

POLSKA

ZESPÓŁ AKROBACYJNY „BIAŁO-CZERWONE ISKRY”

Sześć samolotów TS-11 Iskra **strona 4**

ŁOTWA

BALTIC BEES

Pięć odrzutowców treningowych
L-39C Albatros **strona 5**



POLSKA

CELLFAST FLYING TEAM

Trzy samoloty typu Socata
Morane MS 893 A,
MS 883, MS 880 **strona 5**

polskaZbrojna

WWW.POLSKA-ZBROJNA.PL

MIĘDZYNARODOWE POKAZY LOTNICZE AIR SHOW 2017



26-27/08/2017

WYDANIE
SPECJALNE

Numer okolicznościowy na największą lotniczą imprezę w Polsce, która odbywa się pod hasłem 85. rocznicy zwycięstwa Polaków – kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury w 1932 roku w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge.



Na pamiątkę sukcesu Żwirki i Wigury 28 sierpnia ustanowiono Świętem Lotnictwa Polskiego, wspólnym dla lotnictwa cywilnego, wojskowego oraz przemysłu lotniczego.

Niespodziewany tryumf młodego polskiego lotnictwa i młodych Polaków.

85. ROCZNICA ZWYCIĘSTWA FRANCISZKA ŻWIRKI
I STANISŁAWA WIGURY

LOT NA MIARĘ MARZEŃ

Dzień 28 sierpnia 1932 roku był pogodny, co bardzo cieszyło mieszkańców Berlina oraz ich gości zebranych tłumnie na miejscowym lotnisku, by dopingować na mecie uczestników Międzynarodowych Zawodów Samolotów Turystycznych Challenge 1932. Emocje

potęgował fakt, że to właśnie gospodarze byli faworytami i z niecierpliwością wypatrywano dobrze znanych sylwetek sportowych heinkli. Nagle na niebie pojawiła się niewyraźna czarna kreska, która szybko rosła. Nie była to jednak maszyna faworyta berlińczyków – Reinholda Possa, lecz... polski RWD-6! Z głośnym ry-

kiem silnika sportowa awionetka wleciała na metę. Spikowała w dół, strzelając na szybko domkniętym gazie, dotknęła podwoziem płyty lotniska, wyhamowała pęd w specjalnie podciągniętym odskoku i gładko siadła przy sterowej chorągiewce. Oniemiały tłum przez

cd. na stronie 2

GRY, KONKURSY, WYSTAWY

Zapraszamy do strefy Challenge 1932!

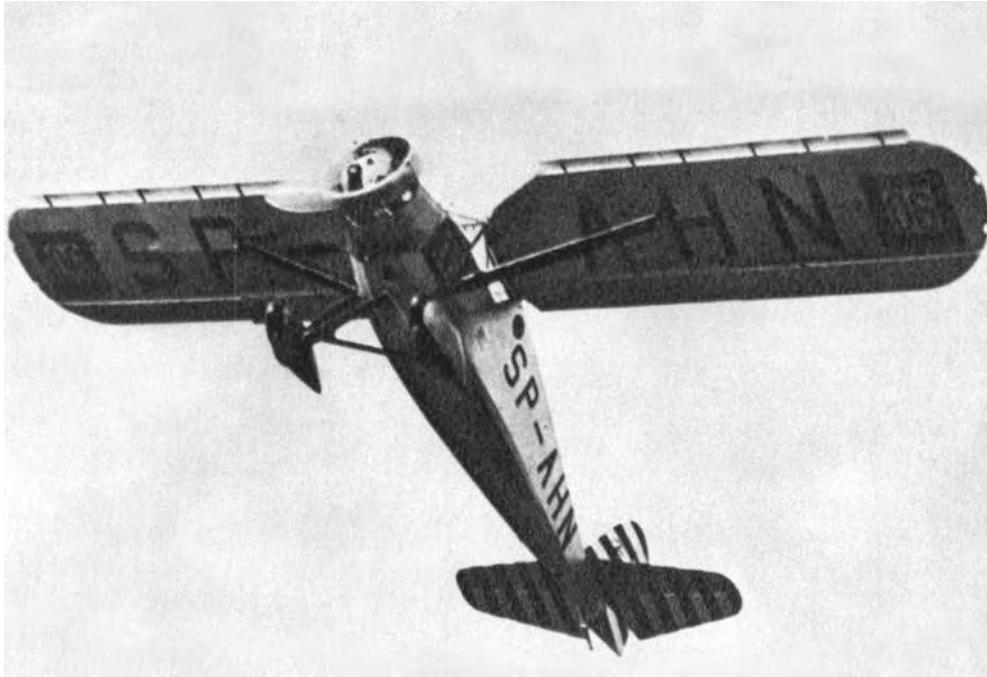
ZNAKOMITA LEKCJA
HISTORII I FANTASTYCZNA
ZABAWA

Idea strefy Challenge 1932 powstała w Biurze Organizacyjnym Air Show 2017 w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych jako jedna z trzech stref tematycznych (obok strefy dziecka i strefy kultury wysokich lotów) jako nowa oferta Międzynarodowych Pokazów Lotniczych w Radomiu. Upamiętnia ona 85. rocznicę brawurowego zwycięstwa kpt. pil. Franciszka Żwirki i inż. Stanisława Wigury na Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych, które odbyły się w Berlinie w 1932 roku”, informuje pomysłodawczyni stref tematycznych i autorka koncepcji strefy Challenge 1932 Anna Ciepiel, zastępca dyrektora Biura Organizacyjnego Air Show 2017 do spraw komunikacji.

cd. na stronie 2

450 m² ATRAKCJI

Strefa Challenge 1932 znajduje się na wydzielonym terenie lotniska w Radomiu-Sadkowie, naprzeciw strefy VIP (w alei przemysłu obronnego). Odwiedzający znajdą tam stoiska promocyjne: Wojskowego Centrum Edukacji Obywatelskiej, Klubu Dowództwa Generalnego RSZ, Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie, Stowarzyszenia Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991. Obok znajduje się aleja samolotów historycznych – wszystkie zabytkowe statki powietrzne będą wcześniej latały na radomskim niebie, a RWD-5R otworzy defiladę w powietrzu. Strefę Challenge 1932 mogą odwiedzić wszyscy widzowie Air Show 2017, szczególnie jest ona adresowana do rodziców z dziećmi. ■



