

Polska Zbrojna

POLSKA-ZBROJNA.PL



*Latanie to coś więcej niż sposób na pokonywanie odległości.
Lot jest formą komunikacji z powietrzem.*

Esther Woolfson

Polski płat i nie tylko

Rodzime wynalazki i konstrukcje
lotnicze w międzywojniu

strona 3

STREFY SPECJALNE

Jakie atrakcje czekają na widzów
pokazów lotniczych?

strona 4



Zdobywcy przestworzy

Już mił o Dedalu i Ikarze dowodzi, że bez względu na
możliwości człowiek od wieków marzył o lataniu.
Cóż, marzenia się spełniają.



Płk Piotr Abakanowicz,
żołnierz Narodowych Sił Zbrojnych



ZE ZBIORÓW L. ŻEBROWSKIEGO

Wystarczy, że choć raz doznasz lotu, a będziesz zawsze chodził ze wzrokiem skierowanym w niebo, gdzie byłeś i gdzie pragniesz powrócić”, pisał Leonardo da Vinci w „Traktacie o locie ptaków”. Nam przyszło żyć w czasach, w których ziścić się sen o lataniu. Niemal każdy doświadczył lotu samolotem, a dla większości droga do rozpoczęcia przygody z pilotażem stoi otworem.

Mimo to latanie wciąż fascynuje. Popisy pilotów, nawet jeżeli obserwujemy je z ziemi, wywołują ogromne emocje. Kiedy podziwiamy ich walkę z grawitacją, czujemy ekscytację, adrenalinę i łapiemy się na tym, że pomimo obolałych karków trudno nam oderwać wzrok od mknących po niebie maszyn. Doznania te są udziałem także samych lotników, którzy przyznają, że ich codzienność za każdym razem jest niezwykłym doświadczeniem.

„Z każdym lotem spełniam swoje marzenie i z każdym dniem podchodzę do latania z taką samą pasją. To się u mnie nie zmienia. Mogę

robić przez cały czas ten sam pokaz i za każdym razem ląduję z wielkim uśmiechem na twarzy”, mówi por. Rafał Pinkowski, który w powietrzu spędził ponad 800 godzin, większość za sterami samolotu MiG-29.

Latanie jest jednak nie tylko pasją, lecz także sztuką. Aby triumfować nad grawitacją, potrzeba szlifowanych latami umiejętności, niemal nadludzkiej precyzji oraz olbrzymiej wiedzy. W tym czasie piloci przechodzą wręcz fizyczną metamorfozę, która – według słów Arkadego Fiedlera – pozwoli im się stać żywym mózgiem stalowego ptaka.

„Wszystko dzieje się bardzo szybko. Do tego dochodzą ograniczenia organizmu. Żeby wytrzymać przeciążenia, trzeba napinać mięśnie oraz odpowiednio oddychać, co sprawia dużo wysiłku. Po pierwszych lotach szkoleniowych czułem się jak po biegu na kilka kilometrów”. Por. Rafał Pinkowski przyznaje, że z czasem jego ciało dostosowało się do twardych zasad panujących w powietrzu. „Podczas mocnego dociągania figur przeciążenia sięga-

ją 9G. Obecnie kilka minut takiego lotu nie stanowi dla mnie żadnego problemu”.

Ten wieloletni trud owocuje miłością do maszyny. Pilot żyje z jego samolotem, po wejściu do kabiny staje się jego nieodłączną częścią. Stalowa konstrukcja nie izoluje od bezkresu otaczającej go przestrzeni. Jest przedłużeniem jego ciała. O tym, jak głęboko sięga ten proces, wie mjr Dominik Duda z polskiego zespołu F-16 Tiger Demo Team. „Nasze jastrzębie steruje się myślami. Są momenty, w których trzeba bardzo uważać, ale tam, gdzie pilot pomyśli, tam samolot słucha”.

Podczas Air Show 2018 doświadczymy tego wszystkiego: sztuki latania, świadectwa wielkich umiejętności, wreszcie niespotykanej pasji. Kiedy jednak z zadartymi głowami będziemy obserwować popisy pilotów, pomyślimy chociaż przez chwilę, że za sterami maszyn siedzą ludzie z krwi i kości. Ludzie, którym nie zabrakło determinacji, by spełnić swoje marzenia i wzbić się w powietrze. ■

Michał Zieliński

Podniebny rycerz

Był typowym przedstawicielem polskich Tatarów. Podobnie jak jego przodkowie broniący rozległych kresów Rzeczypospolitej, walczył ofiarnie za ojczyznę, z tą różnicą, że czynił to nie jako kawalerzysta, lecz lotnik, choć w walce podniebnej poczynił sobie z iście kawalerską fantazją.

Urodził się 21 czerwca 1890 roku w rodzinie oficera gwardii carskiej. Syn poszedł w ślady ojca Piotra i po ukończeniu Korpusu Kadetów w Petersburgu rozpoczął służbę w Wołyńskim Pułku Gwardii. Kiedy wybuchła wielka wojna, z pułkiem trafił na front w Prusach Wschodnich i tutaj rozpoczął nowy etap swej

cd. na stronie 2→

cd. ze strony 1

wojskowej służby. W sierpniu 1916 roku na własną prośbę wstąpił do lotnictwa, realizując swe wielkie marzenie, by zostać jednym z „podniebnych rycerzy”, jak nazywano i postrzegano w I wojnie światowej pionierów lotnictwa wojskowego. Jako prymus Wojennej Szkoły Pilotów, po jej zakończeniu został wysłany do Wielkiej Brytanii na kurs pilotów instruktorów.

W styczniu 1918 roku Abakanowicz spełnił swe drugie wielkie marzenie: włożył polski mundur w I Korpusie Polskim gen. Józefa Dowbora-Muśnickiego. W korpusie mógł trwać przy swej profesji, gdyż od lipca 1917 roku istniał w nim niewielki oddział lotniczy. Abakanowicz objął nad nim dowództwo i nadał mu nazwę: Awiacja I Korpusu Polskiego. Podczas dyslokacji do Bobrujska w lutym 1918 roku oddział został wyposażony w 16 samolotów bojowych, które przejęto z transportu dzięki polskim kolejarzom. Niestety, radość lotników nie trwała długo. W czerwcu 1918 roku Awiacja podzieliła los reszty I Korpusu – została rozbrojona przez Niemców. Na rozkaz dowódcy Polacy zniszczyli wszystkie swoje samoloty.

Sam ppłk Abakanowicz próbował przeдрzeć się z któregoś z rosyjskich portów do Francji, ale został aresztowany przez bolszewików. W więzieniu dostał „propozycję nie do odrzucenia”, że odzyska wolność, jeśli wstąpi do sowieckiego lotnictwa. Przyjął ten warunek, ale po skierowaniu jego eskadry na front polski, podczas lotu bojowego 1 maja 1920 roku „proletariackie święto” uczcił ucieczką do swoich. Myśliwcem Nieuport 24bis wylądował na polskim lotnisku wojskowym w Żodzinie koło Borysowa (dzisiejsza Białoruś).

Oficerski Trybunał Orzekający oczyścił Abakanowicza z zarzutu zdrady, przywrócił mu stopień podpułkownika i otworzył drogę kariery w lotnictwie. Przyznano mu połowę odznaki pilota, a w 1921 roku odznaczono Krzyżem Virtuti Militari V klasy. Do lat trzydziestych ubiegłego wieku m.in. kierował Wyższą Szkołą Lotniczą w Grudziądzu i dowodził 11 Pułkiem Lotniczym, a następnie 5 Pułkiem. W 1930 roku Abakanowicz został przeniesiony do rezerwy. Oficjalnie z powodu złego stanu zdrowia spowodowanego dwiema katastrofami lotniczymi, nieoficjalnie zaś za krytykę polskich władz lotniczych, którym zarzucał m.in. zapóźnienia techniczne w lotnictwie wojskowym.

