



Bielsko-Biała



XIV Międzynarodowy Piknik Lotniczy Bielsko-Biała

pikniklotniczy.pl

2-3 września

2017



Sebastian Kawa
Trzy złote medale w tym roku

Uwe Zimmermann

Jerzy Śmielkiewicz
Wspomnienie

Żwirko i Wigura
historyczne zwycięstwo



makabago

www.makabago.com

www.facebook.com/MAKABAGOCOM

43-300 Bielsko-Biała, ul. Grażyńskiego 40c

inter cars 
części do samochodów



www.intercars.com.pl

Głównymi atrakcjami pikniku obok pokazów będą:

- loty widokowe nad Bielskiem - od godz. 10:00 do zmroku,
- wesołe miasteczko dla dzieci i nie tylko,
- Konkursy z nagrodami ufundowanymi przez naszych sponsorów: dwudniowe pobyty z uroczystą kolacją w hotelach Beskidu Śląskiego, karnety do kina Helios, CR radia, karnety do Parku Linowego "Trollandia", karnety do parku dla dzieci EKO PARK W DECHE, pakiet higienizacyjny w firmie Polmedico Poliklinika Stomatologiczna Pod Szyndzielnią i wiele, wiele innych.
- stoiska handlowe, gastronomiczne i specjalistyczne (zabawki, militaria, zdrowa żywność i inne)
- wystawa statyczna sprzętu lotniczego - samoloty, śmigłowce, wiatrakowce, szybowce, motolotnie,
- wystawa modeli latających zbudowanych przez naszych modelarzy



W NUMERZE

pikniolotniczy.pl

Biuletyn informacyjno-reklamowy
Aeroklubu Bielsko-Bialskiego

Nie do sprzedaży.

Aeroklub Bielsko-Bialski
ul. Cieszyńska 321
43-300 Bielsko-Biala
tel. 33 815 18 70, 815 18 79

www.epba.pl
www.pikniolotniczy.pl

Przedruk dozwolony
za podaniem źródła.

ABB sierpień 2017
DTP Zbigniew Wexsej

fot. okładka: Krzysztof Cieślowski

Witamy na Pikniku
Program i Plan Sytuacyjny
Z dziejów bielskich skrzydeł
Historyczne zwycięstwo
Rockendrollowy Uwe

Nowa klasa, nowy tytuł Mistrza Świata!
Morawy jak Żuławy
Mały modelarz
Jerzy Śmielkiewicz - wspomnienie
Imię patrona zobowiązuje

	4
	5
Jerzy Oślak	6
Jan Przywara	10
	13
Tomasz Kawa	14
Tomasz Kawa	17
Jerzy Gieruszczak	18
Jerzy Oślak	20
	22

fot. Krzysztof Cieślowski





Szanowni Państwo!

Przed nami czternasta edycja Międzynarodowego Pikniku Lotniczego. To wydarzenie nieustannie cieszące się dużą popularnością wśród mieszkańców Bielska-Białej oraz turystów.

W tym roku Piknik będzie ściśle związany ze Świętem Lotnictwa Polskiego, które obchodzimy 28 sierpnia. Data ta ustanowiona została na pamiątkę historycznego zwycięstwa Żwirki i Wigury w międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych Challenge w 1932 roku w Berlinie. W 2017 r. roku przypada 85. rocznica tego wydarzenia.

Mijają kolejne lata, a lotnictwo niezmiennie budzi emocje i przyciąga rzesze entuzjastów. Polscy piloci nadal stanowią światową czołówkę. Sebastian Kawa dołożył kolejne trzy złote medale do swojej kolekcji: Mistrza Świata w klasie 15 metrów w Australii, Mistrza Świata w klasie 13,5 metrów na Węgrzech i Mistrza Europy w klasie 20 metrów w Czechach. Reprezentanci naszego kraju zajęli całe podium na Mistrzostwach Świata w Lataniu Precyzyjnym w Austrii.

Bielskie lotnisko, praktycznie od powstania w 1936 również wpisało się trwale w wizerunek miasta. Przemysł lotniczy, który początkowo stanowiły Zakłady Szybowcowe, dzisiaj rozrósł się do kilkunastu firm działających w różnych sektorach lotnictwa, a Aeroklub Bielsko-Bialski nadal szkoli pilotów szybowcowych i samolotowych podobnie jak to robił ponad 80 lat temu.

Międzynarodowy Piknik Lotniczy zapowiada się niezwykle interesująco. Jak co roku jego uczestnicy będą mogli podziwiać zapierające dech w piersiach pokazy lotnicze, a także wziąć udział w licznych, bardzo ciekawych konkursach oraz występach artystycznych.

Jestem przekonany, że Piknikowi będzie towarzyszyła dobra zabawa i jednocześnie będzie to także okazja do zaznajomienia się z bogatą i pasjonującą historią polskiego lotnictwa.

Wszystkim Organizatorom, Uczestnikom oraz Gościom XIV Międzynarodowego Pikniku Lotniczego życzę wielu niezapomnianych wrażeń i pozytywnych emocji.

*Prezydent Bielska-Białej
Jacek Krywult*



Szanowni Goście XIV Międzynarodowego Pikniku Lotniczego w Bielsku - Białej

Już po raz czternasty mamy zaszczyt gości Państwa na lotnisku Aeroklubu Bielsko-Bialskiego w Aleksandrowicach z okazji Międzynarodowego Pikniku Lotniczego.

Jako społeczność lotnicza na Podbeskidziu szcycimy się bogatym dorobkiem z przeszłości i sukcesami naszych członków obecnie. Od ponad osiemdziesięciu lat na naszym

lotnisku realizują się młodzieńcze marzenia o lataniu, rozwijają talenty, szkolą kolejne pokolenia skoczków spadochronowych i pilotów. Mamy wśród naszych członków Mistrzów Świata, Europy, Polski w różnych dyscyplinach sportów lotniczych. Wielu pilotów lotnictwa komunikacyjnego i wojskowego lotnicze ostrogi zdobywało pod okiem instruktorów naszego Aeroklubu. Tym dorobkiem dzielimy się z Państwem w atmosferze imprezy rekreacyjno rodzinnej, której charakter tak przypadł do gustu mieszkańcom Podbeskidzia w poprzednich edycjach pikniku.

Podobnie jak w latach ubiegłych, bogaty program lotniczy Pikniku pozwoli poznać bliżej zarówno produkty rodzimych wytwórni lotniczych jak i ciekawe konstrukcje zagraniczne. Zaprosiliśmy wielu wybitnych pilotów, wśród nich Uwe Zimmermann, Artur Kielak, Maciej Pospieszynski, Sebastian Kawa, którzy podzielą się z Państwem swoją pasją i osiągnięciami. W powietrzu zaprezentują się m.in. Siły Powietrzne RP w tym ponownie

„Biało - Czerwone Iskry” i F-16 Jastrząb. Zgromadzony sprzęt lotniczy, który naszym zdaniem, pozwoli poczuć urok lotnictwa i przybliżyć jego dziedzictwo w naturalnym środowisku to samoloty, szybowce, śmigłowce, lotnie, spadochrony, modele latające, balony, to wszystko, co stanowi o pięknie lotnictwa zademonstrują na ziemi i w powietrzu nasi piloci i przyjaciele - lotnicy z różnych stron Polski i Europy. Mamy nadzieję, że nasz wysiłek pozwoli Państwu czerpać satysfakcję ze wspólnie spędzonego czasu, a być może spowoduje, że zechcecie razem z nami pisać kolejne rozdziały historii Aeroklubu Bielsko-Bialskiego.