Z myślą o Challenge 1932 powstał RWD-6, na którym 20–28 sierpnia obaj lotnicy pokonali trasę Niemcy – Polska – Czechosłowacja – Austria – Jugosławia – Włochy – Szwajcaria – Francja – Holandia – Dania – Szwecja i jako pierwsi pojawili się z powrotem na mecie w Berlinie.

cd. ze strony 1

LOT NA MIARĘ MARZEŃ

→ chwilę milczał, lecz nagle zerwały się brawa i ludzie zaczęli skandować: „Polacy! Polacy!”. Komisja ogłosiła oficjalne wyniki: „Żwirko na RWD-6 – 461 punktów; pierwsze miejsce. Poss na Klemmie – 458 punktów; drugie miejsce”. I w tym momencie orkiestra zagrała „Mazurka Dąbrowskiego”. Niemiecka kompania honorowa prezentowała broń, a pruscy oficerowie salutowali przed dwójką polskich lotników.

Sukces! Niespodziewany tryumf młodego polskiego lotnictwa i młodych Polaków: urodzonego w 1895 roku por. pil. Franciszka Żwirki oraz inżyniera lotnika i konstruktora Stanisława Wigury. Obaj połączyli swoje zdolności i lotniczy entuzjazm, i wcale nie musieli długo czekać na pomyślne wyniki.

Przyszli podniebni championi spotkali się pierwszy raz w 1929 roku, w Akademickim Aeroklubie Warszawskim, gdzie por. Franciszek Żwirko został oddelegowany z 1 Pułku Lotniczego jako oficer łącznikowy, mający przyciągać do lotnictwa wojskowego młodych entuzjastów. Żwirko nie miał żadnych problemów, by odnaleźć się w tym gronie, gdyż rozpoznawano go już po kilku lotniczych wyczynach. To on m.in. w 1926 roku jako pierwszy zainicjował loty nocne w polskim lotnictwie wojskowym, a rok później zajął czołowe miejsca w międzynarodowych zawodach – I Locie Małej Ententy i Polski w Jugosławii.

Porucznik w aeroklubie szczególnie zaprzyjaźnił się ze spokojnym i małomównym Stanisławem Wigurą, który mimo młodego wieku miał już spore doświadczenie w konstruowaniu samolotów. Razem ze swymi kolegami z Politechniki Warszawskiej – Stanisławem Rogalskim i Jerzym Drzewieckim założyli zespół konstrukcyjny, w którym pracowali nad kolejnymi wersjami awionetki RWD (nazwanej od inicjałów nazwisk konstruktorów). Por. Żwirko przekonał Wigurę, który wcześniej nie latał, by został jego mechanikiem, a ten zaprezentował mu najnowszą wersję RWD o numerze 2. Na tym samolocie wspólnie odbyli lot wokół Europy i zajęli pierwsze miejsce w Locie Południowo-Zachodniej Polski, w III Krajowym Konkursie Awionetek i w IV Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. Jednocześnie Żwirko, razem z pilotem Antonim Kocjanem, pobił światowy rekord lotu na wysokości, osiągając 2004 m – był to pierwszy międzynarodowy rekord lotnictwa polskiego.

W 1930 roku Żwirko i Wigura wystartowali w Międzynarodowych Zawodach Samolotów Turystycznych Challenge, ale wtedy wyeliminowała ich awaria silnika. Ta porażka jednak nie

załamała obu entuzjastów. Po wygranej w kilku konkursach krajowych, w 1931 por. Żwirko został szefem eskadry ćwiczeń pilotażu w Szkole Orląt w Dęblinie, a Wigura z zapałem pracował nad kolejnymi wersjami RWD. I tak z myślą o Challenge 1932 powstał RWD-6, na którym 20–28 sierpnia obaj lotnicy pokonali trasę Niemcy – Polska – Czechosłowacja – Austria – Jugosławia – Włochy – Szwajcaria – Francja – Holandia – Dania – Szwecja i jako pierwsi pojawili się z powrotem na mecie w Berlinie. Prześcignęli 43 załogi lotnicze z całej Europy, w tym 16 niemieckich, które uchodziły za faworytów. Gdy triumfatorzy 29 sierpnia lądowali w Warszawie, na ich cześć wiwatowała na powitanie ponadstutysięczny tłum. To samo działo się na lotniskach w Poznaniu, Krakowie, Wilnie... Ludzie przerywali kordony policji i wznosili okrzyki na cześć bohaterów; gazety zabiegały o wywiady, urządzano bankiety, a nieśmiałego Wigurę zasypywały listy z ofertami matrymonialnymi. Dzięki ich sławie w Polsce rozpoczęła się autentyczna „awiomania”.

Polscy mistrzowie otrzymywali także wiele zaproszeń z zagranicy. Między innymi potwierdzili swój udział w mityngu lotniczym w stolicy Czechosłowacji, Pradze. Wylecieli nań w mglisty niedzielny poranek 11 września 1932 roku. Do Cieszyńska lot przebiegał spokojnie, ale nad Czechosłowacją ich RWD-6 wleciał w burzę. Lotnicy próbowali zawrócić, niestety, w tym momencie oderwał się od kadłuba jeden z płatów. Maszyna rozbiła się w pobliżu zamieszkałej przez Polaków wsi Cierlicko Górne nieopodal Cieszyńska. Obaj piloci zginęli na miejscu. Władze polskie zorganizowały specjalny pociąg żałobny i jak pisała ówczesna prasa, z powodu tłumów na trasie „granica czechosłowacko-polska przestała istnieć”. Pogrzeb Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury na warszawskich Powązkach zmienił się w wielką manifestację patriotyczną, na którą przyszły nieprzebrane tłumy, liczące jeszcze więcej ludzi niż w czasie fetowania zwycięstwa pilotów.