Ppłk. Abakanowiczowi nie dane było walczyć we wrześniu 1939 roku. Kiedy dotarł na wyznaczone lotnisko, okazało się, że jest ono zniszczone po niemieckim bombardowaniu. W czasie okupacji pułkownik zaangażował się w konspirację w Narodowych Siłach Zbrojnych. Od czerwca do sierpnia 1944 roku był komendantem Okręgu VI NSZ Warszawa-powiaty. W powstaniu był szefem sztabu zawiązku 2 Dywizji Piechoty NSZ. Po kapitulacji uniknął niewoli, wychodząc z ludnością cywilną ze zburzonego miasta. Nie zaprzestał działalności w NSZ (w styczniu otrzymał awans na pułkownika NSZ) i w październiku 1945 roku został aresztowany przez funkcjonariuszy Urzędu Bezpieczeństwa. Nie wyszedł już żywy z więzienia.

Dowódca Awiacji I Korpusu zmarł 1 czerwca 1948 roku prawdopodobnie po pobiciu przez śledczych z UB (inna wersja mówi, że popełnił samobójstwo). W czerwcu 1991 roku prochy płk. Piotra Abakanowicza zostały ekshumowane z cmentarza we Wronkach. Powtórny pogrzeb odbył się na Cmentarzu Wojskowym na Powązkach w Warszawie w asyście Kompanii Reprezentacyjnej Wojska Polskiego.

Piotr Korczyński

GENIALNY PUŁAWSKI

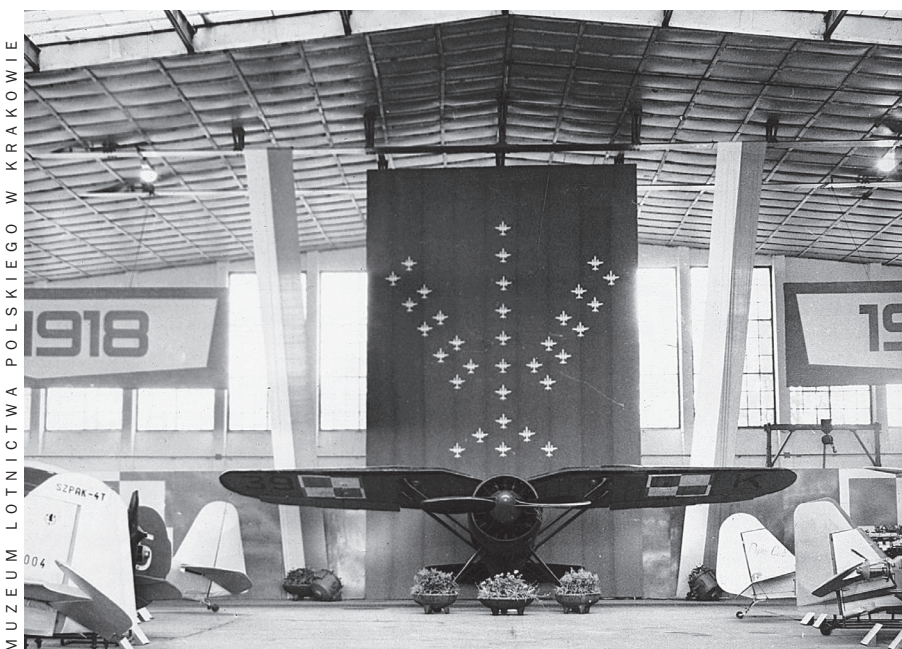
Nazwisko Zygmunta Rafała Puławskiego wpisane jest w historię polskiego lotnictwa. Urodzony w 1901 roku w Lublinie konstruktor zginął w wypadku lotniczym zaledwie 30 lat później.



NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

Legendarny myśliwiec

Widzowie tegorocznego Air Show mogą obejrzeć świeżo wyremontowany PZL P.11c, należący do zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego. Maszyna jest symbolem dokonań rodzimego przemysłu lotniczego z lat trzydziestych XX wieku i bohaterskiej walki polskich lotników z hitlerowcami.



MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO W KRAKOWIE

Należący do MLP samolot PZL P.11c nr 8.63 należał do 121 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Był przydzielony zastępcy dowódcy eskadry ppor. pil. Wacławowi Królowi.

Samolot myśliwski PZL P.11c został skonstruowany w Państwowych Zakładach Lotniczych w Warszawie w latach trzydziestych XX wieku. Należy do rodziny myśliwców PZL stworzonej przez inż. Zygmunta Puławskiego pod koniec lat dwudziestych.

PIERWSZE PRÓBY

Pierwszym typem, który wszedł do produkcji seryjnej na początku lat trzydzie-

stych, był PZL P.7. Samoloty te miały całkowicie metalową konstrukcję, z półskorupowym kadłubem, co w tym czasie było bardzo nowoczesne. Zastosowano w nich także nowatorskie rozwiązania techniczne opracowane przez konstruktora, m.in. tzw. skrzydło Puławskiego (zwane też polskim płatem), z charakterystycznym załamaniem do kadłuba, i stałe podwozie w układzie nożycowym z amortyzatorami ukrytymi w kadłubie, dające bardzo mały opór aerodynamiczny.

Samolot uzbrojono w cztery karabiny maszynowe PWU wz. 33 kalibru 7,92 mm umieszczone w kadłubie i skrzydłach. Mógł przenosić pod skrzydłami bomby o masie 12,5 kg. Za napęd odpowiadał 9-cylindrowy silnik gwiazdowy Skoda-Bristol Mercury VS2 o mocy 600 KM. Prędkość maksymalna wynosiła 375 km/h.

Szybki rozwój techniki lotniczej w tym czasie sprawił, że w drugiej połowie lat trzydziestych P.11 stał się samolotem przestarzałym i nie dorównywał najnowszym myśliwcom, takim jak niemiecki Messerschmitt Bf 109 czy brytyjski Supermarine Spitfire.

Kiedy wybuchła II wojna światowa, PZL P.11c stanowiły trzon wyposażenia polskiego lotnictwa myśliwskiego i poniosły główny ciężar walk z Luftwaffe. Pomimo dysproporcji sił polskim pilotom latającym na P.11 udało się zestrzelić około stu maszyn niemieckich. Większość PZL P.11c uległa zniszczeniu, część ewakuowano do Rumunii i na Węgry, gdzie latały do końca wojny.

JEDYNY EGZEMPLARZ

Należący do MLP samolot PZL P.11c nr 8.63 należał do 121 Eskadry Myśliwskiej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie. Był przydzielony zastępcy dowódcy eskadry ppor. pil. Wacławowi Królowi. Został zdobyty przez Niemców i trafił do Niemieckich Zbiorów Lotniczych w Berlinie. Wraz z pozostałymi eksponatami tej kolekcji Niemcy ewakuowali go w 1944 roku do Kuźnicy Czarnkowskiej i dzięki temu przetrwał wojnę. Jako jedyny zachowany egzemplarz tego typu należy do najcenniejszych zabytków techniki lotniczej i wojskowej w Polsce. Pod koniec lat osiemdziesiątych P.11c przeszedł remont w zakładach PZL Okęcie i jego silnik był wielokrotnie uruchamiany.

W latach 2017–2018 P.11c został poddany kolejnemu remontowi. Pomalowano go wówczas farbą o odcieniu bliższym oryginałowi i otrzymał nowe, bardziej zbliżone do pierwotnej wersji koła. Silnik wyremontowano w firmie Henryka Witwickiego w Świdniku. Podczas Air Show samolot będzie kołował – w tym celu otrzymał hamulce i dodatkowe koło pod płożą ogonową.

W ciągu krótkiego życia zdążył jednak zaprojektować osiem myśliwców, z których dwa weszły do produkcji seryjnej i stanowiły trzon polskiego lotnictwa myśliwskiego w czasie kampanii wrześniowej, a także amfibie.

Zygmunt był najstarszym z czworga dzieci Wojciecha i Kaziemiry Puławskich. W latach szkolnych wstąpił do harcerstwa, a po maturze zaciągnął się na ochotnika do batalionu harcerskiego, by bronić Lublina przed bolszewicką ofensywą. Jesienią 1920 roku został studentem Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej. Należał do sekcji lotniczej koła mechaników i tam razem z Jerzym Bistratem opracował projekt szybowca na ogólnopolski konkurs szybowcowy, a także przygotował wyróżniony przez Ministerstwo Spraw Wojskowych projekt samolotu liniowego Scout. Po ukończeniu studiów Puławski wyjechał na praktykę do francuskich zakładów lotniczych Breguet, a po powrocie do kraju odbył służbę wojskową – ukończył Szkołę Pilotów w Bydgoszczy.