W imieniu wszystkich członków Aeroklubu Bielsko-Bialskiego serdecznie zapraszam na wspólną przygodę z lataniem i życzę wszystkim uczestnikom Pikniku wielu niepowtarzalnych doznań.

Jerzy Oślak

XIV MIĘDZYNARODOWY PIKNIK LOTNICZY BIELSKO-BIAŁA

RAMOWY PROGRAM IMPREZY

Podczas tegorocznego Pikniku zobaczymy:

Biało-czerwone ISKRY - po raz trzeci na naszej imprezie. Tym razem w składzie sześciu samolotów. Pokaz w locie zobaczymy podczas obu dni Pikniku. Efektowna akrobacja na samolotach odrzutowych to rzadkość na naszej imprezie. Niezmiennie wzbudza duże emocje wśród publiczności.

F-16 Jastrząb - tym razem w pokazie w locie zaprezentują się dwa samoloty

Uve Zimmermann - perfekcyjny pilot samolotowy zaprezentuje nam wiązanki figur wyższej akrobacji na samolocie Extra 300. Latający rockandrollowiec - jak go nazywają już zaprzyjaźnił się z naszym klubem i chętnie tu zagląda.

Samolot AN-28 z Lotnictwa Marynarki Wojennej - tym razem w pokazie statycznym. Będzie okazja zobaczyć go od środka i porozmawiać z załogą.

Antoni Nowak - w pokazie samolotu Piper Cub. To oryginalny przedwojenny egzemplarz samolotu Piper Cub doprowadzony do stanu świetności przez Antka Nowaka.

Leszek Matuszek - w pokazie repliki samolotu Bücker Bü-131 Jungmann

Artur Kielak - Człowiek urodzony żeby latać. Znany także jako KAPITAN BOMBA.

Na codzień kapitan Boeinga 737-800, a po godzinach pilot akrobacyjny. To właśnie akrobacja w jego wykonaniu na pokazach powodują tak wysokie tętno wśród ludzi. Nie ma dla niego rzeczy niemożliwych, szczególnie jeśli chodzi o lotnictwo. Najbardziej wojskowy cywil jako można spotkać w Polsce. Jego pasją jest militaria, podróże i nadal na pierwszym miejscu akrobacja.

Motto życiowe...FULL FORCE...

Maciej Pospieszynski - Człowiek o niezwykłej pasji i determinacji w dążeniu do zamierzonego celu, który dzięki treningom, talentowi i miłości do akrobacji zdobył najważniejsze światowe trofea lotnicze (w ciągu 5 lat około 15 medali Mistrzostw Świata i Europy). Pytany o swoje osiągnięcia zwykle się uśmiecha i mówi „najważniejsze to robić to co się kocha – reszta przyjdzie z czasem”.

Dodatkowo w pokazach (akrobacyjnych i prezentacjach w locie) wystąpią samoloty: akrobacyjne Zlin-526 AFS oraz Extra 300, Bücker Bü-131 Jungmann, Dromadery w pokazie akcji gaśniczej, liczna grupa samolotów ultralekkich oraz motoparalotni, szybowce wyczynowe w pokazie swoich możliwości.

Podczas obu dni pokazów odbywać się będą loty widokowe.

SOBOTA 2.09.2017

10:00 Otwarcie lotniska dla publiczności

10:00 Loty widokowe non stop do zmierzchu

15:00 Oficjalne otwarcie Pikniku

15:15 Pokazy lotnicze

18:00 Występy zespołów muzycznych

20:00 Zakończenie Pikniku

NIEDZIELA 3.09.2017

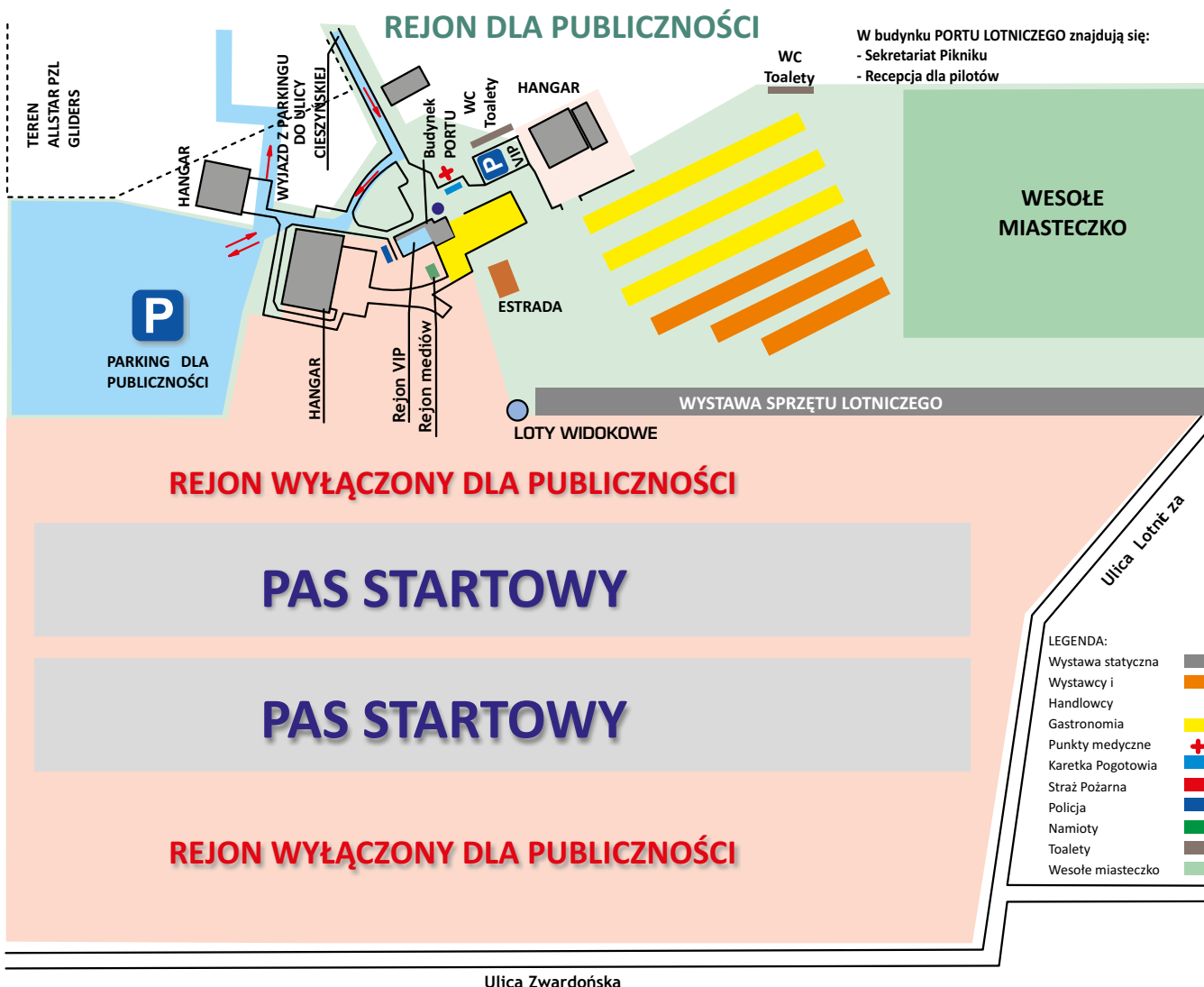
10:00 Otwarcie lotniska dla publiczności

10:00 Loty widokowe non stop do zmierzchu

14:00 Pokazy lotnicze

18:00 Występ zespołu muzycznego

20:00 Zakończenie pikniku



Z dziejów bielskich skrzydeł

Uroczyste oddanie lotniska do użytkowania, połączone z otwarciem szkoły Lotniczej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego odbyło się z wielkim rozmachem 31 maja 1936 r.

