

Zbigniew Węglarz, emerytowany pułkownik inżynier, absolwent Politechniki Warszawskiej, długoletni zastępca komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Samochodowej w Pile, autor wielu projektów konstrukcji militarnych.

Urodził się w październiku 1923 roku we Lwowie. Młodość spędził w Białopolu pod Hrubieszowem. Rodzice jego byli nauczycielami w miejscowej szkole. W 1944 r. trafił do wojska. Ukończył szkołę średnią i studia wyższe otrzymując w 1961 r. dyplom z wyróżnieniem na Wydziale Mechanicznym Politechniki Warszawskiej. W roku 1961 wyznaczony został też na zastępcę komendanta Wyższej Oficerskiej Szkoły Samochodowej w Pile. Funkcję tę pełnił do roku 1979, do momentu przejścia w stan spoczynku.

Zbigniew Węglarz jest autorem wielu projektów urządzeń i pojazdów militarnych, np. napędu spalinowego do armat. W 1954 r. skonstruował w Akademii Sztabu Generalnego w Rembertowie napęd spalinowy do samobieżnej armaty przeciwpancernej



57 mm wz. 1943. Zobaczyć ją można w Muzeum Oręża Polskiego w Kołobrzegu. Szczególnie znaną konstrukcją jest pojazd gąsienicowy MPG-69, który służył do nauki jazdy czołgiem, tzw. trenażer. Pierwsza wersja tej konstrukcji to mały pojazd gąsienicowy (MPG) przeznaczony do nauki jazdy ciągnikami gąsienicowymi, napędzany dwucylindrowym, czterosuwowym silnikiem motocyklowym M-72 o mocy 22 KM. W silniku tym zastosowano przymusowe chłodzenie przy pomocy dmuchawy połączonej z wałem korbowym silnika. Pojazd o masie 700 kg osiągał prędkość 50 km/h. Druga wersja to trenażer czołgowy

MPG-69 przeznaczony do nauki jazdy czołgiem. Różnił się on od pierwszej wersji tym, że zastosowano do napędu dwusuwowy trzycylindrowy silnik S-31, z samochodu Syrena 104, o mocy 40 KM. Zastosowano też podwójne koła i szersze gąsienice, co przy masie 1200 kg dawało mały nacisk jednostkowy 0,08 kg/cm², umożliwiając jazdę w każdym terenie. Maksymalną prędkość ograniczono do 35 km/h. Trenażer ten miał przedział kierowcy wyposażony identycznie jak w czołgu w oryginalne czołgowe przyrządy kierowania, peryskopy i wskaźniki na desce rozdzielczej. Jazda mogła się odbywać przy zdjętym nadwoziu, przy podniesionym siodełku, z głową kierowcy wysuniętą przez luk oraz przy opuszczonym siodełku i widoczności przez peryskopy. Obok kierowcy znajdowało się siodełko instruktora, który miał okno, dodatkowy pedał hamulca, dostęp do dźwigni skrzyni biegów i wyłącznik zapłonu. Trenażery te były stosowane do nauki jazdy we wszystkich jednostkach pancernych szkolących kierowców czołgów. W sumie powstało blisko 200 tego typu pojazdów, z których ostatnie wywieźli Rosjanie wycofując swoje wojska z Polski po roku 1989.

Na emeryturze Zbigniew Węglarz również daje upust swojej pasji konstruktorskiej tworząc projekt elektrowni wiatrowej, ale przede wszystkim zajmując się konstrukcjami pojazdów samochodowych. Sam wyremontował przedwojenny samochód Steyer 50, później samochód marki Warszawa, którym jeździ do dzisiaj. Sam również skonstruował przyczepę kempingową wykorzystując do jej budowy płyty duraluminiowe pochodzące z wytwórni śmigłowców w Świdniku.

Dzięki tym pojazdom wraz z rodziną zwiedził całą Europę, będąc m.in. w Hiszpanii, Francji, ZSRR, Bułgarii, NRD. Pasjonuje się również nadal konstrukcjami wojskowymi. Konstrukcje płk.inż. Zbigniewa Węglarza prezentowane były m.in. na imprezie „Motosession” w kwietniu 2013 r., która organizowana była przez Koło Pojazdów Zabytkowych Automobilklubu Lubelskiego i Międzynarodowych Targów Lubelskich.

Płk inż. Zbigniew Węglarz pasjonuje się również konstrukcjami z zakresu techniki lotniczej.