Na pamiątkę sukcesu Żwirki i Wigury dzień 28 sierpnia został ustanowiony Świętem Lotnictwa Polskiego, wspólnym dla lotnictwa cywilnego, wojskowego oraz przemysłu lotniczego. Zwycięstwo pilotów było istotne zwłaszcza dla Polskich Sił Powietrznych, gdyż już niedługo ci, którzy poszli w ślady dwóch entuzjastów, musieli wziąć udział w „krwawych zawodach” z niemieckim Luftwaffe, najpierw na polskim niebie w 1939 roku, a później niemal na wszystkich frontach II wojny światowej. ■

Piotr Korczyński

” A jeśli z nas
Ktoś legnie wśród szaleńczych jazd,
Czerwieńszy będzie kwadrat,
Nasz lotniczy znak,
Znow pełny gaz!
Bo cóż, że spada któraś z gwiazd,
Gdy cała wnet eskadra pomknie na szlak.

Marsz lotników

cd. ze strony 1

Zapraszamy do strefy Challenge 1932!

→Warto dodać, że te zawody przed II wojną światową należały do najbardziej wymagających tego typu na świecie. To właśnie na pamiątkę tamtych wydarzeń 28 sierpnia obchodzone jest Święto Lotnictwa Polskiego.

Pod patronatem MON

Strefa Challenge 1932 to znakomita okazja do przybliżenia chlubnych tradycji i barwnej historii lotnictwa polskiego oraz współczesności polskiej myśli lotniczej. Koordynatorem strefy został Departament Edukacji, Kultury i Dziedzictwa MON, a realizacji podjęło się Wojskowe Centrum Edukacji Obywatelskiej we współpracy z Biurem Organizacyjnym Międzynarodowych Pokazów Lotniczych Air Show 2017. Współorganizatorami inicjatywy są: Klub Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie oraz Stowa-

rzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego EAA 991 z Nowego Sącza.

Korzenie i skrzydła

Celem strefy Challenge 1932 są: przybliżenie historii polskiego przemysłu lotniczego, edukacja lotnicza dzieci i młodzieży, promocja Sił Zbrojnych RP i kształtowanie pozytywnego wizerunku wojska w społeczeństwie. „Jestem ogromnie dumna, że młodzi widzowie Air Show dostaną lekcję historii oraz edukacji lotniczej w tak wyjątkowej, pięknej i interesującej odsłonie, o którą zadbają pracownicy wojska, instruktorzy, muzealnicy, rekonstruktorzy, animatorzy i wolontariusze. To niezwykle ważne, aby – szczególnie w przededniu stulecia odzyskania niepodległości i stulecia lotnictwa polskiego – pokazać dzieciom nasze korzenie i jednocześnie dodać im skrzydeł”, dodaje Anna Ciepiel. ■

CO ZNAJDZIECIE W STREFIE CHALLENGE 1932?

- samolot RWD-5R, który polocie stanie w obrębie strefy Challenge 1932 i wszyscy chętni będą mieli możliwość zrobienia sobie zdjęć na tle samolotu z rekonstruktorami w strojach historycznych;
- wystawy tematyczne Challenge 1932, w tym: wystawę pokonkursową prac dziecięcych „Obłoczki sercem malowane”, mangę „Zwycięstwo Żwirki i Wigury”, wystawy tematyczne Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie i Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie;
- „Lotnicze przedszkole”, które organizuje konkursy „Podniebne figury Żwirki i Wigury”, gry i zabawy z instruktorami oraz animatorami

(konkursy wiedzy o lotnictwie, konkursy rysunkowe, zręcznościowe, warsztaty piosenki lotniczej z akordeonistą, kolorowanki, warsztaty modelarskie, konkurs wideo, czytanie bajek z lotnikami i inne atrakcje). Prace konkursowe nagrodzą firmy obecne w alei przemysłu obronnego;

● materiały edukacyjne o lotnictwie dla dzieci i młodzieży: kolorowanki, naklejki, zakładki i inne niespodzianki, numer specjalny „Polski Zbrojnej” i sierpniowy numer magazynu „Lotnictwo. Aviation International” z dodatkiem poświęco-



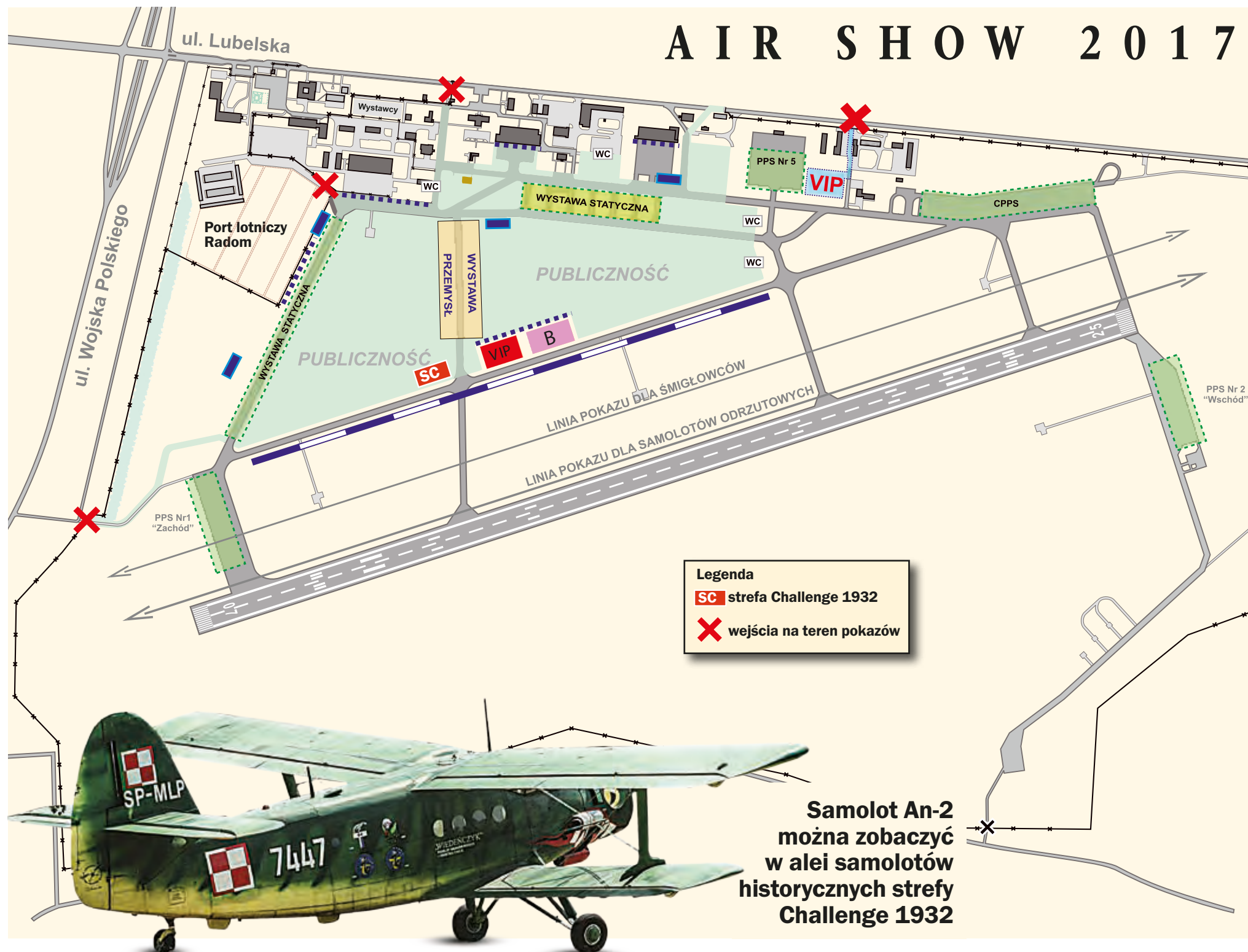
nym 85-leciu Challenge 1932;