Lotnisko w Aleksandrowicach wybudowano w okresie międzywojennym w latach 1934 - 1936 jako jedno z dwóch na terenie Śląska (drugie w Katowicach) z inicjatywą i funduszy Lotniczej Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej. 1 kwietnia 1938 r. lotnisko wraz z całą gminą Aleksandrowice zostało włączone w obręb miasta Bielska. Na lotnisku stanął budynek portowy oraz hangar z warsztatami i stacją benzynową. Uroczyste oddanie lotniska do użytkowania, połączone z otwarciem szkoły Lotniczej im. Marszałka Józefa Piłsudskiego odbyło się z wielkim rozmachem w dniu 31 maja 1936 r. Zorganizowane na tę okoliczność pokazy lotnicze zostały poprzedzone nabożeństwem przy ołtarzu polowym w hangarze oraz licznymi prze-

mówieniami i odznaczeniami dla budowniczych. Ocenia się, że pokazom przyglądało się około 20 tys. osób.

W kwietniu 1935 r. w Bielsku zostały otwarte Śląskie Warsztaty Szybowcowe, a szybowce tam produkowane były oblatywane na lotnisku w Aleksandrowicach. Do września 1939 r. odbywały się na nim kursy pilotażu (wyszkolono ok. 190 pilotów), w tym wielu, którzy tworzyli awangardę polskich pilotów, uczestników II Wojny Światowej. Lotnisko było atrakcyjnym miejscem wypoczynku dla mieszkańców Bielska za sprawą ogólnodostępnej kawiarni w budynku portowym oraz organizowanych na nim okazjonalnie zawodów modeli latających czy pokazów lotniczych.

W okresie II wojny światowej lotnisko zostało zajęte przez niemieckie władze okupacyjne, ale nie uległo zniszczeniu. Niemcy wykorzystywali je zarówno do celów militarnych jak i do szkolenia szybowcowego młodzieży w ramach hitlerowskiej organizacji młodzieżowej (NSFK).

Okres powojenny począwszy od 1945 r. obfitował wieloma znaczącymi wydarzeniami dla rozwoju lotnictwa na Podbeskidziu. W pierwszych dniach po przejściu frontu wojennego grupa entuzjastów lotnictwa z własnej inicjatywy zabezpieczyła sprzęt szybowcowy oraz materiały pozostawione przez okupanta. Od maja 1945 r. zaczął działać w Bielsku Centralny Harcerski Ośrodek Szybowcowy, który objął warsztaty meblarskie oraz lotniska w Aleksandrowicach, Goleiszowie i na Żarze. Otoczył również ochroną szkołę i warsztaty szybowcowe w Jeżowie Sudeckim.

Aeroklub Bielsko-Bialski powstał po opuszczeniu lotniska w Aleksandrowicach przez oddziały wojskowe 12 września 1945 roku. Od początku jego istnienia, członkowie ABB znacząco przyczynili się do tworzenia historii lotnictwa w Polsce.

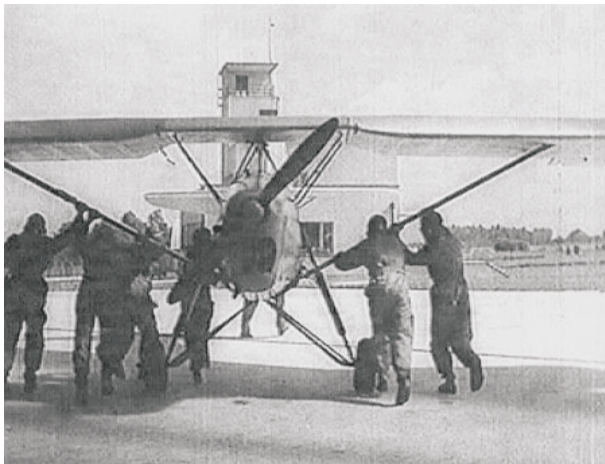
W 1946 roku powołano Instytut Szybownictwa, będący kontynuatorem przedwojennej działalności lwowskiego Instytutu Szybow-

nictwa i Motoszybownictwa. Zakład zlokalizowano na terenie lotniska Aleksandrowice, gdzie znajduje się do dziś. Pierwszym dyrektorem został inż. Rudolf Weigl, przedwojenny konstruktor, działacz bieszczadzkiej szkoły szybowcowej w Ustianowej. Pierwszym wyprodukowanym szybowcem seryjnym była zaprojektowana przed wojną przez Wacława Czerwińskiego IS-A Salamandra. Zaledwie dwa lata po wojnie pojawił się wysokowyczynowy IS-1 Sęp, na którym Adam Zientek wziął udział w II Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Samedan we Francji (1947).

W 1948 Instytut Szybownictwa został przemianowany na Szybowcowy Zakład Doświadczalny, a kierownictwo powierzono inż. Władysławowi Nowakowskiemu, konstruktorowi z zakładów szybowcowych we Lwowie, autorowi i współautorowi takich szybowców jak IS-1 Sęp, SZD-6 Nietoperz, SZD-13x Wampir czy SZD-22 Mucha Standard. Spośród wielu istniejących w ubiegłym wieku polskich zakładów lotniczych produkujących szybowce (w tej grupie wyróżniały się zakłady w Jeżowie Sudeckim, Poznaniu, Krośnie nad Wisłokiem, Gdańsku oraz Wrocławiu), bielski był najlepiej wyposażony i zatrudniał najliczniejszą kadrę konstruktorów, technologów, techników, mechaników oraz pilotów doświadczalnych. W roku 1963, w wyniku kolejnych decyzji, zmieniono strukturę SZD, podporządkowując Bielsku zakłady we Wrocławiu i w Jeżowie. Tak było do lat dziewięćdziesiątych.

Rok 1969 przyniósł znaczną rozbudowę infrastruktury SZD, między innymi o nowoczesną halę produkcyjną oraz budynek administracyjny. Zmieniła się także nazwa zakładu na Zakład Doświadczalny Rozwoju i Budowy Szybowców, a kierownictwo objął inż. Jerzy Śmielkiewicz, konstruktor prowadzący szybowca SZD-30 Pirat i znany pilot doświadczalny.

W roku 1971 SZD przekwalifikowano na Ośrodek Badawczo-





Rozwojowy Szybownictwa. W latach 1971 i 1972 miała miejsce kolejna rozbudowa zakładu, zwiększyła się też ilość produkowanych szybowców. Był to początek produkcji różnorodnych konstrukcji kompozytowych, w tym licznej rodziny cenionych do dzisiaj szybowców typu Jantar.

Przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych przyniósł zmiany gospodarcze i społeczne w państwach „bloku wschodniego”. Dotychczasowa struktura SZD stała się niemożliwa do utrzymania, pomimo trudności, deficytu środków i drastycznej redukcji zatrudnienia, powstawały nowe projekty: szkolno-treningowy SZD-51 Junior, super-nowoczesny, wyczynowy SZD-55 Promyk, SZD-56 Diana czy SZD-54 Perkoz.

Przez całe dziesięciolecie bielskie SZD dostarczały szybowce do kilkunastu polskich aeroklubów. Do połowy lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku konstrukcje te stanowiły monotyp na polskich lotniskach i podstawowy sprzęt w wielu krajach socjalistycznych. Szybowce te służą w dużej mierze do dzisiaj. Dominował eksport, głównie do krajów „bloku wschodniego”. Ogółem w latach 1951-1972 wysłano za granicę blisko 1 200 szybowców. Do roku 2 000 zbudowano w Polsce i sprzedano blisko 5000 szybowców.

