej życzliwości zarządcy lotniska Warszawa-Babice i bardzo dobrej współpracy organizatorów, zwłaszcza jeśli chodzi o bezpieczeństwo. Warto podkreślić, że spośród imprez zaliczanych do Pucharu Polski, w kategorii makiet, impreza bemowska jest trudna pod względem organizacyjnym i technicznym. Uzyskujemy zgodę na jej przeprowadzenie w ściśle określonym i niezbyt dużym obszarze lotniska, a jednocześnie na obu pasach startowych (betonowym i trawiastym) prowadzone są operacje lotnicze. Zawodnicy narzekają, ale muszą się podporządkować pewnym ograniczeniom – przez wzgląd na bezpieczeństwo.

Kolejny czynnik przekładający się na złożoność imprezy, to fakt, że jest ona rozgrywana aż w pięciu konkurencjach, tzn. F4B (makiety na uwięzi do 7 kg), F4B/J (klasa dla juniorów), F4C (masa do 15 kg), F4G (masa do 25 kg) i F4H (półmakiety o masie do 15 kg). Medialny charakter Dni Małego Lotnictwa sprawia, że modelarze bardzo chętnie biorą w nich udział. Dla modelarza, który spędził 2000 czy też 6500 godzin przy budowie mo-

6-krotny indywidualny mistrz świata i 4-krotny mistrz Europy, Marian Kaziród z mistrzowskim modelem lekkiego bombowca *Fairey Battle Mk II*. Makieta, zbudowana w skali 1:7, ma rozpiętość około 2,4 m i napędzana jest silnikiem OS MAX FS-120 S III o pojemności 20 cm³ i mocy 2 kW
Zdjęcie: Ewa Tyburczy

delu, jest sprawą naturalną, że chce być podziwiany przez wielką widownię.

ATRAKcje DLA PUBLICZNOŚCI

Główny organizator imprezy – Bemowskie Centrum Kultury, dbając o wiernych fanów lotnictwa z Warszawy i wielu regionów Polski, stara się doskonalić kolejne edycje zawodów. Chodzi o jak najlepsze warunki do oglądania i fotografowania modeli. Myślę, że ekspozycja makiet, misternie odwzorowujących wiele znanych statków powietrznych, ustawionych bezpośrednio przy estetycznych barierkach odgradzających, spełniła oczekiwania licznie zgromadzonej publiczności, nie wyłączając fotografów. Wzorem lat ubiegłych, ocenę statyczną zorganizowano w dwóch, dobrze oświetlonych przestrzeniach galerijnych Bemowskiego Centrum Kultury. Bardzo dobra promocja imprezy w mediach sprawiła, że mniej cierpliwi miłośnicy małych samolotów przybyli już w piątek do Bemowskiego Centrum Kultury. Chcieli z bliska nacieszyć oko dokładnością wykonania, jakością odwzorowania i mnogością szczegółów.

Zawody odbywały się na oddzielnych polach startowych – jedno dla modeli na uwięzi, drugie dla zdalnie sterowanych. Duża liczba widzów to między innymi zasługa patronów medialnych i okolicznościowego śniadania prasowego. Śniadanie zorganizowane zostało w środę poprzedzającą zawody, na tle hangaru szybowcowego w Aeroklubie Warszawskim. Sam przebieg zawodów i rozmowy z modelarzami-pilotami relacjonowała na żywo, za pośrednictwem wozu satelitarnego, telewizja Superstacja. Tradycyjnie nie zabrakło też niezawodnej Kroniki.waw.pl. Dodatkową atrakcją dla publiczności były dwa prawdziwe statki powietrzne, prezentowane statycznie wśród zawodniczych makiet. W sobotę rano przykoleł żółty samolot Piper Cub pil. Marka Masalskiego z Aeroklubu Warszawskiego oraz szybowiec z Sekcji Szybowcowej Aeroklubu Warszawskiego, a w niedzielę ekspozycję dopełniła Cessna 172 z prywatnej szkoły pilotów RANWAY Pilot School, która ponadto – co warto podkreślić – zorganizowała też

3 przeloty nad Warszawą dla uczestników imprezy. To wspaniale, że ludzie lotnictwa czynią tak piękne gesty, w naturalny sposób przyciągające młodzież do pasji, jaką jest latanie. W tym miejscu wszystkim kolegom pilotom, w tym także pilotom z Sekcji Szybocowej Aeroklubu Warszawskiego, którzy wsparli Dni Małego Lotnictwa pragnę – w imieniu Bemowskiego Centrum Kultury, serdecznie podziękować.