prezentację grupy rekonstrukcyjno-historycznej (oficer lotnictwa w mundurze wz. 27, piloci Challenge 1932 w strojach sportowych, oficerowie lotnictwa w mundurach wz. 36, kobiety Aviatrix w kostiumach cywilnych z lat trzydziestych XX wieku);

● replikę dzwonu Żwirki i Wigury z Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. ■

Serdecznie zapraszamy na lekcję
historii, edukacji lotniczej
i znakomitą zabawę





**Samolot An-2
można zobaczyć
w alei samolotów
historycznych strefy
Challenge 1932**

GŁOWY DO GÓRY

POKAZY

Żaden miłośnik lotnictwa nie przegapi tych pokazów, a w tym roku organizatorzy Air Show przygotowali wiele atrakcji.

Na Międzynarodowych Pokazach Lotniczych „Air Show 2017” występują zespoły akrobacyjne Białe-Czerwone Iskry, Orlik oraz Baltic Bees, grupy lotnictwa cywilnego, m.in. Red Bull – The Flying Bulls, Cellfast Flying Team, Formation Flying Team, Żelazny. Maszyny podziwiane podczas lotu można obejrzeć także z bliska, na lotniczej wystawie statycznej, którą wzbogaciły współczesne cywilne statki powietrzne, historyczne RWD-5R, Tulak, Jak-18, An-2, Tiger Moth, Auster 4, Harvard i DHC-1 Chipmunk.

Na radomskim niebie prezentują się zarówno wojskowe, jak i cywilne maszyny. Widzowie mogą zobaczyć statki powietrzne polskich sił zbrojnych: MiG-29, Su-22, F-16, C-295, C-130,

M-28, TS-11, PZL-130, SW-4, Mi-2, Mi-24, W-3, Mi-8, Mi-17, Mi-14, W-3 PL, W-3, BSR Orbiter, W-3 SAR, G-550, SH-2G, Gulfstream 550. To jednak nie wszystko, bo zaproszono też zagranicznych gości z wyjątkowymi maszynami. Można podziwiać EF-2000 Eurofighter z Włoch, Su-27 i An-26 z Ukrainy, C-27 Spartan i MiG-21 Lancer z Rumunii, F-16 z Holandii, Eurofighter z Niemiec, Saab J105 OE, B-25J Mitchell, F4 U-4 Corsair, T-28B Trojan, Bo-105 z Austrii, C-27 Spartan z Litwy, MiG-15UTI z Czech, L-39 Albatros z Łotwy, B-1, B-52 z USA oraz natowski AWACS. Dla miłośników militariów przygotowano naziemne pokazy statycznej sprzętu i uzbrojenia wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych RP, w tym: transportery Rosomak, czołgi Leopard i PT-91,

pojazdy HMMVW, M-ATV, wozy rozpoznawcze BRDM-2, samobieżne przeciwlotnicze zestawy rakietowe Poprad, stacje radiolokacyjne i wyrzutnie rakiet, roboty saperskie, zestawy nurkowe, bezałogowe pojazdy podwodne, systemy rozpoznawcze, sprzęt spadochronowo-desantowy, sprzęt obserwacyjny oraz uzbrojenie i wyposażenie taktyczne jednostek specjalnych. Razem prezentuje się 59 jednostek sprzętu. Z bliska można obserwować nowoczesną technikę wojskową oraz indywidualne wyposażenie żołnierzy, zazwyczaj niedostępne dla szerokiej publiczności. Dla widzów tegorocznego Air Show organizatorzy przewidzieli także pokaz sprzętu prezentowanego przez przemysł zbrojeniowy. Wielką atrakcją są też grupy rekonstrukcyjne.