Wśród wielu znakomitych konstruktorów i techników należy wymienić inżynierów: Irenę Kaniowską, Tadeusza Kostia, Rudolfa Matz, Józefa Niespał, Władysława Nowakowskiego, Justyna Sandauer, Władysława Okarmusa, Wiesława Gębała, Adama Meusa, Piotra Mynarskiego, Wiesława Stafiej, Adama Kurbiel, Tadeusza Łabuć, Władysława Korzonkiewicza, Stanisława Zientek, Jerzy Śmielkiewicz, Bogumił Beres.

Niektórzy z nich byli także pilotami i instruktorami szybowcowymi, wnoszącymi istotny wkład w rozwój szybownictwa w Polsce. Wymienić należy Andrzeja Abłamowicza, Adama Zientkę, Jerzego Popiela, Stanisława Skrzydlewskiego, Jerzego Śmielkiewicza, Januarego Romana, Zdzisława Byłoka, Stanisława Zientkę, Jacka Żaka

Polskie szybowce odnosiły sukcesy na arenach międzynarodowych, wielokrotnie uznawane były za najlepsze konstrukcje świata (jak SZD-32 Foka-5 w roku 1968 w klasie standard czy SZD-37 Jantar 19 w roku 1972 w klasie otwartej). Piloci bili rekordy międzynarodowe i wielokrotnie zdobywali medale na mistrzostwach świata (między innymi na szybowcach Bocian niepokonywany przez kilkanaście lat rekord wysokości absolutnej i przewyższenia, Foka 5 zwycięstwo w 1965 roku na MŚ w klasie otwartej, Cobra 15 zwycięstwo w 1970 roku na MŚ w klasie standard, Orion zwycięstwo w 1972 roku na MŚ w klasie otwartej itd.). Wiele z konstrukcji przyjęło się w aeroklubach (Bocian, Puchacz, Foka, Cobra, Junior, Jantary), gdzie do dziś ciągle są podstawowymi szybowcami szkoleniowymi, treningowymi i wyczynowymi.

Konstruktorzy, pracownicy techniczni, oblatywacze to w dużej części jednocześnie członkowie Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, którzy istotnie przyczynili się swoją działalnością do pozycji Aeroklubu wśród innych tego typu jednostek w Polsce. Te piękne karty historii lotnictwa polskiego utrwalił Pan Adam Skarbiński, który wydał z pomocą Fundacji Rozwoju Miasta Bielska-Białej, unikalne w swym charakterze „Dzieje Lotnictwa na Podbeskidziu 1932-2000”. Warto wspomnieć, że twórcami pierwszych

osiągnięć Aeroklubu byli W. Modlibowska, T. Góra, A. Zientek, E. Adamski. Aeroklub zawsze ściśle był związany ze Szkołą Szybowcową na Żarze i przez wiele lat pod wspólnym kierownictwem płk. Stanisława Fedyszyna. W kolejnych latach, sukcesami zwłaszcza w sporcie

Fot. po lewej IS-A Salamandra zbudowana w SZD Jeżów Po prawej: Replika samolotu RWD-5 zbudowana przez Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego w Bielsku-Białej



szybowcowym wyróżniali się: F. Kępka, który ma w swym dorobku 4 tytuły wicemistrza świata, tytuł mistrza Europy i ustanowił wiele rekordów, St. Zientek, H. Badura, J. Żak, A. Śmielkiewicz - tytuły Mistrza Polski, a w sporcie samolotowym W. Gawlik, L. Matuszek i wielu innych. Dzisiaj kolejni reprezentanci Aeroklubu Bielsko-Bialskiego sięgają po najwyższe trofea. Sebastian Kawa jest absolutnym liderem we wszystkich rankingach szybowcowych na świecie (26 medali, wśród 21 złotych zdobytych w mistrzostwach świata, Europy lub Światowych Igrzyskach Lotniczych aż

Fot. Powyżej: Bucker Jungman - wyprodukowany w zakładzie Janusza Karasiewicza w Jasienicy

Poniżej: SZD 54 Perkoz - dwumiejscowy szybowiec szkolny produkowany przez WKK Papiorek, a sprzedawany przez Allstar PZL Glider





Fot.
Po lewej: SZD-59 Acro

Po prawej: EM 10C- Orka -
samolot dyspozycyjny
z firmy E. Margańskiego

12 złotych krążków za tytuły MISTRZA ŚWIATA). Inni reprezentanci sportu szybowcowego: Judyta Czyż i Zdzisław Bednarczuk skutecznie reprezentują barwy Aeroklubu w Mistrzostwach Polski. Sukcesami sportowymi w zawodach najwyższej rangi, łącznie z tytułami Mistrzów Polski w wielu innych dyscyplinach lotniczych: modelarstwie, spadochroniarstwie, lotniarstwie i rajdach samolotowych szczyci się liczna grupa naszych członków. Powodem do dumy jest również bardzo liczna grupa pilotów sportowych, która przeszła do służby w lotnictwie cywilnym, zasiadając za sterami samolotów komunikacyjnych w wielu liniach lotniczych.

Federacja Firm Lotniczych w Bielsku-Białej ma swoje „okno na świat” na lotnisku w Aleksandrowicach, gdzie gospodarzem jest Aeroklub Bielsko Bialski. Przez całe lata E. Margański po rozstaniu się z Zakładami Szybowcowymi na zapleczu hangaru Aeroklubu produkował prototypy, a następnie zmonopolizował produkcję szybowców akrobacyjnych w świecie. Do dziś wszystkie zawody w tej dyscyplinie rozgrywane są w większości na szybowcach jego konstrukcji i produkcji. Wśród wielu nowatorskich pomysłów tego konstruktora, realnego kształtu nabrały i wzniosły się w powietrze: odrzutowy samolot szkolno-treningowy „BIELIK” i sa-

molot dyspozycyjny „ORKA”. Inny znakomity konstruktor szybowców A. Kurbiel, twórca „Jantarów” zajął się konstruowaniem lekkich samolotów turystycznych. Produkcję samolotu „EOL” oraz jego zmodyfikowanych wersji, budowała firma „3XTRIM” oraz firma „REMOS”. Zakład A. Papiorka w kooperacji z Niemcami produkuje elementy motoszybowca STEMME, a także kontynuuje produkcję zakładów SZD: szybowce SZD-50-3 PUCHACZ, SZD542 PERKOZ i SZD59 ACRO. Ostatni konstruktor wiodący Zakładów Szybowcowych - B. Beres, po ich zamknięciu, na zapleczu hangaru Aeroklubu Bielsko-Bialskiego wyprodukował najnowocześniejszy na świecie szybowiec w najbardziej prestiżowej klasie 15 metrowej „DIANA-2”, na którym Sebastian Kawa zdobył kilka tytułów mistrza Świata w różnych formułach zawodów. Firma „AVIONIC” w Górkach Wielkich produkuje przyczepy szybowcowe i podzespoły do znakomitego samolotu akrobacyjnego „EKSTRA 300”, a aktualnie po śmierci B. Beresia przejęła produkcję szybowca DIANA-2. To w pomieszczeniach Aeroklubu Bielsko-Bialskiego Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego odtworzyło samolot RWD 5, na którym Stanisław Skarżyński pokonał Atlanty.