Wielkim zainteresowaniem cieszyła się też wystawa statyczna i pokaz dynamiczny (w locie) modeli zdalnie sterowanych innych klas i kategorii, wykonanych i prezentowanych przez kolegów z Klubu w Koczargach, a także wychowanków Aeroklubu Artbem – podopiecznych instruktora Jarosława Kowalskiego.

Dopełnieniem imprezy było duże stoisko Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. Grupa ratowników z LPR Warszawa przez dwa dni przybliżała warszawiakom trudną i odpowiedzialną pracę lotniczych załóg ratunkowych, a także prezentowała jak ratować ludzkie życie. Organizatorzy zadbali też o firmowy namiot Artbem, w którym rodzice ze swoimi maluchami mogli szybko zbudować najprostszą latawczyk z jednej kartki papieru, ale za to dobrze latający!

Przebieg imprezy komentował widzom znawca techniki i historii lotnictwa, a jednocześnie modelarz – Marek Próchniak z Siedlec. Jest tak wielkim fanem Dni Małego Lotnictwa, że obserwował prawie wszystkie edycje.

ZAWODNICY Z MODELAMI

Łącznie startowało 24 zawodników z 8 aeroklubów regionalnych. Bemowo gościło

całą złotą drużynę Aeroklubu Polskiego, tzn. aktualnych drużynowych mistrzów świata w klasie makiet latających na uwięzi (F4B) – Mariana Kaziróda i Jerzego Grzelskiego, którzy są także indywidualnymi wicemistrzami świata. Aktualny mistrz świata Piotr Zawada w tym roku nie mógł, niestety, wziąć udziału w naszej imprezie. Na starcie modeli na uwięzi publiczności najbardziej podobały się oczywiście makiety mistrzów.

Pięknie odwzorowany samolot bombowy Fairey Battle Mk II w skali 1:7 zbudował Marian Kaziród z Aeroklubu Częstochowskiego. Wykonawca ma już na swoim koncie m.in. 6 tytułów indywidualnego mistrza świata. Makietka Kaziróda napędzana jest silnikiem czterosuwowym o pojemności 20 cm³ i ma prawie 2,4 m rozpiętości skrzydeł. Sterowanie poszczególnymi czynnościami modelu (podwozie, klapy, manetki gazu itp.) odbywa się za pomocą sterownika elektronicznego, z wykorzystaniem izolowanych linek uwięzi.

Wśród modeli zdalnie sterowanych, prezentowanych na tegorocznych zawodach, było kilka wyjątkowych. Bemowska publiczność mogła zobaczyć, po raz pierwszy, m.in. makietę samolotu AT-6 Texan Janusza Malarskiego ze Stowarzyszenia Modelarzy Opolszczyzny FENIKS. Pierwowzór modelu to amerykańska konstrukcja z okresu II wojny światowej. Oryginał to samolot szkolno-treningowy. Do dzisiaj lata wiele egzemplarzy tego samolotu. Model Janusza Malarskiego wykonany został w skali 1:5, napędzany jest silnikiem czterosuwowym o pojemności 50 cm³ (boxer) i pomalowany jest w barwach Marynarki Wojennej USA. Szkoda tylko, że już w pierw-

IX OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY LATAJĄCYCH MAKIET SAMOLOTÓW

Klasa F4B (makiety latające na uwięzi):

1. Marian Kaziród (A. Częstochowski), model Fairey Battle Mk II – 5240,0 pkt.; 2. Jerzy Grzelski (A. Poznański), Miles Messenger M38 A II – 4961,0; 3. Bogusław Malota (A. Ostrowski), Jakowlew JAK-6 NBB – 4815,0. Sklasyfikowano 9 zawodników.

Klasa F4C (makiety zdalnie sterowane):

1. Michał Wójcik (A. Włocławski), Zlin 142 – 4637; 2. Adam Wetoszka (A. Orłąt Dęblin), Sopwith Triplane – 4480; 3. Wojciech Modrzejewski (niezrzeszony), Zlin 50L – 3704.