ZESPÓŁ AKROBACYJNY „BIAŁO-CZERWONE ISKRY”

SZEŚĆ SAMOLOTÓW TS-11 ISKRA

PILOCI:

KPT. MACIEJ KOPIEL
MJR JACEK JAWOREK
KPT. KRZYSZTOF KŁACZYŃSKI
POR. SYLWESTER SOBÓTKA
POR. MARCIN KOSSAKOWSKI
POR. MATEUSZ KUBIAK



PILOCI:

MJR DARIUSZ STACHURSKI
KPT. ROBERT PACIOREK
POR. KRZYSZTOF ŁYSAKOWSKI
KPT. MICHAŁ ANIELAK
KPT. KRZYSZTOF KIDACKI
KPT. BARTOSZ NIEGRZYBOWSKI
POR. TOMASZ LITWINEK



ZESPÓŁ AKROBACYJNY „ORLIK”

SIEDZIE SAMOLOTÓW
PZL-130 ORLIK

Został założony 1 stycznia 1998 roku. Nazwa zespołu nawiązuje do samolotu PZL-130 Orlik, używanego w 42 Bazie Lotnictwa Szkolnego, przy której działa zespół. Jest on kontynuatorem radomskich tradycji akrobacyjnych i wspaniałą wizytówką polskich skrzydeł. Co roku piloci z Radomia reprezentują polskie siły powietrzne w kilkudziesięciu pokazach w kraju i za granicą.

Zespół Akrobacyjny „Biało-Czerwone Iskry” jest kontynuatorem utworzonego w 1969 roku w 60 Lotniczym Pułku Szkolnym w Radomiu zespołu Rombik. Od 1991 roku przyjął oficjalną nazwę Zespół Akrobacyjny „Iskry”. Początkowo prezentował się w składzie czterech samolotów, a pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku latał formacją dziewięciu maszyn. Od początku istnienia zespołu piloci latają na samolotach TS-11 Iskra, które w 1991 roku na jego potrzeby przeszły modernizację. Dopuszone zostały w światowej klasy system radiowo-nawigacyjny i pomalowane w narodowe barwy według projektu ppłk. pil. Ireneusza Fibingera. W związku z reorganizacją lotnictwa polskiego w marcu 2000 roku zespół przeniesiono do Dębina. W tym czasie została zmieniona nazwa na „Biało-Czerwone Iskry”.

PROMOCJA



COP NA MIARĘ XXI WIEKU

„Ognisko siły” – takimi słowami Melchior Wańkowicz określił Centralny Okręg Przemysłowy, czyli największy projekt gospodarczy, który został podjęty przez niepodległą II Rzeczpospolitą.

Trzon Centralnego Okręgu Przemysłowego, zgodnie z ideą wicepremiera do spraw ekonomicznych i jednocześnie ministra skarbu Eugeniusza Kwiatkowskiego, miał się opierać między innymi na rozbudowie przemysłu zbrojeniowego, tak potrzebnego Rzeczypospolitej, która w 1918 roku ponownie pojawiła się na mapie Europy.

Formalna decyzja rządu II Rzeczypospolitej o koncentracji inwestycji przemysłowych w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego zapadła 5 lutego 1937 roku. Obchodzimy więc 80. jubileusz uruchomienia jednego z największych przedsięwzięć cywilizacyjnych, jakie kiedykolwiek zostały podjęte

w Polsce. Dzięki niemu w Polsce powstał silny przemysł obronny. To właśnie wówczas zbudowano wiele fabryk zbrojeniowych, które funkcjonują do dziś. Inne, te które powstały przed 1937 rokiem, jak Fabryka Broni w Radomiu, zostały włączone w strukturę Centralnego Okręgu Przemysłowego. Zakłady przemysłu obronnego odegrały główną rolę w procesie industrializacji regionu COP.

Stalowa Wola, Nowa Dęba, Skarżysko-Kamienna, Radom – to punkty na mapie Polski, w których do dziś działają fabryki, skonsolidowane pod szyldem Polskiej Grupy Zbrojeniowej, głównego dostawcy sprzętu i uzbrojenia dla Sił Zbrojnych RP. Funkcjonująca pod nadzorem Ministerstwa Obrony Narodowej

Polska Grupa Zbrojeniowa kontynuuje wielką ideę budowy silnej struktury zakładów przemysłowych, produkujących nie tylko na potrzeby wojskowe, lecz także z myślą o rynku cywilnym. Budowa COP-u na miarę XXI wieku – to jedno z zadań, które stoją przed kierownictwem PGZ, która skupia kilkadziesiąt firm zlokalizowanych na terenie całej Polski, od Wybrzeża po Podkarpacie.

Polska Grupa Zbrojeniowa jest głównym partnerem resortu obrony w realizacji planu modernizacji technicznej sił zbrojnych. To wielki projekt, dzięki któremu polscy żołnierze otrzymają najnowocześniejszy sprzęt, zapewniający im bezpieczeństwo oraz sprawność operacyjną na współczesnym polu walki.

Zakłady przemysłowe Polskiej Grupy Zbrojeniowej zatrudniają ponad 20 tys. specjalistów, którzy pracują przy produkcji uzbrojenia i sprzętu dla polskiego wojska. Wśród fabryk skupionych w PGZ szczególne miejsce zajmują te zbudowane w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego oraz włączone do niego. Huta Stalowa Wola produkuje najnowocześniejszy sprzęt artyleryjski, Zakłady Mechaniczne „Tarnów” i Fabryka Broni „Łucznik” – Radom dostarczają siłom zbrojnym oraz innym służbom mundurowym doskonałą broń strzelecką, skarżyska spółka Mesko produkuje raketową broń defensywną i amunicję. To tylko kilka przykładów, ale zakres produkcji fabryk Polskiej Grupy Zbrojeniowej jest bardzo szeroki, dzięki czemu krajowy przemysł może sprostać wymaganiom nowoczesnej armii.

Polska Grupa Zbrojeniowa chce kontynuować tradycję Centralnego Okręgu Przemysłowego. Przez udoskonalanie produkcji dla wojska wspierać rozwój gospodarczy i reindustrializację całego kraju. Budować nowoczesny przemysł, tworzyć stabilne miejsca pracy dla wykwalifikowanych fachowców. We współpracy z ośrodkami naukowymi rozwijać innowacje, bazując na polskiej myśli technologicznej. Umocnić gospodarkę opartą na wiedzy. Zapewnić Polsce bezpieczeństwo. ■

BALTIC BEES Z ŁOTWY

PIĘĆ CZESKICH ODRZUTOWCÓW
TRENINGOWYCH L-39C ALBATROS



Jeden z dwóch europejskich cywilnych zespołów akrobacyjnych używających samolotów odrzutowych! „Pszczółki” to łotewska grupa akrobacyjna sformowana w 2008 roku przez Valerego Soboleva. Baltic Bees uczestniczą w pokazach w formacji pięciosamolotowej. Odrzutowce wyróżniają się charakterystycznym pasiastym malowaniem nawiązującym do nazwy grupy.