O utrwalenie historii Aeroklubu Bielsko-Bialskiego troszczą się członkowie Bielskiego Klubu Senio-

rów Lotnictwa stowarzyszeni przy Aeroklubie Bielsko-Bialskim. Obecnie pod kierownictwem wieloletniego konstruktora Zakładów Szybowcowych, inż. Władysława Korzonkiewicza. To ich staraniem współpraca z Polskim Związkiem Kulturalno-Oświatowym na Zaolziu pozwala właściwie kultywować pamięć w wybudowanym wspólnymi siłami z Zaolziańską Polonią „DOMU POLSKIM” koło Cierlicka, miejsca tragicznej śmierci słynnych polskich lotników Żwirki i Wigury. Staraniem Związku i Klubu Seniorów co roku odbywają się uroczystości upamiętniające tragiczną kartę historii Polskiego Lotnictwa pod pomnikiem lotników.

Te bogate tradycje, dorobek wielu pokoleń lotników Podbeskidzia oraz bieżące osiągnięcia w nowej, zmieniającej się dynamicznie codzienności Europy upowszechniamy m.in. przy okazji takich spotkań jak Międzynarodowy Piknik Lotniczy w Bielsku Białej organizowany lotnisku w Aleksandrowicach od 2003 r.

Opracował
Jerzy Oślak

Źródło: Adam Skarbiński „Dzieje Lotnictwa na Podbeskidziu 1932-2000”

Fot.
MDM-1 Solo Fox zbudowany
w Zakładzie Edwarda
Margańskiego

Piknik Lotniczy co roku
gromadzi wielu
entuzjastów.





 **TERMY
BUKOVINA**



Historyczne zwycięstwo

Stąd wystartowali do wieczności

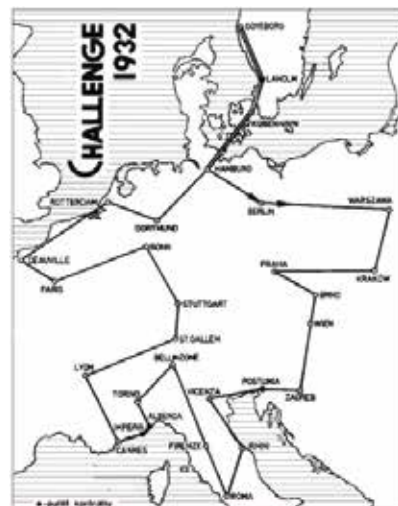
Na śląskiej ziemi wiatr historii rozsiał wiele pomników i obiektów upamiętniających wydarzenia doniosłe, nierzadko dramatyczne czy wręcz tragiczne. Najczęściej miejsca pamięci związane są bezpośrednio z historią Śląska - dotyczą zdarzeń i ludzi żyjących na tej ziemi, które tę historię kształtowały. Wyjątkiem jest poniekąd ŻWIROWISKO w Cierlicku na Śląsku Cieszyńskim, w jego czeskiej części zwanej Zaolziem. Skrawek ziemi, na którym wystartowali do wieczności polscy bohaterowie przestworzy Franciszek Żwirko i Stanisław Wigura. To miejsce jest bliskie każdemu Polakowi, który zna i szanuje symbole narodowe. Bo takim symbolem, poprzez mit ikaryjski, stały się nazwiska ŻWIRKO i WIGURA

ZNAKOMITY PILOT

Kpt. pil. Franciszek ŻWIRKO urodził się 16.08.1895 r. w Święcianach na Wileńszczyźnie. Do szkoły średniej uczęszczał w Wilnie. Zafascynowany lataniem w czasie I wojny światowej roku 1915 dobrowolnie wstąpił do armii rosyjskiej, z nadzieją, że uda mu się dotrzeć do lotnictwa. Przydzielono go jednak do piechoty. Po utworzeniu polskiego korpusu w Rosji wstępuje w jego szeregi, po rozwiązaniu korpusu walczy w formacjach przeciwko bolszewikom. W 1921 r. przez zieloną granicę przechodzi do Polski i wstępuje do wojska. Lotnikiem Franciszek Żwirko został w r. 1923 w Wojskowej Szkole Pilotów w Bydgoszczy. Potem ukończył kurs w Wyższej Szkole Pilotażu w Grudziądzu i awansował do stopnia porucznika. Oddelegowany do Bydgoszczy jako instruktor pilotażu, latał intensywnie (70-90 lotów dziennie), co dało mu perfekcyjne opanowanie sztuki pilotażu. Swoje umiejętności umiał przekazać młodszym adeptom latania, dla których był wielkim wzorem. W 1926 r. Żwirko, jako

doświadczony pilot, wraca do macierzystego 1. pułku w Warszawie. Latanie było dla Żwirki zawodem i pasją. W r. 1926 wykonał pierwsze loty nocne w historii polskiego lotnictwa. W r. 1927 brał udział w I Locie Małej Ententy i Polski na trasie z Belgradu do Warszawy i z powrotem zajmując 2 miejsce. W roku następnym ponownie miał reprezentować Polskę w tej imprezie, poleciał na start do Pragi, lecz niesprawny silnik jego wojskowego samolotu nie pozwolił mu wystartować w zawodach. Doniosłym wydarzeniem w życiu Franciszka Żwirki był ślub z Agnieszką Kірską w 1928 r. Przebywając często daleko od swej narzeczonej, potem żony, regularnie pisał do niej listy, zaś przy każdej okazji przylatywał samolotem. Czasem zabierał narzeczoną na "spacer powietrzny". Zamieszkali w Warszawie, we wrześniu 1930 r. urodził im się syn Henryk. W 1929 r. Żwirko przyjął stanowisko oficera łącznikowego w Akademickim Aeroklubie Warszawskim pomimo tego, że praca w aeroklubie odsuwała go od latania "bojowego", a tym samym od wojskowej kariery. Zainteresowała go perspektywa współpracy z utalentowaną młodzieżą oraz możliwość uczestniczenia w sporcie lotniczym. Swoim doświadczeniem i zaangażowaniem zdobył sobie duże zaufanie i sympatię lotników amatorów. Czas pewien Żwirko pełnił

funkcję komendanta Ośrodka Przystosowania Wojskowego Lotniczego w Łodzi, zaś od stycznia 1932 r. był dowódcą eskadry ćwiczeń pilotażu w Centrum Wyszczolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie, tzw.



Szkole Orłąt. W Aeroklubie Akademickim spotkał się z inżynierem Stanisławem Wigurą, wtedy sprzęgły się ich losy.

UTALENTOWANY KONSTRUKTOR

Inż. Stanisław WIGURA urodził się 9.04.1903 r. w Warszawie. W gimnazjum poznał Stanisława Rogalskiego, przyszłego kolegę konstruktora. W 1920 r. wstąpił do wojska, żeby uczestniczyć w obronnie kraju przeciw rosyjskim wojskom



Na lotnisku
w Berlinie
28.08.1932 r., na
część zwycięscy
zabrzmiął
"Mazurek
Dąbrowskiego",
załopotana flaga
biało-czerwona.
Ta data dzisiaj
wyznacza Święto
Lotnictwa
Polskiego.