Polskie lotnictwo myśliwskie połowy lat dwudziestych ubiegłego wieku bazowało na konstrukcjach zagranicznych – włoskich i francuskich. Puławski, pracujący od roku jako główny konstruktor w Państwowych Zakładach Lotniczych, przekształconych z Centralnych Warsztatów Lotniczych, kolejny raz wyjechał do Francji. W 1928 roku zaprojektował myśliwiec PZL P-1 w układzie, który stał się jego wizytówką i był charakterystyczny dla kolejnych konstrukcji – górnopłat zastrzałowy z tzw. mewim płatem i nożycowym podwoziem. Układ płata gwarantował pilotowi znacznie lepszą widoczność niż w produkowanych wówczas górno- i dwupłatach, a podwozie umożliwiało operowanie z lotnisk gruntowych. Samolot nie wszedł wprawdzie do produkcji seryjnej, bo wybrano jego konkurenta, PWS-10, ale Zygmunt Puławski pracował już nad kolejną konstrukcją – wyposażonym w silnik gwiazdowy PZL P-6, który w 1930 roku na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu został okrzyknięty najnowocześniejszym myśliwcem świata, rok później zaś zwyciężył w zawodach American National Races w Cleveland. Jego rozwinięciem i pierwszym seryjnie produkowanym myśliwcem Puławskiego był PZL P-7. Jeszcze w 1931 roku rozpoczęto prace nad najbardziej znanym myśliwcem międzywojnia PZL P-11, ale wcześniej konstruktor opracował projekt P-8, z preferowanym przez niego silnikiem rzędowym. Niestety nie było mu dane doczekać jego oblotu.

21 marca 1931 roku Puławski oblatywał amfibie własnej konstrukcji PZL 12. Nie miał drugiego członka załogi, więc postanowił dociążyć maszynę betonowymi płytami. Niestety w trakcie wykonywania skrepu po starciu z lotniska na Polu Mokotowskim wysunęły się one z pasów, przygniotły dźwęż sterowniczy i nogi pilota, co doprowadziło do rozbicia samolotu i śmierci jego twórcy.

Rafał Ciastoń



NARODOWE ARCHIWUM CYFROWE

Przekazanie wojsku samolotu Łoś, ufundowanego przez pracowników: Poczтовой Kasy Oszczędności, Banku Polskiego, Banku Gospodarstwa Krajowego, Polskiego Banku Rolnego. Warszawa, 1938 rok

Polski płat i nie tylko

Nasze wynalazki i konstrukcje lotnicze w międzywojniu wdarły się przebojem na światowe salony lotnicze, a niektóre rozwiązania do dziś są wykorzystywane w najnowocześniejszych samolotach świata.

W grudniu 1930 roku na Międzynarodowym Salonie Lotniczym w Paryżu doszło do niemałej sensacji. Najlepszym samolotem myśliwskim okrzyknięto polski PZL P.6 konstrukcji inż. Zygmunta Puławskiego. W następnym roku werdykt ten potwierdziło zwycięstwo PZL P.6 w amerykańskich zawodach lotniczych American National Races w Cleveland.

Dzięki sukcesowi kpt. Bolesława Orlińskiego na zawodach w Cleveland maszyna inż. Puławskiego została uznana przez wielu specjalistów za najlepszy pościgowiec na świecie. Zygmunt Puławski w pracy nad PZL P.6 wykorzystał rozwiązania, które zastosował w swym prototypowym samolocie PZL P.1 z 1928 roku. Wtedy to wymyślił tzw. mewa płat, który szybko zaczęto nazywać płatem Puławskiego lub polskim płatem. Wynalazek ten rozwiązywał problem, który trapił pilotów wojskowych od czasów I wojny światowej. Niemal wszystkie maszyny, na których wtedy latano, były tak skonstruowane, że ograniczały pilotowi widoczność z kabiny. Ze względu na położenie skrzydeł, pilot dwupłatowca nie widział tego, co dzieje się nad nim ani pod nim. Sytuację tylko częściowo poprawiło zastosowanie jednego płata nad głową pilota, gdyż widoczność w jednym kierunku nadal była ograniczona.

Płat Puławskiego dzięki odpowiedniemu wygięciu i zwężeniu na wysokości kadłuba zapewniał pilotowi widoczność we wszystkich kierunkach. Drugim nowatorskim rozwiązaniem inżyniera było zastosowanie tzw. podwozia nożycowego, w którym amortyzatory były ukryte w kadłubie, co pozwalało na zmniejszenie oporu aerodynamicznego. PZL P.1 i PZL P.6 były też jednymi z pierwszych na świecie samolotów myśliwskich wykonanych całkowicie z metalu. Konstrukcja inż. Zygmunta Puławskiego była nie-

zwykle udanym debiutem Polskich Zakładów Lotniczych w Warszawie, które powstały w 1928 roku z przekształcenia Centralnych Warsztatów Lotniczych.

Po sukcesie PZL P.6 w zakładach rozpoczęto seryjną produkcję kolejnych wariantów tej maszyny – PZL P.7, PZL P.11, a następnie PZL P.24. Dwa pierwsze stały się podstawowymi myśliwcami polskiego lotnictwa wojskowego, a PZL P.24 przeznaczono na eksport.

WYRZUTNIK BOMB ŚWIĄTECKIEGO

W 1923 roku inż. Władysław Świątecki opracował, a następnie opatentował system zaczepiania i zwalniania bomb dla samolotów bombowych. Od 1930 roku Świątecki produkował swój wyrzutnik we własnym zakładzie w Lublinie, wciąż go ulepszając. W Polsce pierwszy raz wyrzutnik zastosowano w 1925 roku. Montowano go m.in. w importowanych dla polskiej marynarki wojennej samolotach Cant Z-506B. Niestety, konflikt między konstruktorem a dowództwem lotnictwa wojskowego spowodował, że wyrzutnik nie został wykorzystany w konstrukcji najnowocześniejszego polskiego bombowca – PZL.37 Łoś. Zamiast niego zastosowano wyrzutnik innego typu, który ulegał częstym awariom i wymagał ciągłych przeróbek. W końcu zgodzono się, by w łosiu zamontować elektryczne automaty bombardierskie Świąteckiego, umożliwiające jedynie zrzut mechaniczny. Wyrzutników Świąteckiego nie zamontowano również w lekkim bombowcu PZL.23 Karaś.

Inaczej niż w kraju, wynalazek Świąteckiego święcił triumfy na Zachodzie. Inżynierowi udało się jeszcze przed wojną sprzedać licencje do Francji i Włoch. Po wybuchu wojny we wrześniu 1939 roku Świątecki znalazł się we Francji, a następnie wyjechał do Wielkiej Brytanii. W 1941 roku przeka-

zał brytyjskiemu Ministerstwu Produkcji Lotniczej ulepszony projekt wyrzutnika bomb. Brytyjczycy szybko uruchomili masową produkcję, instalując w swych bombowcach ponad 165 tys. wyrzutników polskiego inżyniera.

W 1943 roku inny polski konstruktor pracujący po wybuchu wojny w Stanach Zjednoczonych, inż. Jerzy Rudlicki, na bazie wynalazku Świąteckiego opracował wyrzutnik do bombardowań powierzchniowych z dużej wysokości. Zastosowano go między innymi w amerykańskich latających fortcach Boeing B-17.

USTERZENIE RUDLICKIEGO

Jerzy Rudlicki należy wraz z Puławskim i Świąteckim do elitarnego grona konstruktorów, których nazwiska wiąże się z ich wynalazkami. To on kierował zespołem inżynierskim, który w lubelskich Zakładach Mechanicznych Plage i Laśkiewicz opracował projekt samolotu liniowego (rozpoznawczo-bombowego) Lublin R.VIII, a następnie R.X, R.XII i torpedowy R.IX. Dziełem Rudlickiego było również skonstruowanie pierwszego w Polsce wciągane podwozia. Międzynarodowe uznanie, prócz wyrzutnika bomb do superfortec, zdobyły wynalezione przez Rudlickiego na przełomie lat dwudziestych i trzydziestych usterzenie motylkowe, nazywane też usterzeniem Rudlickiego. Choć pomysł ten wymaga użycia bardziej skomplikowanych mechanizmów i większej wytrzymałości konstrukcji samolotu, ma kilka bardzo istotnych zalet. Usterzenie jest lżejsze i stawia mniejszy opór aerodynamiczny oraz, co okazało się kluczową cechą w nowocześniejszych samolotach, utrudnia wykrycie za pomocą radaru. Dzięki temu usterzenie Rudlickiego stosowane jest do dziś w maszynach Lockheed F-117 Nighthawk czy amerykańskich dronach.