PILOCI:

ARYTOM SOLODUHA
IGOR YUDKIN
ANATOLY PEREKRIOSTOV
ALEXANDER ZARINSH
VALERY SOBOLEV
ROBERT ANDREJEV



GRUPA AKROBACYJNA „ŻELAZNY”

PIĘĆ SAMOLOTÓW
- ZLIN 50 LS, EXTRA
330 LC, ZLIN 50 LS,
ZLIN 526 F, SZYBOWIEC FOX

PILOCI:

WOJCIECH KRUPA
PIOTR HABERLAND
TADEUSZ KOŁASZEWSKI
MIROSLAW WRZEŚNIEWSKI
REZERWOWI:
WOJCIECH GRZECHOWIAK
KRZYSZTOF SIARKIEWICZ
PAWEŁ ANTKOWIAK
WOJCIECH MUSZYŃSKI



Żelazny to jedna z czołowych światowych grup akrobacji samolotowej. Formacja słynąca z wykonywania najtrudniejszych i najbardziej widowiskowych ewolucji w powietrzu. Tworzą ją instruktorzy szybowcowi i samolotowi, oblatywacze, egzaminatorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Grupa ma na swoim koncie pokazy m.in. w Korei Południowej, Niemczech, Szwecji, Czechach i na Słowacji. Uświetnia też wszystkie polskie imprezy lotnicze.

FUNDACJA „BIAŁO-CZERWONE SKRZYDŁA”

TS-11 ISKRA, PIĘĆ AERO AT-3
POLSKIEJ KONSTRUKCJI

PILOCI:

PŁK REZ. TADEUSZ ZAWORSKI
JAKUB KUBICKI
PIOTR MACIEJEWSKI
PIOTR KRASIŃSKI
RADOSŁAW IZDEBSKI
JAKUB ŚLIWIŃSKI



CELLFAST FLYING TEAM

TRZY FRANCUSKIE
SAMOLOTY TYPU
SOCATA MORANE
MS 893 A, MS 883,
MS 880



To młoda formacja samolotowa, której celem jest precyzyjne latanie w szyku. CFT to trzy francuskie samoloty typu Socata Morane wyposażone w instalacje dymne, które podnoszą atrakcyjność pokazu.

PILOCI:

MIECZYSLAW MACHNIK
ARKADIUSZ NOWAK
DANIEL DĘBOSZ



SŁAWEK HESJA KRAJNIEWSKI



Głównym celem Fundacji jest promocja polskiego lotnictwa. W powietrzu zobaczymy jedyny w Europie cywilny latający egzemplarz samolotu TS-11 Iskra bis D, który w 2014 roku został odbudowany i przywrócony do stanu lotnego. Zaprezentuje się w locie 3AT3 Formation Flying Team. W zależności od potrzeb formację tworzą trzy lub pięć samolotów polskiej konstrukcji Aero AT-3, produkowanych w zakładach w Mielcu. Na stoisku Fundacji można zobaczyć, jak wygląda kabina samolotu odrzutowego TS-11 Iskra, usiąść w fotelu kapitałowym oraz zajrzeć do środka legendarnego An-2.

FILIP MODRZEJEWSKI/FUNDACJA
BIAŁO-CZERWONE SKRZYDŁA

**PILOTAŻ ZESPOŁOWY:**

HANS PALLASKE
ERIC GOUJON
RAIMUND RIEDMANN
MIGUEL HOCHLEITNER

PILOTAŻ INDYWIDUALNY

PIL. SIEGFRIED „BLACKY” SCHWARZ

RED BULL Z AUSTRII

BO-105 - ŚMIGŁOWIEC,
SAMOLOTY B-25J MITCHELL,
F4U-4 CORSAIR, NORTH
AMERICAN T-28B TROJAN



Red Bull zaprezentuje cztery statki powietrzne w pokazie dynamicznym. Śmigłowiec Bo-105 pilotuje Siegfried „Blacky” Schwarz. W tej maszynie po raz pierwszy użyto nowych materiałów: tytanu do głowicy wirnika i GRP (plastiku wzmocnionego włóknem szklanym) do łopat wirnika. Cztery śmigłowce Red Bull Bo-105 są jedynymi na świecie zarejestrowanymi jako cywilne śmigłowce akrobacyjne. North American B-25J Mitchell został wyprodukowany w 1945 roku. Jest jednym z czterech latających samolotów znajdujących się poza USA. Za sterami bombowca zasiada austriacki pilot Hans

Pallaske, a myśliwca F4 U-4 Corsair – Eric Goujon i Raimund Riedmann. Ten samolot został stworzony do wykonywania misji w trudnych warunkach frontowych podczas II wojny światowej. W Europie są tylko dwa egzemplarze. North American T-28B Trojan zbudowano w 1954 roku i do 1965 był wykorzystywany przez US Navy do szkolenia pilotów. W tamtym roku został całkowicie odrestaurowany przez techników z Flying Bulls. Charakterystyczne są kolorystyka oliwkowo-czarna i napis „Navy”. Za sterami tej maszyny zasiada Miguel Hochleitner.

SLÁWEK HESJA KRAJNIEWSKI

PROMOCJA

NOWOCZESNOŚĆ I TRADYCJA

PZL-Świdnik jest jedynym polskim producentem śmigłowców i głównym ich dostawcą dla Sił Zbrojnych RP.

Tradycja i kompetencje – te dwa słowa chyba najlepiej charakteryzują działalność PZL-Świdnik. Niewiele jest w naszym kraju firm, które mogą się pochwalić ponad sześćdziesięcioletnim doświadczeniem. Jednocześnie

przedsiębiorstwo to jest największym producentem śmigłowców w Polsce. PZL-Świdnik to w branży jedyny krajowy OEM (Original Equipment Manufacturer), czyli producent całkowitego wyrobu, w pełni zdolny do projektowania, badań i rozwoju, produkcji, szkoleń oraz modernizacji śmigłowców. Nadal chce być ośrodkiem, w którym są one projektowane i budowane od a do z, potem zaś serwisowane i utrzymywane w sprawności w całym cyklu użytkowania.