Klasa F4G (duże makiety zdalnie sterowane):

1. Adam Wetoszka (A. Orłąt Dęblin), Sopwith Triplane – 4407,3; 2. Grzegorz Biela (niezrzeszony), Jabiru – 4313,8; 3. Leszek Biały (DE), Bartel BM-4b – 3626,5.

Klasa F4H (półmakiety zdalnie sterowane):

1. Radosław Oleksy (A. Ostrowski), DHC-1 Chipmunk – 2993,3; 2. Wojciech Modrzejewski (niezrzeszony), Zlin 50L – 2971,8; 3. Wojciech Piłch (A. Krakowski), Ki-61 Hien – 2953,0. Sklasyfikowano 7 zawodników.

szej rundzie lotów uległ poważnemu uszkodzeniu, co zupełnie uniemożliwiło zawodnikowi dalszą rywalizację.

Innym modelem oglądanym i podziwianym przez publiczność była duża makietka australijskiego samolotu Jabiru, wykonująca piękne, bardzo realistyczne loty. Została zbudowana przez Grzegorza Bielę z Sulejówka – w czasie 1500 h, plus 130 h na wykonanie makietki pięknej pilotki. Napęd modelu stanowi silnik o pojemności 80 cm³ – uruchamiany za pomocą roz-

Piękny start Jakowlewa JAK-6 NBB, w wykonaniu wielokrotnego drużynowego mistrza świata Bogusława Maloty (Aeroklub Ostrowski) w klasie makiet latających na uwięzi. Skala 1:8, napęd stanowią dwa silniki OS Max FS 40 o pojemności 6,5 cm³ każdy
Zdjęcie: Ewa Tyburczy



Widowiskowy model australijskiego ultralighta Jabiru, zbudowany przez Grzegorza Bielę. Skala 1:2,5. Masa 22 kg, model napędzany jest silnikiem benzynowym o pojemności 80 cm³ i mocy 4,5 KM (3,3 kW). Trzykrotny zdobywca Pucharu Polski i dwukrotny mistrz Polski. Wielokrotny uczestnik zawodów EuropaStart Cup
Zdjęcie: Igor Skawiński



Ładnie prezentujący się model samolotu Fly Baby, latający na uwięzi w klasie F4B. Skala 1:5,26. Napęd – silnik Os Max FS 52 o pojemności 8 cm³. Wykonawcą makiety jest Radosław Oleksy z Aeroklubu Ostrowskiego / Zdjęcie: Ewa Tyburczy

Na starcie makiet F4G Adam Wetoszka (A. Orłąt w Dęblinie) z modelem myśliwca Sopwith Triplane z 1916. Skala 1:3,5. Makiety budował 4 lata i eksploatuje już siódmy rok. Napęd stanowi silnik benzynowy MVVS o pojemności 58 cm³ i mocy 5,5 KM (4 kW)! W roli asystenta Jan Tarasiuk z Gdańska / Zdjęcie: Ewa Tyburczy



rusznika elektrycznego, przy użyciu aparatury sterującej. Ten wyjątkowy i oryginalny sposób uruchamiania silnika spalinowego dowodzi, jak bardzo modelarze potrafią zadbać o realizm w przypadku makiet latających.

Grzegorz Biela jest modelarzem lotniczym od dziecka. Trzykrotnie zdobył Puchar Polski i dwukrotnie mistrzostwo Polski. Wielokrotnie uczestniczył w zawodach EuropaStart Cup – często plasując się w pierwszej trójce.

ZWYCIĘZCY, PATRONI, SPONSORZY

Zwycięzcami Dni Małego Lotnictwa – Bemowo '11 w poszczególnych klasach zostali: F4B (makiety na uwięzi) – Marian Kaziród (A. Częstochowski); F4C (makiety RC) – Michał Wójcik (A. Włocławski); F4G (tzw. giganty) – Adam Wetoszka (A. Orłąt w Dęblinie); F4H (półmakiet RC) – Radosław Oleksy (A. Ostrowski). Z uwagi na brak minimum 3 juniorów, w tegorocznych Dniach Małego Lotnictwa nie przeprowadzono klasyfikacji dodatkowej dla juniorów w klasie F4B/J.