bolszewickim. W 8 pułku artylerii polowej poznał Jerzego Drzewieckiego, który później dołączył do Wigury i Rogalskiego jako konstruktor. Naukę kontynuował na wydziale mechanicznym Politechniki Warszawskiej. Już w r. 1925 z kolegą szkolnym Rogalskim skonstruował swój pierwszy samolot. Razem z Drzewieckim założyli w ramach studenckiej Sekcji Lotniczej przy Kole Mechaników Studentów Politechniki wytwórnię "RWD". Pierwszą awionetkę z serii RWD zaprezentowana w r. 1928. Na początku 1929 r. w montażowni Politechniki powstał sportowo-turystyczny samolot RWD-2. Krótko potem Stanisław Wigura uzyskał dyplom inżyniera na politechnice, a także dyplom pilota w aeroklubie. Dzięki rosnącemu zainteresowaniu lotnictwem sportowym i dobrym wynikom "RWD" w 1930 r. studenckiej Sekcji Lotniczej oddano do dyspozycji nowo wybudowane warsztaty na lotnisku Okęcie w Warszawie. Równocześnie wytwórnia "RWD" zmieniła się w spółkę pod firmą "Doświadczalne Warsztaty Lotnicze" (DWL). W nowoczesnych montażowniach powstały modele RWD-5, -6, -7 i kolejne (Pracę spółki RWD zatrzymał wybuch II wojny światowej - w fazie projektu pozostał myśliwski RWD-25). Z powodu trudnej sytuacji spółki, Wigura nie mógł poświęcić się wyłącznie pracy konstruktora. Był wykładowcą w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie, pełnił także obowiązki asystenta przy katedrze budowy płatowców Politechniki Warszawskiej. W r. 1929 nawiązał współpracę z "Erwudziakami" por. Franciszek Żwirko. Zaimponował mu talent i zapał konstruktorów, wysoko ceniał walory ich maszyn i chętnie na nich latał. Stanisław Wigura został jego mechanikiem, towarzyszył mu podczas lotów wyczynowych jako tzw. "pasażer".

WYJĄTKOWA ZAŁOGA

Żwirko i Wigura tworzyli parę na pozór niedobraną. Oficer Żwirko był

małego wzrostu, mocno zbudowany z dokładnie ogoloną głową, żonaty Miał przezwisko Ryż (z ros. we-sołek). Konstruktor Wigura był wysokim, szczupłym kawalerem z obfitą fryzurą, zaczesaną w tył. Żył w świecie cyfr. Dzieliła ich różnica wieku - 8 lat. Łączyła fascynacja lotnictwem oraz mocna więź przyjaźni oparta na wzajemnym zrozumieniu, szacunku i wielkim zaufaniu. Uzupełniali się nawzajem, dzielili obowiązki. Tworzyli zgraną załogę, wyjątkową w historii "polskich skrzydeł", niespotykaną nawet w europejskim czy światowym lotnictwie sportowym. W 1929 r. Żwirko i Wigura dokonali swego pierwszego wyczynu. Na RWD-2 (silnik 40 KM - 155 km/godz., zasięg 550 km) przelatują nad Europą lotem okrężnym na trasie około 5000 km. Było pierwsze sprawdzian awionetki zbudowanej w Polsce na trasach zagranicznych. "Rajd europejski" udowodnił możliwość startu samolotów polskich (i polskich pilotów) w lotniczych imprezach międzynarodowych, tym samym przyspieszył tempo rozwoju lotnictwa sportowego w Polsce. Krótko potem załoga Żwirko i Wigura na RWD-2 odniosła swoje pierwsze zwycięstwo w zawodach lotniczych, zbierając największą ilość punktów w Locie Południowo-Zachodniej Polski. W zawodach krajowych zwyciężają jeszcze dwukrotnie - na samolotach RWD-4 i RWD-5 (dodatkowo jedno zwycięstwo odniósł Żwirko lecąc na jednomiejscowym egzemplarzu RWD-4). Tylko podczas prób bicia rekordu świata Wigura ustąpił miejsce mechanikowi o niższej wadze. W roku 1929 Żwirko osiągnął na RWD-2 rekordową wysokość 4004 m. Po jej pokonaniu przez pilotów francuskich i niemieckich Żwirko w r. 1931 na RWD 7 osiągnął wynik 5996 m. Był lepszy od innych, ale z przyczyn formalnych niezatwierdzony jako rekord. Coraz bardziej popularna w kraju załoga RWD dwukrotnie stanęła do próby sił z elitą lotników europejskich w zawodach Challenge Internationale des Avions de Tourisme (międzynarodowych zawodach samolotów turystycznych), które były

największą imprezą lotniczą w Europie. Nominacja do Challenge'u była dla każdego lotnika najwyższym wyróżnieniem. W 1930 r. w II Challenge'u załoga Żwirko i Wigura startuje na samolocie RWD-4 (silnik 85 KM - 180 km/godz., zasięg 800 km). Defekt silnika wyeliminował ich w momencie, kiedy zarysowała się szansa na dobry wynik. Nie ukończyli zawodów, ale zebrali sporo doświadczeń. Według regulaminu Challenge'u przygotowano do następnych zawodów wyścigową maszynę RWD-6 (silnik 140 KM - 225 km/godz., zasięg 850 km, z dodatkowym zbiornikiem paliwa do 2000 km).

TRIUMF W TURNIEJU LOTNICZYM

Następna edycja Challenge'u odbyła się w sierpniu 1932 r. w Berlinie. Organizatorem po raz drugi był niemiecki Aeroklub. Jego lotnicy zwyciężyli w dwu poprzednich edycjach. Startowały 43 samoloty aeroklubów krajowych, z Niemiec (16), Francji (8), Włoch (8), Polski (5), Czechosłowacji (4) i Szwajcarii (2), Aeroklub Polski reprezentowały trzy załogi na samolotach PZL-19 oraz dwie na RWD-6, maszynach skonstruowanych specjalnie na te zawody. Międzynarodowa komisja techniczna największą ilością punktów doceniła RWD-6 przed PZL-19, dopiero za nimi uplasowały się maszyny włoskie, niemieckie i inne. Załoga Żwirko i Wigura na RWD-6 pomyślnie zaliczyła trudne próby techniczne oraz męczący Europejski Lot Okrężny na trasie niespełna 7400 km (z Berlina m.in. przez Warszawę, Kraków, Pragę, Wiedeń, Rzym, Paryż, Kopenhagę, Goeteborg, Hamburg do Berlina), podczas którego pilot Żwirko został liderem zawodów. Los całego turnieju rozstrzygnąć jednak miała ostatnia próba - próba maksymalnej prędkości na 300 km odcinku. Po niezwykle dramatycznym wyścigu Żwirko utrzymał prowadzenie przed niemieckimi pilotami, którzy mieli bardzo duże szanse na ostateczne zwycięstwo. Polski pilot zdobył dla Aeroklubu RP puchar przechodni FAI (Międzynarodowa Federacja Lotnicza) oraz prawo organizowania kolejnej edycji Challenge'u w roku 1934. Na lotnisku w Berlinie 28.08.1932 r., na cześć zwycięscy zabrzmiął "Mazurek Dąbrowskiego", załopotała flaga biało-czerwona. Zwycięstwo Żwirki oraz dobre lokaty innych polskich pilotów dały ekipie Aeroklubu RP również zespołowe zwycięstwo w III Challenge'u. Był to nie tylko sukces sportowy. Ta data dzisiaj wyznacza Święto Lotnictwa Polskiego. Zwyciężając w Challenge'u pilot Franciszek Żwirko z "pasażerem" Stanisławem Wigurą jako pierwsi spośród lotników polskich wpisali się



Pomnik w Cierlicku w miejscu katastrofy.





Bielsko-Biała



Rockandrollowy Uwe

NASZ PRZYJACIEL - UWE ZIMMERMANN jest stałym gościem pikników lotniczych w Bielsku-Białej od 2010 r. Nie pamiętam skąd wziął się przydomek „rockandrollowy”, ale jak spojrzeć na jego życiowy dorobek i lotnicze popisy na piknikach, to jest artystą najwyższej próby.