Piotr Korczyński



*Szanowni Państwo,
Drodzy Czytelnicy!*

Za nami centralne obchody 100-lecia lotnictwa wojskowego w Dęblinie. To doniosłe wydarzenie pozwoliło spotkać się lotniczym pokoleniom, a także nagrodzić za zasługi i ofiarność ludzi lotnictwa. Była to również okazja do zorganizowania przez Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych konferencji naukowej, poświęconej całemu wiekowi polskich skrzydeł, a także do uroczystego nadania imienia samolotowi zaawansowanego szkolenia lotniczego M-346. Mamy niezwykle szczęście być świadkami epokowych wydarzeń, do jakich należy setna rocznica odzyskania niepodległości przez naszą ojczyznę i setna rocznica utworzenia polskiego lotnictwa wojskowego.

Tymi, którzy kształtują współczesny wizerunek sił powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej, są bez wątpienia piloci zespołów akrobacyjnych i soliści. To oni sławią polskie skrzydła, udowadniając, iż służba w lotnictwie to nieprzerwane doskonalenie umiejętności, aby móc wykonywać najtrudniejsze zadania, to także ciągłe szkolenie i odpowiedzialność za przygotowanie do samodzielnego działania kolejnych lotniczych pokoleń. Uczestnicząc w pokazach w kraju i za granicą, piloci wykonują podniebne akrobacje na najwyższym światowym poziomie. Ich występy poprzedza ciężka praca obsługi naziemnej. To dzięki niej statki powietrzne są zawsze perfekcyjnie przygotowane do lotu, a każdy sezon można uznać za udany, bo bezpieczny.

Przed nami coroczne uroczystości z okazji Święta Lotnictwa, które z powodu niezwykle jubileuszu stu lat skrzydeł w służbie Polsce przybiorą charakter wyjątkowy, zwłaszcza w Garnizonie Warszawa. Już dziś serdecznie zapraszam Państwa do lotniczego świętowania, nie tylko podczas XVI edycji Międzynarodowych Pokazów Lotniczych Air Show 2018 w Radomiu, lecz także 28 sierpnia na Polu Mokotowskim czy pod pomnikiem Lotnika. Na Wojskowych Powązkach zostanie odsłonięty pomnik Chwała Lotnikom Polskim, by oddać należny hołd pokoleniom, które w swoje życie wpisały ofiarną służbę Ojczyźnie, odważnie nosząc lotniczy mundur.

Jako inspektor sił powietrznych życzę lotnikom nie tylko żołnierskiego szczęścia i tradycyjnie tyle samo lądowań, ile startów, lecz także zawsze błękitnych przestworzy nad naszym krajem oraz wszędzie tam, gdzie przyjdzie im wykonywać zadania. Niech nadal pomnażają chlubne tradycje sił powietrznych.

Państwu zaś życzę wielu pięknych wrażeń podczas radomskich pokazów. Liczę, że przyczynią się one do rozbudzania pasji do latania, zachęcą do służby w polskich siłach zbrojnych, a przede wszystkim będą napawać niegasnącą dumą z biało-czerwonej szachownicy.

*gen. bryg. pil. dr inż. Mirosław Jemielniak
inspektor sił powietrznych*

ZOBACZYMY ICH NA RADOMSKIM NIEBIE

SŁAWEK „HESJA”
KRAJNIEWSKI

BALTIC BEES (ŁOTWA)

STATEK POWIETRZNY: L-39 ALBATROS
TYP SAMOLOTU: SAMOLOT ODRZUTOWY/
SZKOLNO-BOJOWY
ZAŁOGA: 2 OSOBY
ZASIĘG: 1110 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 750 km/h

SŁAWEK „HESJA”
KRAJNIEWSKI

BIAŁO-CZERWONE ISKRY (POLSKA)

STATEK POWIETRZNY: TS-11 ISKRA
KRAJ PRODUKCJI: POLSKA
PRODUCENT: PZL
TYP SAMOLOTU: SAMOLOT SZKOLNO-
-TRENINGOWY
LATA PRODUKCJI: 1963-1987
ZAŁOGA: 2 OSOBY (INSTRUKTOR + UCZEŃ)
ZASIĘG: 1250 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 720 km/h

SŁAWEK „HESJA”
KRAJNIEWSKI

PATROUILLE SUISSE (SZWAJCARIA)

STATEK POWIETRZNY: F-5 TIGER II
KRAJ PRODUKCJI: USA
PRODUCENT: NORTHROP
TYP SAMOLOTU: SAMOLOT MYŚLIWSKI
LATA PRODUKCJI: 1962-1979
ZAŁOGA: 1 OSOBA
ZASIĘG: 3720 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 1700 km/h



MAGDALENA KOWALSKA - SENDEK

STREFY SPECJALNE

Oferta Air Show została wzbogacona aż o sześć stref specjalnych. Jakie atrakcje lub udogodnienia czekają tam na widzów pokazów lotniczych?

PRZED WSZYSTKIM HISTORIA...

Na tegoroczne pokazy lotnicze przygotowano aż dwie strefy historyczne. Pierwsza to park historii lotnictwa wojskowego, w którym swoje wystawy i stoiska edukacyjno-promocyjne prezentują m.in. muzea, fundacje historyczne i grupy rekonstrukcyjne. Oprócz dobrze znanego z ubiegłych lat „Wiedeńczyka”, czyli An-2, można zobaczyć kołujący PZL P11.c z krakowskiego muzeum czy Taylorcraft Auster Mk.IV.

Druga strefa jest poświęcona pamięci żołnierzy polskich dywizjonów walczących w II wojnie światowej na Zachodzie, zwłaszcza Dywizjonu 303. Można tu zobaczyć m.in. dwie ciężarówki, których właściciele zajmujący się transportem międzynarodowym postanowili podtrzymywać tradycje i pamięć o ważnych w polskiej historii momentach.

COŚ DLA MŁODSZYCH I NAJMŁODSZYCH

Edukacja lotnicza przez zabawę to oferta kierowana do młodszych fanów awiacji. W niekomercyjnym parku lotniczym dla dzieci mogą się one dowiedzieć, dlaczego samolot lata, poznać prawa fizyki, które znajdują zastosowanie w awiacji. Specjalnie dla nich przygotowano konkursy, a także gry i zabawy z instruktorami oraz animatorami. Do dyspozycji najmłodszych są symulatory,

kolorowanki, warsztaty modelarskie. A jeśli przyjdzie im ochota na posłuchanie bajek, przeczytają je lotnicy. Nowością jest maskotka pokazów, a zarazem główna postać książki dla dzieci o podniebnym bohaterze. Lotuś – bo tak mu na imię – został zaprojektowany właśnie przez dzieci i wyłoniony w ramach konkursu przygotowanego przez Biuro Organizacyjne Air Show 2018. Wraz ze swoim przyjacielem Sebcem witają wszystkich odwiedzających park lotniczy. Dzieci mogą również wygrać te maskotki podczas licznych konkursów organizowanych na terenie tej strefy.

ZDJĘCIE Z GWIAZDĄ

W alei przemysłu można zobaczyć nie tylko wiodące firmy przemysłu obronnego i lotniczego, lecz także nasze gwiazdy! W specjalnie przygotowanym namiocie zagospodzą m.in. Frece Tricolori, Wings of Storm, Artur Kielak czy piloci zespołu Orlik. Spotkania z gwiazdami odbywają się według harmonogramu dostępnego w aplikacji mobilnej Air Show Go, na profilu Facebookowym Międzynarodowych Pokazów Lotniczych Air Show 2018 oraz przy samym namiocie. W tej strefie można wypożyczyć nieodpłatnie sprzęt fotograficzny Fuji lub wydrukować na stoisku magazynu „Digital Foto Video” zdjęcie ze swoim idolem.