Tryumfatorzy Dni Małego Lotnictwa otrzymali dyplomy, okazałe puchary ufundowane przez burmistrza dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy oraz atrakcyjne nagrody rzeczowe w postaci sprzętu modelarskiego. Należy podkreślić, że fundatorem wszystkich nagród rzeczowych była firma RIKU model-sport – modelarski sponsor imprezy. Pociągającym jest fakt, że tegoroczna impreza miała sponsora głównego, którym była firma UHU Kleje Polska, która ufundowała nowe i oryginalne numery startowe, a także komplet nagród dodatkowych – oczywiście w postaci modelarskich klejów UHU. Redakcja miesięcznika Modelarz, jeden z patronów medialnych, ufundowała też roczne prenumeraty swojego periodyku – dla najlepszego zawod-

nika w każdej konkurencji rozegranej w ramach zawodów Dni Małego Lotnictwa. Pisząc o sponsorach i patronach medialnych, nie można nie wspomnieć o restauracji Soplisko, która w ramach sponsoringu dbała, by żaden funkcjonariusz i wolontariusz z obsługi imprezy nie był głodny, a ponadto zorganizowała estetyczny punkt gastronomiczny ze stolami i parasolami ogrodowymi – gdzie widzowie mogli sobie coś przekazać.

Bemowska impreza zakończyła sezon sportowy 2011 w kategorii makiet latających. Jej wyniki, w połączeniu z wynikami wcześniejszych imprez, pozwoliły na ogłoszenie klasyfikacji generalnej Pucharu Polski w poszczególnych klasach. Publiczność miała okazję poznać zdobywców Pucharu Polski 2011 w makietach. Zdobywcy otrzymali puchary przechodnie ufundowane przez Magazyn Lotniczy Skrzydła Polska (w klasach F4B i C), dyrektora Lotniczego Zakładu Budżetowego MSWiA (w klasie F4G) oraz najnowszy i bardzo okazały puchar burmistrza dzielnicy Warszawa Bemowo w najmłodszej klasie półmakiet F4H. W artykule przedstawiamy pełną klasyfikację Pucharu Polski w kategorii F4 za rok 2011.

Nie można nie zauważyć, że frekwencja w klasie F4C i F4G siodła. Za mały jest też przyrost zawodników w dwóch kolejnych klasach F4B i F4H. Warto by wszyscy, którym zależy na rozwoju tej wyjątkowo lubianej i podziwianej przez publiczność kategorii, zastanowili się nad powodami tego stanu rzeczy. Z własnego doświadczenia wiem, że są organizowane w Polsce zawody modelarskie, na których w jednej tylko klasie potrafi rywalizować ponad 40 pilotów-operatorów modeli RC. Szkoda tylko, że nie chcą oni organizować tego współzawodnictwa pod skrzydłami Aeroklubu Polskiego. Osobiście jestem zdania, że trze-

ba ten temat potraktować, jako jeden z ważniejszych do dyskusji na forum przedstawicieli polskiego środowiska modelarskiego. W przeciwnym wypadku za rok lub dwa będzie coraz trudniej znaleźć organizatora, który wyłoży 10–20 tys. zł na organizację imprezy dla kilku zawodników.

W tym miejscu chciałbym zaapelować do kolegów modelarzy, by zechcieli wziąć przykład z Grzegorza Biela i zadbać o miniaturowe tabliczki informujące kto, i w którym roku, był zdobywcą Pucharu Polski. W porównaniu ze znalezieniem fundatora pucharu przechodniego, nie jest to zadanie trudne dla zdolnego modelarza. Osobiście uważam, że takie wędrujące po kraju trofeum zasługuje też na staranną i funkcjonalną skrzynkę do transportu. Wierzę, że mój apel nie pozostanie bez echa!

Przebieg imprezy z zainteresowaniem obserwowali i wręczali nagrody: zastępca burmistrza dzielnicy Bemowo Paweł Bujski, przewodniczący Komisji Kultury, Sportu i Promocji w Radzie Dzielnicy Bemowo Paweł Rafalski, przedstawiciel Wydziału Sportu i Rekreacji Urzędu Dzielnicy Bemowo, Piotr Wachnik, zastępca dyrektora Bemowskiego Centrum Kultury Robert Panewczyński. Wizyta burmistrza nie była krótka – z dużym zainteresowaniem obserwował loty modeli oraz przebieg zawodów. Zamykając IX Dni Małego Lotnictwa pogratulował modelarzom uzyskanych wyników i wyraził słowa uznania, skierowane pod adresem Bemowskiego Centrum Kultury za dobrą organizację zawodów.