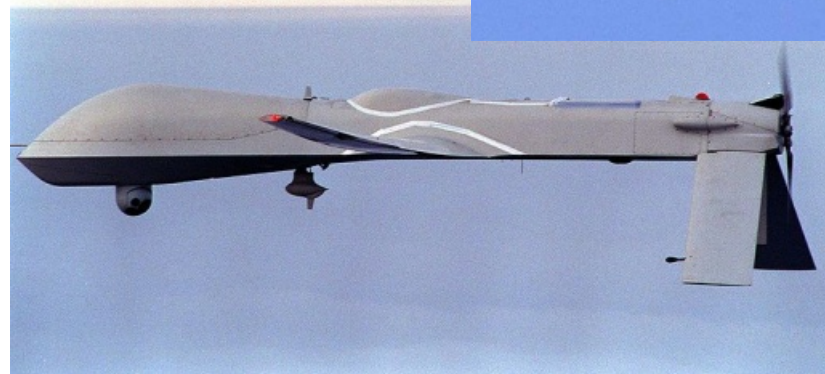


Dom Kultury
Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej



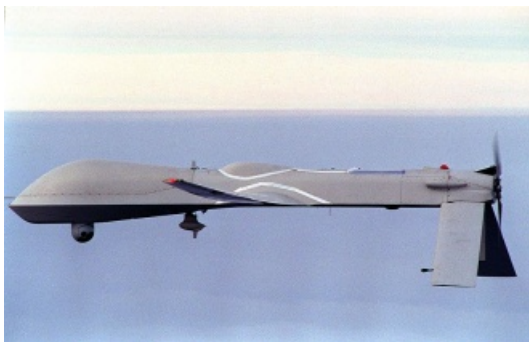
Spotkanie z zakresu techniki lotniczej
płk inż. Zbigniew Węglarz

Bezzałogowe aparaty lataj ce



Bezzałogowy aparat latający (*ang. Unmanned Aerial Vehicle (UAV)*), bezzałogowy statek latający (*ang. unmanned aerial system (UAS)*), dron – statek powietrzny, który nie wymaga do lotu załogi obecnej na pokładzie oraz nie ma możliwości zabierania pasażerów, pilotowany zdalnie lub wykonujący lot autonomicznie. Bezzałogowe statki latające obecnie wykorzystywane są głównie przez siły zbrojne do obserwacji i rozpoznania, dlatego zwykle wyposażone są w osprzęt służący do obserwacji w postaci głowic optoelektronicznych.

Urządzenia tego rodzaju, bez żadnego wyposażenia, już od czasów I wojny światowej stosowane były do trenowania oddziałów przeciwlotniczych jako latające cele. Latające bomby V-1 stosowane przez Niemców do bombardowania Londynu czy też pociski manewrujące też zaliczane mogłyby być do kategorii UAV, niemniej pojazdy tego typu są bronią samą w sobie i nie mogą być powtórnie wykorzystane.



RQ-1 Predator

Combat Aerial Vehicle (UCAV)), do grupy tej należy m.in. amerykański Boeing X-45 czy Dassault nEUROn.

http://pl.wikipedia.org/wiki/Bezza%C5%82ogowy_aparat_lataj%C4%85cy



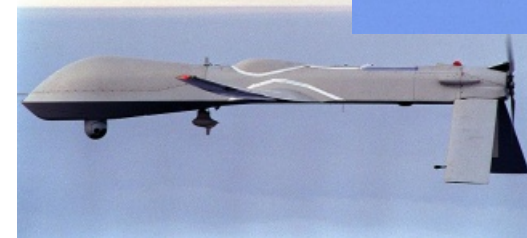
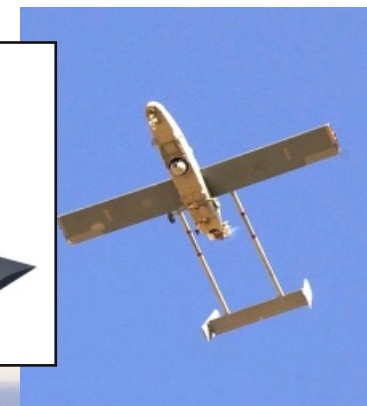
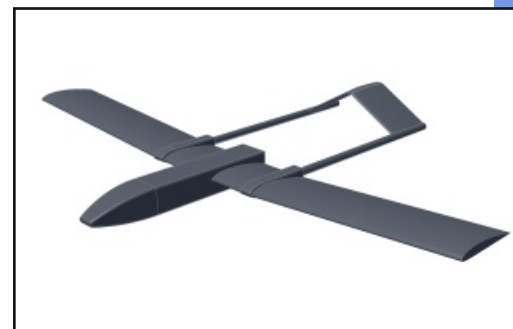
Dom Kultury
Lubelskiej Spółdzielni Mieszkaniowej



serdecznie zaprasza na
spotkanie z zakresu techniki lotniczej

płk inż. Zbigniew Węglarz

Bezzałogowe aparaty lataj ce



Spotkanie odbędzie się
w poniedziałek 23 września 2013 r. o godz. 18.00
w sali widowiskowej Domu Kultury LSM
w Lublinie, ul. K. Wallenroda 4a, tel. 81 743 48 29
www.domkulturyism.pl dom.kultury@spoldzielniasm.pl
Wstęp wolny