Z MYŚLĄ

O NIEPEŁNOSPRAWNYCH

Po raz pierwszy organizatorzy pokazów w Radomiu przygotowali specjalną strefę dla osób ze znacznym stopniem niepełnosprawności, zwłaszcza dla tych, które poruszają się na wózkach inwalidzkich. Znajduje się ona w bezpośrednim sąsiedztwie drogi kołowania i tuż przy asfaltowej wewnętrznej drodze dojazdowej, więc dotarcie do niej nie powinno być kłopotliwe. Przypominamy, że osoby ze znacznym stopniem niepełnosprawności wraz z opiekunem wchodzi na teren pokazów nieodpłatnie, bez biletu. Przysługuje im również pierwszeństwo przy wejściu, a także bezpłatna komunikacja miejska oraz parking na terenie Radomia.

DLA AMATORÓW MOTORYZACJI

Air Show to nie tylko historia i edukacja! Rzesze widzów przyciąga na pokazy huk silników, zwłaszcza tych odrzutowych. Ponadto w motostrefie, zlokalizowanej w trzech położonych nieopodal siebie punktach, amatorzy motoryzacji mogą podziwiać motocykle dwóch wojskowych stowarzyszeń, a także stoisko oficjalnego partnera samochodowego Air Show 2018 – firmy Hyundai. Na odwiedzających strefę motoryzacyjną czeka moc atrakcji!

Pokazy w telefonie

Interaktywna mapa lotniska, program pokazów i prezentacja wystawców – podczas pokazów lotniczych w Radomiu warto skorzystać z aplikacji Air Show Go!

Air Show Go! to niezbędny widza. Za pomocą tej aplikacji można korzystać z map i planu pokazów oraz dowiedzieć się więcej o wystawie naziemnej. Przede wszystkim ułatwia poruszanie się po lotnisku i pozwala zorientować się w atrakcjach na ziemi. Korzystając z aplikacji, można np. przeczytać o sprzęcie i uzbrojeniu zgromadzonym na wystawie statycznej, zapoznać się z programem pokazów dynamicznych oraz listą atrakcji przygotowanych przez organizatorów. Za jej pośrednictwem są przekazywane informacje na temat rozmieszczenia punktów pomocy medycznej oraz ogłoszenia dotyczące zagubienia dzieci, co na dużych imprezach często się zdarza. Wszystkie dane zawarte w aplikacji są na bieżąco aktualizowane. Najważniejszą funkcjonalnością Air Show

Go! jest możliwość korzystania z rzeczywistej mapy lotniska Radom-Sadków, na którą zostały naniesione plan pokazów i lista wystawców.

Bezpłatna aplikacja jest dostępna dla każdego użytkownika smartfona lub tabletu, które pracują z wykorzystaniem systemów operacyjnych iOS lub Android.

Ciekawostką w aplikacji Air Show Go! jest fotobudka (ze zdjęciami widzów pokazów lotniczych) oraz zakładka multimedia, gdzie znajdują się zdjęcia, dźwięki oraz filmy. Oprócz tego moduł Grywalizacja pozwala na zbieranie „punktów”, które po zeskanowaniu zostaną zliczone, a osoba, która znajdzie ich najwięcej, otrzyma nagrodę. Dzięki modułowi Quiz można uczestniczyć w licznych quizach i konkursach. Każdy zwycięzca zostanie nagrodzony.

Bezpieczne dziecko

Najmłodsi mogą liczyć na wesołe miasteczko czy park lotniczy dla dzieci. Na terenie pokazów można znaleźć wiele punktów gastronomicznych ze smacznymi przekąskami i chłodnymi napojami. Organizatorzy zapewniają również kilka ujęć świeżej wody pitnej, dostępnej bezpłatnie dla każdego spragnionego widza, i wodę Buskowiak w dobrej cenie. Bez problemu można zabrać ze sobą specjalne jedzenie przeznaczone dla naszych pociech, zwłaszcza tych najmłodszych.

Ponieważ Air Show zawsze przyciąga tłumy, trzeba być przygotowanym na sytuację awaryjną, gdy malec niepostrzeżenie zniknie nam z oczu. Wówczas należy udać się do Punktu Zagubionego Dziecka zorganizowanego przez Policję. O pomoc można zwrócić się do pracowników punktów informacyjnych lub wolontariuszy biura organizacyjnego, a także komentatorów, którzy poinformują o zgubie. Dobrym rozwiązaniem będzie umieszczenie numeru telefonu kontaktowego do opiekuna na opasce silikonowej, którą można dostać bezpłatnie na stoiskach informacyjnych miasta Radom.



SŁAWEK "HESJA"
KRAJNIEWSKI

ZESPÓŁ AKROBACYJNY „ORLIK” (POLSKA)

STATEK POWIETRZNY: PZL-130 ORLIK
KRAJ PRODUKCJI: POLSKA
PRODUCENT: PZL OKĘCIE
TYP SAMOLOTU: ŚMIGŁOWY SAMOŁOT
SZKOLNO-TRENINGOWY
LATA PRODUKCJI: 1992–2002
ZAŁOGA: 2 OSOBY (UCZEŃ
I INSTRUKTOR)
ZASIĘG: 1062 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 480 km/h

SŁAWEK "HESJA"
KRAINFWSKI



KRILA OLUJE (CHORWACJA)

STATEK POWIETRZNY: PILATUS AIRCRAFT
KRAJ PRODUKCJI: SZWAJCARIA
PRODUCENT: PILATUS AIRCRAFT
TYP SAMOLOTU: SAMOLOT SZKOLNO-
-TRENINGOWY
LATA PRODUKCJI: OD 1984 R.
ZAŁOGA: 1-2 OSOBY
ZASIĘG: 1570 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 666 km/h

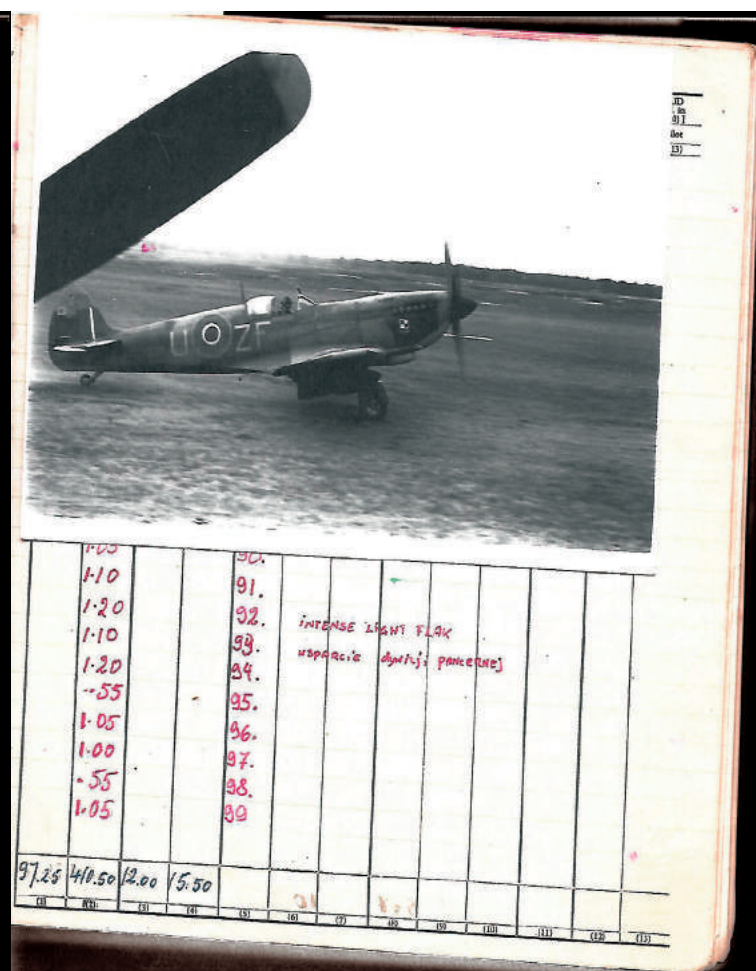
SŁAWEK "HESJA"
KRAJNIEWSKI



ROYAL JORDANIAN FALCONS (JORDANIA)