CENNE REFLEKSJE

Relacjonując przebieg tegorocznych zawodów wspominałem o poważnym uszkodzeniu makiety samolotu Texan, pilotowanej przez doświadczonego zawodnika Janusza

Malarskiego. Bazując na tym przypadku, który na szczęście zakończył się tylko rozbitiem modelu, chciałbym poruszyć sprawę najważniejszą przy organizacji imprez modelarskich, tzn. bezpieczeństwa uczestników (widzów, funkcjonariuszy sportowych i zawodników). Pracując w głównych zespołach organizacyjnych – prawie wszystkich mistrzostw świata i Europy organizowanych w Polsce, przygotowując blok pokazów modelarskich w ramach międzynarodowych pikników lotniczych w Góraszce, jak również organizując kilkadziesiąt imprez na Bemowie – zdobyłem spore doświadczenie. Mimo to zawsze po kolejnej imprezie odnotowuję sprawy, które można lub należy przygotować jeszcze lepiej. Upadek modelu Texana, tuż przy barierkach ochronnych, jest dla mnie sygnałem, że strefa lotów makiet RC na Bemowie wymaga lepszej lokalizacji w stosunku do strefy z widzami oraz ciągów komunikacyjnych. W przypadku gdy zarządca lotniska nie wyrazi zgody na większy obszar na potrzeby zawodów, np. wprowadzając czasowe ograniczenie operacji lotniczych, nieuchronną będzie decyzja o odwołaniu zawodów w konkurencjach makiet zdalnie sterowanych. Niezależnie od tego, że następne Dni Małego Lotnictwa będą jubileuszowe (10 edycja) i pomimo wielkiego sentymentu z jakim traktuję makiety (w latach 1970. startowałem w klasie F4B), uważam że sprawy bezpieczeństwa są najważniejsze.

Chciałbym przy okazji podzielić się posiadanym doświadczeniem z innymi organizatorami. Trzeba pamiętać, że o bezpieczeństwie wszystkich uczestników na zawodach rozgrywanych na lotnisku decydują trzy główne elementy:

– *Kwalifikacje i doświadczenie zawodników oraz sprawność ich modeli (w przypadku zdalnego sterowania także aparatury).* Uważam, że są to sprawy najważniejsze i w pełni zależne od zawodnika. Idealem byłaby organizacja zrzeszająca modelarzy z bodaj najskromniejszą administracją weryfikującą te kwalifikacje, a ponieważ we współczesnym świecie to nie-realne i funkcjonujemy w państwie prawa, więc musimy mieć świadomość, że cała odpowiedzialność za ewentualne szkody przy uprawianiu modelarstwa spoczywa na zawodnikach. Wspomniane weryfikowanie umiejętności modelarzy, to żadna ściema – w okresie mojej aktywności zawodniczej w F4B warun-

kiem koniecznym dla uzyskania licencji było faktyczne sprawdzenie moich umiejętności pilotażowych przez kierownika sekcji modelarskiej w aeroklubie regionalnym (lata 1970.). W istniejących warunkach można jedynie apelować do zawodników, zwłaszcza początkujących, o bardzo odpowiedzialne zachowanie – wszędzie, gdzie przyjdzie im latać:

– *Miejsce rozgrywania zawodów, a dokładniej rozłożenie startu zgodnie z przepisami kodeksu sportowego FAI (dla danej kategorii), czyli wytyczenie strefy lotów modeli i w odpowiedniej odległości strefy z zawodnikami, funkcjonariuszami i widzami).* Za te zagadnienia w pełni odpowiedzialny jest organizator imprezy. Tak więc podmiot, któremu powierza się zorganizowanie i przeprowadzenie imprezy, powinien móc znaleźć w kodeksie FAI (dla danej kategorii) konkretne informacje, zalecenia i rysunki obrazujące prawidłowe rozłożenie startu na zawodach. I ku mojemu zdziwieniu, organizator imprezy w kategorii makiet F4 ma problem, ponieważ od ponad 20 lat działacze międzynarodowi na forum CIAM FAI (w podkomisji F4) nie potrafili stworzyć takiego opracowania. Jest we wspomnianym kodeksie dosłownie kilka zdań, natury ogólnej, na temat organizacji zawodów F4 i bezpieczeństwa – w przeciwieństwie do części tego samego kodeksu FAI, poświęconej kategorii F3C, w której publikuje się bardzo precyzyjny plan rozłożenia startu – z podaniem wszystkich ważnych dla bezpieczeństwa odległości i wymiarów poszczególnych stref. Apeluję więc do delegata Aeroklubu Polskiego do CIAM FAI, by tę ważną sprawę rozwiązać – na wzór wspomnianej podkomisji F3, a dokładnie – jak dla zawodów modeli śmigłowców RC. Ze swej strony deklaruje pomoc przy takim opracowaniu;

– *Ubezpieczenie OC organizatora oraz indywidualne ubezpieczenia OC zawodników.* W czasach, w których przyszło nam funkcjonować, w państwie prawa, nie powinno się prowadzić działalności, bez świadomości mogących wystąpić jej negatywnych skutków. Idąc tym tokiem rozumowania, będąc organizatorem za-

KLASYFIKACJA GENERALNA PUCHARU POLSKI

Klasa makiet F4B: 1. Marian Kaziród – 31 pkt.; 2. Jerzy Grzelski – 30; 3. Paweł Pawlik – 16; 4. Szymon Pilariski, Janusz Węclawiak – 15; 6. Bogusław Malota – 13; 7. Piotr Zawada – 10; 8. Wojciech Ludwiczak – 9; 9. Robert Kampe – 8; 10. Radosław Oleksy – 3; 11. Tomasz Słowikowski, Piotr Stec – 1.

Klasa makiet F4C: 1. Michał Wójcik – 8 pkt.; 2. Wojciech Bajor – 3; Adam Wetoszka – 3; 4. Piotr Bury, Wojciech Modrzejewski – 2.

Klasa makiet F4G: 1. Grzegorz Biela – 19; 2. Adam Wetoszka – 16; 3. Andrzej Westwał – 12; 4. Marek Szufa – 8; 5. Leszek Biały – 6; 6. Wojciech Bajor – 2; 7. Tomasz Żabowski – 1.

Klasa makiet F4H: 1. Janusz Malarski – 28 pkt.; 2. Radosław Oleksy – 26; 3. Wojciech Modrzejewski – 20; 4. Wojciech Pilch – 17; 5. Jan Tarasiuk – 11; 6. Paweł Makać – 7; 7. Sławomir Trela – 6.

wodów, uczestnikiem współzawodnictwa sportowego, lub też latając modelem treningowo (i niekoniecznie na lotnisku), powinniśmy pamiętać, że możemy wyrządzić szkodę osobom trzecim. By uchronić się od odpowiedzialności w takich sytuacjach, najlepiej jest się ubezpieczyć, wykupując polisę OC. Jest naturalnym, że człowiek jak nie musi, to wołałby nie płacić. Ktoś nam doradza – ubezpiecz się, a my sięgamy do przepisów (m.in. Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w rozporządzeniu dotyczącym ubezpieczeń obowiązkowych) i sprawdzamy, czy one nas obligują i od jakiej masy modelu itp. W porządku, nie ma w tym nic złego, tylko co zrobimy, jeśli nasz model o masie 1 kg uderzy z dużą prędkością w drogą limuzynę i właściciel z powodztwa cywilnego zażąda zwrotu kosztów poważnej naprawy? Jestem zdania, że wzorem kolegów modelarzy z innych europejskich państw, dla własnego bezpieczeństwa warto mieć indywidualną ochronę w postaci polisy OC. Być może stowarzyszenie Aeroklub Polski powinno wrócić do systemu sprzed lat, kiedy posiadacz licencji był jednocześnie chroniony zbiorową polisą OC.

BOGDAN WIERZBA

Uczestnicy Dni Małego Lotnictwa z przedstawicielami władz dzielnicy Bemowo, dyrekcji Artbem i sponsorów
Zdjęcie: Ewa Tyburczy