Kluczowy partner MON

Zakład jest kluczowym partnerem Ministerstwa Obrony Narodowej w najważniejszych programach śmigłowcowych polskich sił zbrojnych. W armii jest dziś już 160 egzemplarzy wiroplątów zbudowanych w Świdniku. Prawie 80% egzemplarzy dostarczonych polskim siłom zbrojnym w ostatnich dziesięciu latach zostało wyprodukowanych w Świdniku. To m.in. SW-4 Puszczyc, W-3PL Głuszec, W-3WA Sokół w wersji do przewozu najwyższych rangą urzędników państwowych. Pozostałe 20% stanowią maszyny produkcji rosyjskiej.

Nasza największa fabryka tego typu od powstania w 1951 roku do dziś wyprodukowała i dostarczyła klientom z przeszło 40 krajów na całym świecie ponad 7400 śmigłowców. W 1956 roku powstał w niej pierwszy śmigłowiec SM-1 i wyprodukowano 1700 tych maszyn w wielu wariantach. W Świdniku rozwinięto też jego zmodyfikowaną wersję – SM-2. Później był słynny dwusilnikowy Mi-2, który pierwotnie miał służyć tylko cywilom, lecz polscy inżynierowie przebudowali go i znalazł kilkanaście różnych zastosowań w wojsku, w tym jako maszyna bojowa. W ciągu 43 lat (produkcję zakończono w 2008 roku) zbudowano ponad 5500 tych wiroplątów, w tym w kilkunastu wersjach cywilnych. Następny śmigłowiec, PZL Kania

był rozwojową wersją Mi-2 przeznaczoną na eksport. Wyprodukowano 19 egzemplarzy i trafiły one m.in. do Straży Granicznej.

W 1988 roku do produkcji wszedł dwusilnikowy W-3 Sokół. W sumie zbudowano ponad 180 maszyn tego typu w dziesięciu

wersjach wojskowych oraz sześciu cywilnych. W-3 miały odbiorców m.in. w Czechach, Hiszpanii, Korei Południowej i Rosji. W Polsce najwięcej Sokółów trafiło do armii, m.in. w ich najnowszej wersji W-3PL Głuszec. Są jednak wykorzystywane rów-

nież w Policji, Straży Granicznej i Tatrzańskim Ochotniczym Pogotowiu Ratunkowym. Jest też wersja pasażerska, w tym do przewozu VIP-ów. Od 2004 roku produkowany jest SW-4 – lekki pięcioosobowy śmigłowiec, który w wersji szkoleniowej używanej przez siły powietrzne nosi nazwę SW-4 Puszczyc.

W europejskiej czołówce

Od siedmiu lat PZL-Świdnik jest w europejskiej rodzinie Leonardo Helicopters (dawniej AgustaWestland). To trzeci, obok firm z Wielkiej Brytanii i Włoch, europejski filar przemysłowy koncernu. Z chwilą wejścia do Grupy Leonardo Helicopters (GLH) Polska zapewniła sobie szerszy dostęp do światowych rynków i zwiększyła możliwości eksportowe. Dziś praktycznie nie ma modelu śmigłowca produkowanego przez Leonardo, w którym nie byłoby części zaprojektowanej czy wytwarzanej w świdnickiej firmie. Przykładem może być AW101, który jest jednym z kandydatów w trwających obecnie postępowaniach przetargowych polskiego MON na śmigłowce dla marynarki wojennej i wojsk specjalnych.

GLH zainwestowała w polski zakład ponad 600 mln zł w infrastrukturę, poprawę bezpieczeństwa i higieny pracy, szkolenia załogi oraz transfer nowoczesnych technologii. Umożliwiło to m.in. prace nad nowymi projektami, w tym bezzałogowego śmigłowca SW-4 Solo RUAS/OPH.

Świdnik dzięki sprzedaży eksportowej przekraczającej rocznie 700 mln zł jest również jednym z największych eksporterów w branży obronno-lotniczej w Polsce. Współpracuje z prawie 1300 przedsiębiorstwami, z których ponad 900 to firmy polskie. Blisko 230 dostawców zakładów jest bezpośrednio zaangażowanych w produkcję śmigłowców.



PZL-ŚWIDNIK
a LEONARDO HELICOPTERS company





PLAN POKAZÓW

BLOK I AEROKLUB POLSKI

8.00–9.00 Pokaz balonów

9.00–11.30 Skoki spadochronowe
Flying Dragons Team motoparalotnie

Samolot Tulak
Samolot Huski
Samolot Bristol
Samolot historyczny Jak 18
Wiatrakowiec Cavalon
Samoloty historyczne Piper Cup
Samolot TS-11 Iskra
Samolot Extra 300
Samoloty Socata Morane – Cellfast
Samolot Extra 300
Zespół 5 x AT-3 Formation Flying Team

TS-8 Bies, CSS-13
DH82A Tiger Moth, DHC-1 Chipmunk
AN-2 Wiedeńczyk
RWD 5R

zespołowe/kanapa/flaga
pilotaż zespołowy

pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
pilotaż zespołowy
pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
pilotaż zespołowy
pilotaż indywidualny
pilotaż zespołowy

pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
przelot indywidualny
pilotaż indywidualny

Bartłomiej Cichoń, Dawid Bugaj,
Łukasz Chleboda, Paweł Tworzydło,
Krzysztof Matkiewicz, Łukasz Czuba, Łukasz Sarzyński
Piotr Wszołek
Tybura Marek
Piotr Szymański
Janusz Miś
Andrzej Wybraniec
Antoni Nowak, Marek Masalski, Szymon Tomaszewski
Tomasz Zawarski
Maciej Pospieszynski
Daniel Dębosz, Arkadiusz Nowak, Mieczysław Machnik
Robert Kowalik
Jakub Kubicki, Piotr Maciejewski, Piotr Krasieński,
Radosław Izdebski
Jerzy Szymański, Zbigniew Świerczyński
Jacek Mainka, Kamil Kruszczał
Jerzy Antonkiewicz
Zbigniew Mróz