STATEK POWIETRZNY: EXTRA 300L
KRAJ PRODUKCJI: NIEMCY
PRODUCENT: WALTER EXTRA
TYP SAMOŁOTU: SAMOŁOT AKROBACYJNY
LATA PRODUKCJI: OBLOT MAJ 1988 R.
ZAŁOGA: 1-2 OSOBY
ZASIĘG: 974 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 343 km/h

Year		AIRCRAFT		Pilot, or 1st Pilot	2nd Pilot, Pupul or Passenger	DUTY (Including Results and Remarks)
Month	Date	Type	No.			
APRIL	7	SPITFIRE	U	SELF		Totals Brought Forward
"	8	"	U	SELF		ARMED REC. / HOL. /
"	8	"	U	SELF		ARMED REC. / HOL. /
"	10	"	U	SELF		ARMED REC. / HOL. /
"	12	"	U	SELF		ARMED REC. / HOL. /
"	12	"	P	SELF		ARMED REC. / HOL. /
"	13	"	U	SELF		ARMED REC. / HOL. /
"	14	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING GARDEL VILLAGE / GERM
"	16	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING MARKENBURG VILLAGE / GERM
"	16	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING R. ENGINES MR. NORDING / GERM
"	17	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING VIREL STATION BLANKING AT WESENHOF / GERM
"	17	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING MILITARY CAMP / GERM AT GADENBURG
"	18	"	U	SELF	1000 lb	"
"	18	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING PAPPENBURG / GERM
"	19	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING GUNS POSITIONS / GERM MR. PAPPENBURG
"	19	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING GUNS POSITIONS / GERM AT
"	20	"	U	SELF	1000 lb	MR. BREMEN STATION / GERM
"	20	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING GUNS POSITIONS N.W. OF PAPPENBURG / GERM
"	24	"	V	SELF	1000 lb	BOMBING AMUNITION DUMP N.E. OF BREMEN / GERM
"	24	"	V	SELF	1000 lb	BOMBING KIRCHBERGUM MR. LEEER / GERM
"	25	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING ENEMY POSITIONS / HOL
"	25	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING LEEER / GERM
"	25	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING LEEER... / GERM
"	25	"	U	SELF	1000 lb	BOMBING MOETAR. / GERM
GRAND TOTAL (Cols. 1) to (10)					Totals Carried Forward	



strona z dziennika Lotów
Józef E. Główny
Kirkland
1945

Jerzy Czerwinski u dradzenia start.
z bomb 500 funtów.
Jedynym polskim oficerem z maszyn samolotu



Fotografia cywilna Jerzego Głowczewskiego wykonana przez RAF. Takie zdjęcia wykorzystywano w fałszywych dokumentach, które wyrabiano pilotom na wypadek zestrzelenia nad obszarem okupowanym przez Niemców.

PIERWSZY LOT PAMIĘTAM STALE...

Rozmowa z Jerzym Głowczewskim,
ostatnim żyjącym polskim pilotem myśliwca, który walczył
w II wojnie światowej.

Zawód pilota jest jednym z tych zawodów, o których mówi się, że podejmują się ich ludzie z powołaniem. Pan do lotnictwa przeszedł z Samodzielniej Brygady Strzelców Karpackich w 1942 roku. Czy traktuje Pan tę decyzję jako powołanie?

Lotnictwo było dla mnie na pewno znajomą
sprzed wojny dziedziną, ale czy mogę trakto-
wać ten wybór jako powołanie – nie wiem.
Wiem natomiast, że nie zamieniłbym się z ni-
kim.

Problemem jest to, że dla mnie ten proces przebiegał inaczej, niż sugeruje to pytanie. Warunki wojenne, w jakich się znalazłem, nie dawały czasu na zastanawianie się czy przemyślenie własnych wyborów.

Zanim zostałem żołnierzem, przeżyłem szalenie dramatyczne dziesięć dni, gdy trzeba było nagle opuścić kraj po inwazji niemiecko-

-sowieckiej. Potem przyszedł roczny pobyt w Rumunii, a gdy została ona podporządkowana prawie zupełnie interesom niemieckim, udało mi się z kilkuset innymi Polakami przedostać statkiem do Konstantynopola. Z Turcji już nie było daleko do Tel Awiwu. Tam zdałem maturę w polskiej szkole i zgłosiłem się do sformowanej już polskiej Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich.

Po powrocie brygady z pustynnego frontu libijskiego skierowano mnie do podchorążówki w Palestynie. Wtedy dołączyli do nas też ci, którzy właśnie przeszli przeszkolenie i leczenie po ewakuacji tysięcy Polaków z Rosji. Po paru tygodniach kursów nastąpiła zupełnie nowa sytuacja. W ciągu jednego dnia musieliśmy podjąć decyzję, czy chcemy kontynuować szkolenie w powstającym II Korpusie Armii Polskiej na Wschodzie, czy zgłosić się na jeden z trzech innych kursów, ale już w An-

gli: do brygady spadochronowej, do marynarki wojennej czy do lotnictwa. Ja wybrałem lotnictwo.

Rozpoczął Pan więc żmudną podróż z Egiptu do Anglii.

Nasza grupa, która została przewieziona pociągiem z Palestyny do Suez w Egipcie, składała się z 300 ochotników i siedmiu oficerów. Około 30 z nas było z dawnej brygady karpackiej, reszta przeżyła zsyłki w obozach sowieckich i medyczną rehabilitację w Iraku. Po paru tygodniach morskiej podróży mieliśmy postój w Nowym Jorku.

W nowojorskim porcie, wśród wielu innych statków, widzieliśmy też polskiego „Batorego”. Po przepłynięciu północnego Atlantyku, w zbrojnym konwoju kilkunastu wielkich, przemalowanych na wojkowe statków pasażerskich z wojskiem amerykańskim, znaleźli-

śmy się w porcie w Liverpoolu. Jeszcze w trakcie rejsu toczyły się dyskusje o tym, gdzie kto idzie. W Szkocji zostaliśmy poddani wstępnym badaniom lekarskim. Dokąd wysyłano ochotników według przypisanych im kategorii, nikt nam nie mówił. Po dwóch tygodniach ja z kilkoma kolegami znalazłem się w ośrodku RAF-u w Blackpool nad Morzem Irlandzkim. Rozpoczęliśmy służbę od zmiany mundurów na lotnicze i jakichś kursów informacyjnych.

W Anglii zaczęliście intensywne szkolenie lotnicze.

Programu studiów, ich lokalizacji i czasu trwania nigdy chyba nie poznałem do końca. Wszystko było tajemnicą wojskową. Po pewnym czasie, przeważnie poświęcanym na musztrę, około 50 wybranych ochotników zostało wysłanych do Hucknall koło Nottingham na dalsze studia naziemne. Dowódcą tej jednostki był mjr Karczmarczyk, znany mi sprzed wojny, który poinformował mnie o niedawnej śmierci płk. Stanisława Skarżyńskiego, dobrego przyjaciela rodziny. Odmówił mi jednak przelotu jego treningowym samolotem. Musiałem czekać na właściwy moment. Nastąpił on dopiero pod koniec czerwca 1943 roku, po odbyciu paru innych polskich teoretycznych kursów w różnych miejscowościach Wielkiej Brytanii.

Jak wyglądało szkolenie?

Podzielone było na dwa główne profile: dla przyszłych pilotów myśliwców i samolotów bombowych, tzw. wielosilnikowców. Mój pierwszy samodzielny lot, na samolocie De Havilland Tiger Moth, pozostał mi w pamięci

do dzisiaj. Podstawę następnego etapu szkolenia stanowiło poznanie myśliwca Spitfire. Zaawansowane ćwiczenia na spitfire'ach zaczęły się dla naszej grupy, liczącej około 40 pilotów, włączając w nią sześciu instruktorów, 23 czerwca i trwały do 20 sierpnia 1944 roku. Obejmowały wszystkie możliwe warunki lotu – indywidualnego i grupowego. Nisko nad ziemią i wysoko, gdzie była wymagana maska tlenowa. Doliczyć trzeba loty i akrobacje indywidualne, jak również zbiorowe, liczące około 12 maszyn w zwartym łańcuchu, jedna za drugą. Na koniec lataliśmy na pobliski poligon, na ćwiczenia z ostrym strzelaniem z karabinów maszynowych i działek kalibru 20 mm, ukrytych w skrzydłach.