Jest zdecydowanie pasjonatem wszystkiego co robi. W życiu zawodowym jest szefem firmy zajmującej się produkcją zabezpieczeń do maszyn. Ale nie samą pracą przeciętny człowiek żyje. Uwe to przede wszystkim sportowiec, perfekcjonista w dążeniu do celu. Najpierw mistrz Niemiec w wyścigach motocyklowych w klasie 125 i 250 cm, a obecnie znakomity pilot akrobacyjny.

Swoją przygodę z lotnictwem rozpoczął jako dziecko od szybowców, następnie zrobił licencję pilota samolotowego i wybrał się do Czech, do trenera czeskiej kadry narodowej w akrobacji, by się tego sposobu latania nauczyć od najlepszych.

Brał udział w zawodach akrobacyjnych, ale szybko doszedł do wniosku, że latanie według ustalonych reguł i schematycznego programu jest po prostu nudne. Poszukując nowych wyzwań i adrenaliny rozpoczął swoją przygodę z pokazami akrobacyjnymi. Rezultatem tego są jego dynamiczne „air show” na wielu imprezach lotniczych.

Uwe mieszka blisko Dortmundu, całkiem blisko zakładu budującego doskonałe samoloty akrobacyjne z serii Extra. Nie dziwi więc, że w dążeniu do doskonałości, wybrał ten typ samolotu do swoich pokazów. W ostatnich latach najczęściej podziwialiśmy go w dwumiejscowej Extrze 200, a obecnie z niecierpliwością czekamy na pierwszy pokaz w Aleksandrowicach na nowiutkiej Extrze 300S.

Ma żonę Polkę i dwóch synów. Uwielbia schabowego, golonkę i ryby z polskich jezior. Chętnie lata w Polsce i praktycznie jest na każdej imprezie lotniczej w naszym kraju. Publiczność go uwielbia, zwłaszcza, że potrafi się dzielić swoją pasją z innymi. Uszczęśliwił wielu entuzjastów latania, którzy mieli okazję razem z Uwe zatańczyć podniebny rockandroll. Nie jest pilotem „przywiązany” do jednego typu, równie chętnie lata na samolotach Zlin, Wassmer, Piper, Cessna, GIL, Lancair, Seneca czy też wiatrakowcach i motolotniach. Ma wylatanych ogólnie ponad 2000 godzin, ale w Polsce najbardziej znany jest ze swojej niepowtarzalnej żółtej Extra 200, która stanowiła do niedawna jego znak rozpoznawczy.

Słowo „poddąć się” jest mu nieznane. Ktoś, kto żyje intensywnie i z pasją liczy się z tym, że bywają i trudne chwile. Pasja latania jest dla niego lekarstwem na wszelkie trudności. W tym roku, w podziękowaniu za wspaniałe komentarze na stronie Facebooka (stworzonej zresztą przez Fanów), latając nowym samolotem Extra 300 S w biało-czerwonych barwach, z dużym napisem „Dziękuję Przyjaciele”, dziękuje swoim fanom, Polsce i polskiej publiczności, która zawsze z sympatią i olbrzymim uznaniem odnosi się do jego lotniczego kunsztu.

A my dziękujemy Pani Joannie Zimmermann, że wykazuje tyle wyrozumiałości dla pasji męża, którą dzieli się z nami podczas lotniczych pikników w Polsce. Zawsze trzymamy za niego kciuki w tych dobrych i w tych złych chwilach.





Nowa klasa, nowy tytuł Mistrz świata!

Lubimy Węgrów, oni nas, ale dlaczego? Ten nie uświadomiony jeszcze sentyment towarzyszył mi już podczas Polskiego Października, gdy jako młodzian chlubiłem się miniaturką węgierskiej flagi na ubraniu jako znakiem solidarności z bratanekami walczącymi w Budapeszcie. Sentyment ten tłumaczyłem wspólnotą ostatnich dziejów i pozytywną postawą Madziarów wobec Polaków, także z mojego otoczenia, podczas ostatniej wojny. W miarę pogłębiania wiedzy o świecie zrozumiałem, że slogan o braterstwie przy szklance i szabli wykuwano przez wieki. Fraternizacja przy degustacji aromatycznych produktów z winnic nad Cisą i Dunajem przeznaczonych dla szlacheckich piwniczek i alem-bików była oczywista. Z szabłą też na ogół stawaliśmy po jednej stronie szczytu. Ewenementem w historii świata jest fakt, że będąc sąsiadami nigdy nie toczyliśmy wojen przeciwko sobie, a królowa Jadwiga, Władysław Warneńczyk, dzielny i ofiarny Stefan Batory, gen. Bem i sporo innych postaci są złotymi kłamrami spajającymi nasze dzieje. Dopiero od niedawna na nowo można mówić, że gdyby nie miliony sztuk amunicji i tysięcy sztuk uzbrojenia jakie przekazali nam Węgrzy w najbardziej krytycznym momencie, mimo blokady naszych granic przez kraje ościennie i międzynarodówkę socjalistyczną, to z pewnością nie byłoby Cudu nad Wisłą.

*U góry:
GP14 - nowy szybowiec klasy
13,5m pilotowany przez
Sebastiana w pięknej
tatrzańskiej scenerii.*

Miło wspominam swój udział w zawodach „Demoludów” jakie rozgrywano pół wieku temu w okolicach Budapesztu. Przed dwoma laty w Ocseny nad Dunajem podczas mistrzostw Europy, oraz w lipcu tego roku w trakcie mistrzostw świata w Szatymaz pod Szege-dem, jako asystent Sebastiana, miałem możliwość odświeżenia tych przyjaznych relacji.

Aura jakby przystosowała się do tych okoliczności. Odległość zaledwie 500 km, a różnica zasadnicza. Fronty związane z niżami rodzącymi się nad Atlantykiem mieszają skutecznie atmosferę północnej części kontynentu, a łańcuszki cyklonów dryfujące z mórz wokół Italii często fundują nam deszcze świętojańskie i lipcowe powodzie. Madziarom podczas kształtowania świata podarowano pusztę - step w centrum Europy. Rzadziej zaglądają tam deszczowe chmury.

W czasach socjalistycznych węgierskie lotnictwo funkcjonowało w ramach odpowiednika naszej Ligi Przyjaciół Żołnierza. Podczas przekształceń systemowych trochę opadły lotnikom skrzydła, ale na nowo wzrasta aktywność środowiska. Lotnisko w Szatymaz założył zawsze uśmiechnięty Geza Molnar, którego uwieraly ograniczenia wynikające ze wspólnego użytkowania dużego lotniska cywilno-wojskowego w Szege-d. Współ z dwoma innymi pilotami na przestrzeni 25 lat przekształcili nie-

wielką łakę w pięknie wyposażony i doskonale funkcjonujący ośrodek. Jest tu wszystko co potrzeba. Dobrze utrzymane pole startowe, bogata infrastruktura lotniska, basen z sauną, wygodny kemping w dąbrowie posadzonej wzdłuż pola wlotów, a nawet chłodna piwnica dla amatorów wina. Komfort lotniska, rodzinna atmosfera i dogodny klimat sprawiają, że coraz liczniej przybywają tu piloci węgierscy i z ościennych krajów.