BLOK I WOJSKOWY

12.00–15.00 Desant flagowy oraz defilada
ugrupowań statków powietrznych

MiG-29
Zespół Akrobacyjny „Baltic Bees”
6 x L-39 Albatros – Łotwa

F-16 C
Su-27 – Ukraina
Saab J105 OE – Austria
B-52, B-1 – USA
Zespół Akrobacyjny „Biało-Czerwone
Iskry” 6 x TS-11 Iskra

E 3A AWACS – NATO

6 x TS-11, 6 x SW-4, 4 x Mi-2, 4 x W-3, 4 x Mi-8/Mi-17, 4 x Mi-24, 4 x M-28,
5 x C-295M, 2 x C-130, 8 x PZL-130, 6 x F-16, 6 x Su-22, 6 x F-16C

pilotaż indywidualny
pilotaż zespołowy

pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
pilotaż indywidualny
przelot
pilotaż zespołowy

przelot

por. pil. Rafał Pinkowski
Arytom Soloduha, Igor Yudkin, Anatoly
Perekriostov, Alexander Zarinsh, Valery Sobolev,
Robert Andrejev
mjr pil. Dominik Duda
col. pil. Oleksander Oksanoczenko
maj. Christian Sagfriedmüller

kpt. pil. Maciej Kopiel, mjr pil. Jacek Jaworek,
kpt. pil. Krzysztof Kłaczyński,
por. pil. Sylwester Sobótka,
por. pil. Marcin Kossakowski,
por. pil. Mateusz Kubiak

BLOK II AEROKLUB POLSKI

15.00–16.00 Śmigłowiec Bo-105
Samolot Edge-540, śmigłowiec Bo-105
Samolot Edge-540
Grupa Akrobacyjna „Żelazny”

Samolot XA-41

pilotaż indywidualny
pilotaż zespołowy
pilotaż indywidualny
pilotaż zespołowy
i indywidualny

pilotaż indywidualny

Maria Muś
Łukasz Czepiela, Maria Muś
Łukasz Czepiela
Wojciech Krupa, Piotr Haberland,
Tadeusz Kołaszewski,
Mirosław Wrześniewski
Artur Kielak

85 lat "Challenge 1932"

AirSHOW

Radom 26-27 sierpnia 2017

PLAN POKAZÓW

BLOK II WOJSKOWY

16.00-19.00

Red Bull – The Flying Bulls – B-25J
Mitchell, F4 U-4 Corsair, T-28B Trojan
Bo-105 – Austria
2 x F-16C, 2 x Su-22
Zespół Akrobacyjny „Orlik”
– 7 x PZL-130 Orlik

W-3 AE/Mi-17

MiG-29 + XA-41
3 x W-3

MiG-21 Lancer – Rumunia
2 x Su-22
MiG-15 UTI – Czechy
2 x W-3, 1 x Mi-17

2 x Mi-24
C-130 Hercules
Mi-24
PZL SW-4 Puszczyc

pilotaż zespołowy

pilotaż indywidualny

pokaz

pilotaż zespołowy

pokaz ratownictwa
lotniczego

pilotaż zespołowy

pokaz desantowania

technikami linowymi

pilotaż indywidualny

pilotaż zespołowy

pilotaż indywidualny

pilotaż zespołowy

– współdziałanie
śmigłowców

pilotaż zespołowy

pokaz desantowania tary

pokaz indywidualny

pokaz indywidualny

Hans Pallaske, Eric Goujon, Raimund Riedmann,
Miguel Hochleitner

pil. Siegfried „Blacky” Schwarz

ppłk pil. Adam Kalinowski, mjr pil. Marcin Sulecki

mjr pil. Dariusz Stachurski, kpt. pil. Robert Paciorek,

por. pil. Krzysztof Łysakowski, kpt. pil. Michał Anielak,

kpt. pil. Krzysztof Kidacki, kpt. pil. Bartosz Niegrybowski,

por. pil. Tomasz Litwinek

kpt. pil. Marcin Krakowiak

por. pil. Jacek Stolarek, Artur Kielak

kpt. pil. Mirosław Kozuń

pil. Gheorghe Stancu

kpt. pil. Robert Jankowski, kpt. pil. Radosław Leszczuk

pil. Roman Svoboda

kpt. pil. Marcin Knieć, kpt. pil. Mirosław Kozuń,

por. pil. Rafał Podgórny

kpt. pil. Przemysław Bielawski, kpt. pil. Marcin Królik

kpt. pil. Tomasz Kozłowski, por. pil. Krzysztof Jeliński

kpt. pil. Mariusz Świercz

mjr pil. Dawid Bereziński

BLOK III AEROKLUB POLSKI

19.00 Pokaz balonów

www.airshow.wp.mil.pl

polskaZbrojna

Projekt zrealizowany pod redakcją Izabeli Borańskiej-Chmielewskiej

Opracowanie graficzne:

Wydział Składu Komputerowego i Grafiki WIW

Redakcja i korekta: zespół „Polski Zbrojny”

Wydział Opracowania Stylistycznego WIW

Marketing i promocja: reklama@zbrojni.pl

Druk: Wojskowe Zakłady Kartograficzne Sp. z o.o.

Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa

wiw

Wojskowy Instytut Wydawniczy

Aleje Jerozolimskie 97, 00-909 Warszawa

Dyrektor: Maciej Podczaski

Miesięcznik „Polska Zbrojna”

Redaktor naczelny: Izabela Borańska-Chmielewska

Portal www.polska-zbrojna.pl

Redaktor naczelny: Anna Putkiewicz

WWW.POLSKA-ZBROJNA.PL

Partnerzy strategiczni wydania specjalnego
„Polski Zbrojny”



Partner wydania specjalnego
„Polski Zbrojny”



Organizatorzy
Air Show



DOWÓDZTWO GENERALNE
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH



Radom
siła w precyzji