Każdy z pilotów po treningu był tak obeznany ze spitfire'em, jak zresztą z każdą inną maszyną będącą w naszym wyposażeniu, że nie mogę sobie przypomnieć jakichś specjalnych wrażeń czy emocji. W tym okresie wiele spraw stało się dla nas chlebem powszednim.

Czy czuliście, że za moment ruszycie do walki?

Oczywiście, stałym tematem naszych rozmów było to, kiedy trafimy do dywizjonu. Moim najbardziej zapamiętanym instruktorem był por. Eugeniusz Szaposznikow, jeden z asów Dywizjonu 303.

Pamięta Pan swoje wrażenia, kiedy usiadł Pan pierwszy raz za sterami myśliwca do prawdziwego lotu bojowego?

Mój dywizjonowy spitfire, którym poleciałem na pierwszy lot, był bez bomb, bo wyruszyliśmy w 12 maszyn, a więc całym skrzydłem, na tzw. rodeo, czyli na wysokościowe



WIZYTÓWKA

MJR PIL. JERZY GŁÓWCZEWSKI

Urodzony 19 listopada 1922 roku w Warszawie. Żołnierz Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich, a następnie pilot w 308 Dywizjonie Myśliwskim „Krakowskim”. Po wojnie skończył studia na Wydziale Architektury Politechniki Warszawskiej. Pracował m.in. przy odbudowie Warszawy. Na początku lat sześćdziesiątych został wykładowcą na Stawym Uniwersytecie Karoliny Północnej (North Carolina State University). W 1964 roku wyjechał do Asuanu, gdzie powierzono mu zadanie przebudowy i modernizacji tego starożytnego miasta. Do emerytury pracował w USA i różnych krajach arabskich. Mieszka w Nowym Jorku. Jest autorem wspomnień „Wojak z przypadku” (2003), „Optymista mimo wszystko” (2004) i „Ostatni pilot myśliwca” (2017).

sprawdzenie bezpieczeństwa nad liniami frontu w Holandii i w Niemczech. Następnym lotem było już bombardowanie celów w mieście Opperdint w Holandii pięciusetfuntowymi bombami z lotu nurkowego, a potem atakowanie z broni maszynowej celów na ziemi. Za każdym razem byliśmy ostrzeliwani gęstym ogniem niemieckiej artylerii przeciwlotniczej. Trafienia w kadłub były zapisywane w raporcie lotu. Te w motor lub w stery kończyły na ogół los pilota...

Wykonał Pan sto lotów bojowych i wziął udział w ostatniej bitwie lotniczej II wojny

światowej, nad Gandawą. Niemcy chyba celowo zaatakowali was 1 stycznia 1945 roku?

Tak jest. Niemcy przygotowywali atak od dłuższego czasu. Sam dowiedziałem się przypadkowo, z niemieckiej książki pt. „Boden-Platte – ostatnia nadzieja Luftwaffe”, wydanej w 2004 roku po angielsku, że celem dowództwa niemieckiego było zniszczenie lotnictwa alianckiego na ziemi, na ponadczterystukilometrowym froncie – od Holandii po środkową Francję. Jest to wyjątkowy opis największej tragedii, jaka, w opinii autorów, spotkała Luftwaffe w czasie II wojny światowej. Poranek Nowego Roku 1945 został wybrany, ponieważ liczono na czasowe wstrzymanie aktywności lotnictwa alianckiego. Nikt nie przewidział jednak tak licznej obecności w powietrzu Polaków. Nasz dywizjon nad ranem 1 stycznia wysłano z zadaniem zrzuć bomb na barki na Mozeli. Ponieważ wszyscy byliśmy po suto zakrapianym sylwestrze, mój mechanik Ryszard Kwiatkowski wpakował mi do ust rurę z tlenem, żebym doszedł do siebie. Gdy wracaliśmy znad granicy holendersko-belgijskiej do Gandawy, usłyszeliśmy przez radio, że jest nalot Niemców i że mamy się skierować na Antwerpię i Brukselę. Nie mogliśmy, bo nie mieliśmy już paliwa i nie zmieniliśmy kursu na nasze lotnisko. Kiedy dolecieliśmy, walka nad lotniskiem się kończyła. Zestrzeliłem jeden samolot niemiecki dosłownie w ostatnim momencie, bo przy lądowaniu zatrzymało mi się śmigło. Niemcy, planując atak, liczyli, że wszyscy będą pijani, i nie mylili się, bo tylko dwa polskie dywizjony podjęły walkę. Potem był śmiech, że Polacy nawet na kacu potrafili się bić.

Piotr Korczyński



Wywiad ukazał się w numerze 8/2018 miesięcznika „Polska Zbrojna”

MIĘDZYNARODOWE POKAZY LOTNICZE

100-lecie lotnictwa wojskowego
AirSHOW
25-26 sierpnia 2018



SŁUŻYMY
NIEPODLEGŁEJ

www.airshow.wp.mil.pl

ORGANIZATORZY:

DOWÓDZTWO GENERALNE
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH

fim
Fundacja Integracji
Młodzieżowych

radom
siła w precyzji

port lotniczy
RADOM

wodociągi
miejskie

PARTNERZY STRATEGICZNI:

PGZ
POLSKA GRUPA ZBROJNIOWA

ORLEN
BKG
BANK GOSPODARSTWA
KRAJOWEGO

MEDIALNY PATRONAT KORPORACYJNY:

TVP

POLSKIE
RADIO

GŁÓWNY PATRON BRANŻOWY:

polskaZbrojna

LOTNICTWO
Wojsko

PATRONAT MEDIALNY:

Lotniczy

Polska
Lotnicza

Gapa

Defence 24

Radio 103 FM

KAGERO

RADOMSKA
GRUPA
MEDIOWA

dami

FOTO-VIDEO

AVIARY
RADOM

ZEBRA TV

elapilota.pl

echodnia.eu

PARTNERZY:

eBilet.pl

MENNICA
POLSKA

Centrum Wzrostu
i Zdrowia

GRUPA WB

LOCKHEED MARTIN

LEONARDO

PZL-ŚWIDNIK

Eurofighter
Typhoon

DWPW

BUKOWIANA
ZORÓJ

Coca-Cola

TYSKIE

SPONSOR

POLSKA AGENCJA ZDZIAŁ POMOCNI
POLSKIE AGENTURZ SERVICE AGENCY

AGENCJA
MIENIA WOLNOŚCI

AIRPORT
SERVICES

TECHNICS

HYUNDAI

LOTAMS

cellfast

AEROKLUB POLSKI

FULL
FORCE

WPH

WPH

BILETY DO NABYCIA NA eBilet.pl ORAZ W KASACH PRZED WEJŚCIEM NA TEREN POKAZÓW

POZNAJ SMAK ŻOŁNIERSKIEGO ŻYCIA Z MIESIĘCZNIKIEM

polskaZbrojna

ZOBACZYMY ICH NA RADOMSKIM NIEBIE



SŁAWEK - HESJA - KRAJNIEWSKI

MIDNIGHT HAWKS (FINLANDIA)

STATEK POWIETRZNY: BAE HAWK
KRAJ PRODUKCJI: WIELKA BRYTANIA
PRODUCENT: HAWKER SIDDLELEY
(1974-1977), BRITISH AEROSPACE
(1977-1999), BAE SYSTEMS (1999-
-OBECNIE)
TYP SAMOLOTU: SAMOLOT SZKOLNO-
-TRENINGOWY/LEKKI MYŚLIWIEC
ZAŁOGA: 2 OSOBY
ZASIĘG: 2520 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 0,84 Ma



SŁAWEK - HESJA - KRAJNIEWSKI

FRECCE TRICOLORI (WŁOCHY)

STATEK POWIETRZNY: AERMACCHI
MB-339
KRAJ PRODUKCJI: WŁOCHY
PRODUCENT: ALENIA AERMACCHI
TYP SAMOLOTU: SAMOLOT SZKOLNO-
-TRENINGOWY
ZAŁOGA: 2 OSOBY
ZASIĘG: 1759 km
MAKSYMALNA PRĘDKOŚĆ: 920 km/h



Szczegółowy program pokazów lotniczych



25 sierpnia

- 9.05** – wiatrakowiec Cavalon (pilot cywilny)
- 9.14** – TS-11 Iskra bis D (pilot cywilny)
- 9.23** – EA-300 + 2 x Z-50LC + Z-50LX – Grupa Akrobacyjna „Żelazny” (piloci cywilni)
- 9.43** – 3 x Morena Socata – Cellfast Flying Team (piloci cywilni)
- 9.53** – przelot 4 x M-346 (piloci wojskowi)
- 10.03** – szybowiec MDM Solo Fox (pilot cywilny)
- 10.13** – śmigłowiec Bo-105 – zespół akrobacyjny Red Bulla (pilot cywilny)
- 10.20** – Mi-171/Mi-24 – czeskie siły powietrzne (piloci wojskowi)
- 11.05** – przelot 6 x TS-11 Iskra + B-737 Max (piloci wojskowi/piloci cywilni)
- 11.14** – desant flagowy M-28 +11 skoczków (piloci wojskowi)
- 11.24** – 4 x Hawk Mk-51 – zespół akrobacyjny Midnight Hawks (piloci wojskowi)
- 11.49** – Eurofighter – niemieckie siły powietrzne (pilot wojskowy)
- 11.57** – F-16 – Zeus (pilot wojskowy)
- 12.09** – 6 x F-5E – zespół akrobacyjny Patrouille Suisse (piloci wojskowi)
- 12.41** – Eurofighter – brytyjskie siły powietrzne (pilot wojskowy)
- 12.49** – Saab-105 (pilot wojskowy)
- 12.58** – 10 x MB-339 – zespół akrobacyjny Frecce Tricolori (piloci wojskowi)
- 13.33** – F-16 – Tiger Demo Team (pilot wojskowy)
- 13.45** – XA-41 (pilot cywilny)
- 13.55** – 6 x PZL-130 – Zespół Akrobacyjny „Orlik” (piloci wojskowi)
- 14.20** – B-25J Mitchell + F4U-4 Corsair + P-38 Lighting + T-28 Trojan + 2 x AlfaJet + Bo-105C – zespół akrobacyjny Red Bulla (piloci cywilni)
- 14.50** – przelot E-3A AWACS (piloci wojskowi)
- 14.55** – 4 x Extra-300 – zespół akrobacyjny Royal Jordanian Falcons (piloci wojskowi)

- 15.13** – 2 x JF-17 (piloci wojskowi)
- 15.22** – Jas-39 (pilot wojskowy)
- 15.34** – 8 x C-101 – zespół akrobacyjny Patrulla Águilla (piloci wojskowi)
- 16.14** – Su-27 (pilot wojskowy)
- 16.32** – F-16 – Soluturk (pilot wojskowy)
- 16.52** – 6 x PC-9 – zespół akrobacyjny Krila Oluje (piloci wojskowi)
- 17.16** – pokaz F-16 – belgijskie siły powietrzne (pilot wojskowy)
- 17.26** – 2 x PZL-130 + 2 x T6 Harvard M4 (piloci wojskowi/piloci cywilni)
- 17.46** – 6 x TS-11 – Zespół Akrobacyjny „Biało-Czerwone Iskry” (piloci wojskowi)
- 18.11** – 6 x L-39 – zespół akrobacyjny Baltic Bees (piloci cywilni)
- 18.41** – 3 x AT-3 + An-2 – Biało-Czerwone Skrzydła (piloci cywilni)
- 18.51** – 6 x motoparalotnie – zespół akrobacyjny Flying Dragons Team (piloci cywilni)
- 19.00** – pokaz statyczny balonów na ogrzane powietrze na uwięzi (piloci cywilni)

26 sierpnia

- 9.05** – 6 x motoparalotnie – zespół akrobacyjny Flying Dragons Team (piloci cywilni)
- 9.15** – 3 x AT-3 + An-2 – Biało-Czerwone Skrzydła (piloci cywilni)
- 9.27** – 2 x PZL-130 + 2 x T6 Harvard M4 (piloci wojskowi/piloci cywilni)
- 9.47** – przelot 4 x M-346 (piloci wojskowi)
- 9.57** – TS-11 Iskra bis D (pilot cywilny)
- 10.06** – 6 x L-39 – zespół akrobacyjny Baltic Bees (piloci cywilni)
- 10.41** – przelot 6 x TS-11 Iskra + B-737 Max (piloci wojskowi/piloci cywilni)
- 10.50** – przelot 4 x M-346 (piloci wojskowi)
- 11.00** – Saab-105 (pilot wojskowy)
- 11.09** – 6 x PC-9 – zespół akrobacyjny Krila Oluje (piloci wojskowi)

- 11.33** – Eurofighter – niemieckie siły powietrzne (pilot wojskowy)
- 11.41** – 8 x C-101 – zespół akrobacyjny Patrulla Águilla (piloci wojskowi)
- 12.21** – Su-27 (pilot wojskowy)
- 12.39** – Jas-39 (pilot wojskowy)
- 12.51** – 4 x Extra-300 – zespół akrobacyjny Royal Jordanian Falcons (piloci wojskowi)
- 13.09** – przelot E-3A AWACS (piloci wojskowi)
- 13.14** – XA-41 (pilot cywilny)
- 13.24** – Bo-105 – zespół akrobacyjny Red Bulla (pilot cywilny)
- 13.31** – Mi-171/Mi-24 – czeskie siły powietrzne (piloci wojskowi)
- 13.51** – 6 x PZL-130 – Zespół Akrobacyjny „Orlik” (piloci wojskowi)
- 14.11** – 2 x JF-17 (piloci wojskowi)
- 14.21** – F-16 – Soluturk (pilot wojskowy)
- 14.41** – pokaz 4 x Hawk Mk-51 – zespół akrobacyjny Midnight Hawks (piloci wojskowi)
- 15.06** – pokaz F-16 BAF (pilot wojskowy)
- 15.16** – 6 x F-5E – zespół akrobacyjny Patrouille Suisse (piloci wojskowi)
- 15.48** – Eurofighter – brytyjskie siły powietrzne (pilot wojskowy)
- 15.56** – 10 x MB-339 – zespół akrobacyjny Frecce Tricolori (piloci wojskowi)
- 16.31** – F-16 – Zeus (pilot wojskowy)
- 16.43** – 6 x TS-11 Zespół Akrobacyjny „Biało-Czerwone Iskry” (piloci wojskowi)
- 17.08** – F-16 – Tiger Demo Team (pilot wojskowy)
- 17.20** – B-25J Mitchell + F4U-4 Corsair + P-38 Lighting + T-28 Trojan + 2 x AlfaJet + Bo-105C – zespół akrobacyjny Red Bulla (piloci cywilni)
- 17.50** – EA-300 + 2 x Z-50LC + Z-50LX – Grupa Akrobacyjna „Żelazny” (piloci cywilni)
- 18.10** – 3 x Morena Socata – Cellfast Flying Team (piloci cywilni)
- 18.20** – wiatrakowiec Cavalon (pilot cywilny)
- 18.30** – pokaz statyczny balonów na ogrzane powietrze na uwięzi (piloci cywilni)



Wojskowy Instytut Wydawniczy
Aleje Jerozolimskie 97
00-909 Warszawa
Dyrektor: Maciej Podczaski
Miesięcznik „Polska Zbrojna”
Redaktor naczelny: Izabela Borańska-Chmielewska
Portal polska-zbrojna.pl
Redaktor naczelny: Anna Putkiewicz



Projekt zrealizowany pod redakcją
Izabeli Borańskiej-Chmielewskiej
Opracowanie graficzne, redakcja i korekta:
zespół „Polski Zbrojnej”
Marketing i promocja: reklama@zbrojni.pl
Druk: Wojskowe Zakłady Kartograficzne Sp. z o.o.,
ul. Fort Woła 22, 01-258 Warszawa

Mecenasi wydania specjalnego „Polski Zbrojnej”