Refleksję budzi kapliczka poświęcona pamięci tych którzy nie wrócili z podniebnych szlaków. Ocean powietrzny nie jest niestety naturalnym środowiskiem człowieka. Podczas zawodów dołączyła do nich węgierska pilotka Viktoria Vadaszi, której szybowiec z nieznanych przyczyn rozpadł się w powietrzu

Klasa 13,5 m

Produkcję szybowców zdominowały niemieckie firmy. Po upadku naszego SZD nie mają właściwie konkurentów poza firmą Jonker w RPA i litewskim LAK. Hołdują wytwarzaniu masywnych, ale kosztownych maszyn. Dlatego w 1994r. utworzoną klasę światową, której głównym założeniem było spełnienie olimpijskiej idei powszechnej dostępności (niska cena) i równość szans gwarantowana przez latanie na jednym typie szybowca. Beneficjentem konkursu był nasz PW-5 „Smyk”. Jednak błędnym założeniem



ojców projektu było przekonanie, że szybowiec tej klasy nie musi mieć dobrych osiągnięć. To sprawiło, że szybowiec nie zyskał popularności wśród zawodników przyzwyczajonych do latania na maszynach o lepszych parametrach, ale ponad 300 „Smyków” spełnia doskonale rolę szybowca rekreacyjnego w wielu krajach świata.

Niemcy od początku bojkotowali konkurencyjny produkt i przyczynili się do wyrugowania tej klasy z mistrzostw FAI. Jednak koszty i kłopotliwa obsługa maszyn ważących nawet 800 kg wywołuje zapotrzebowanie na tańsze i lżejsze szybowce. Utworzono więc klasę szybowców o maksymalnej rozpiętości 13,5 metrów. Powstały nowe konstrukcje, a Włosi poszli na skróty obcinając odpowiednio skrzydła „Diany2”, która ma polską metrykę urodzenia. Nadal jest świetna mimo tego okaleczenia.

Sebastian latał na „GP 14 Velo” stworzonym przez rodzinną firmę GP Gliders z Krosna. Szybowiec pusty waży zaledwie 130 kg, ale spełnia wszelkie kryteria wytrzymałości. Może latać z prędkością do 270 km/h. Łatwość obsługi, przyzwoite osiągi i elektryczny napęd umożliwiający samodzielny start stanowią dodatkowe walory konstrukcji. Konstrukctorem jest Grzegorz Peszke - wielokrotny mistrz świata w modelarstwie.

Przekleństwem tych mistrzostw był nieprzemyślany przepis FAI ograniczający obciążenie powierzchni skrzydeł do 35 kg/m². Trzeba było wymontować zespół napędowy i wszelkie zbędne elementy, Sebastian przez parę miesięcy żywił się trawami aby stracić około 7 kg. Hinduska dieta nie zaszkodziła mu. Już w pierwszej konkurencji, rozgromił konkurentów, ale zysk punktowy był niewielki, gdyż metę osiągnęło zaledwie 5 zawodników. Prowadził niepodzielnie od pierwszego dnia do końca mistrzostw. Nie obyło się oczywiście bez przygód.

Pomyślny przebieg wyścigów rozczołcił organizatorów. Wyznaczono trasę 500 km. Dzień długi. Niebo pokryte dość gęsto cumulusami o podstawach około 2000 m i wznoszenia około 3 m/s, toteż ikonki obrazujące pozycje poszczególnych

zawodników dość szybko tasowały się na monitorach komputerów. Widać było, że Sebastian radzi sobie dobrze w grupie wiodącej. Pozostało jeszcze pokonanie około 40 km do ostatniego punktu zwrotnego i 100 km do lotniska, gdy czołówka zwolniła i zaczęła wykonywać jakieś dziwne manewry. Rzut oka na zdjęcia satelitarne, wskazania radarów i podgląd web kamer w regionie wyjaśnił sytuację. Wtórny front szybko spłynął z Alp i piękne cumulusy przekształciły się w burzową ścianę zamykającą pilotom dalszą drogę. Rozpoczął się masowy odwrót do lotniska.

Jednak rywalizacja między Sebastianem, a Ulim Schwenkiem była zbyt ostra. Szukali możliwości przebiecia się przez wał burzowy dającej nadzieję na kontynuowanie lotu, ale nie było takiej drożki. W tej sytuacji Niemcy i towarzyszący im Argentyńczyk Riera zdecydowali się na lot ślizgowy między opadami, aby zyskać parę kilometrów i punktów tak ważnych w rozgrywkach o finałny wynik. Natomiast Sebastian nabrał dużej wysokości na skraju burz i lecąc wzdłuż nich niemal do brzegów Balatonu próbował od tyłu dostać się do punktu zwrotnego pod Budapesztem, lecz burze były zbyt rozległe. Postanowił wrócić na lotnisko, lecz pióropusze burz wygasły już termikę. Posadził szybowiec na lotnisku klubowym w Baja. Przyjęto go tam godnie, gdyż grupka pilotów samolotowych wesoło żegnała się po udanym weekendzie. Natomiast ja musiałem zapiąć przyczepę i udać się na dłuższą wycieczkę. Gadające urządzenie nawigacyjne 4 kilometry przed miejscem lądowania Sebastian nakazało mi skręt w lewo. Początkowo była to ulica, potem kawałek szosy, który zamieniła się w wąską asfaltową drożkę wśród trzcin. Nic nadzwyczajnego skoro lotnisko ulokowane jest nad Dunajem przy wale przeciwpowodziowym. Na koniec pojawił się i nasyp. Gdzieś tam miał być na nim zjazd pod hangar, ale drogę przegradziły pryzmy ziemi nawiezionej dla podniesienia wysokości wału.

- Ki diabeł?! Do szybowca zaledwie 400 m, a tu kumkanie żab, nadrzeczne drzewa, szuwały

i rozległa tafla rozlewiska w której przegląda się wspaniały księżyc. Sielanka, ale ani jechać, ani zawrócić. Trzeba było odpiąć przyczepę i na wąskiej koronie wału odwrócić cały zestaw. Nie jest to proste, gdy się ma siwe włosy. Trzeba było wracać do głównego traktu i szukać innych ścieżek.

Latano codziennie. Były dni bezchmurne, były też burzowe. Wśród walczących o miejsca na podium znajdowało się, aż pięciu medalistów mistrzostw świata, toteż trzeba było ostro walczyć o każdy punkt. Sebastian wypracował sobie około 200 punktów przewagi nad Schwenkiem i 600 na swoim imiennikiem z Argentyny, więc już przed startem do ostatniego wyścigu z wielu stron świata napływały gratulacje. W tak komfortowej sytuacji należało się tylko bezpiecznie wieść w peletonie, aby nie zaliczyć jakiejś kardynalnej wtopy. Główni pretendenci do medali pogodzili się z faktem, że złoty medal jest poza ich zasięgiem i przykleili się do Sebastiana lecącego z główną grupą. Ten spokojnie kontrolował sytuację utrzymując się nad wędrującym rojem.

Wiał silny wiatr i spodziewano się burz, więc Litwin Motuza szukający szans na awans z 7. lokaty postawił wszystko na jedną kartę i odleciał na trasę natychmiast po otwarciu startu.

Rozległa burza spychała całe towarzystwo ku Serbii, toteż ostrożnie przemysłali się między nią,

Główni rywale GP14 - litewski mini Lak i włoski Verso. Ten drugi to oczywiście Diana-2 z przyciętymi skrzydłami, ale to zauważ tylko fachowcy...





Węgry.
Zakończenie ostatniej
konkurencji. Zadowolony
konstruktor Grzegorz Peszke
i Sebastian z „kwiatami”.

a granicą. Przecisnęli się do następnego okna przed następnymi burzami. Nie potrafiłem zrozumieć dlaczego Sebastian zamiast wieść się spokojnie w grupie podjął się nagle ryzykownej funkcji szlakowego. -Co chce w ten sposób osiągnąć? W połowie drugiego odcinka trasy, nad lotniskiem Szatymaz, zawisła ostatnia chmurka umożliwiająca wyczekiwanie na rozwój kolejnego wznoszenia za dryfującym ku Rumunii frontem i wydłużenie odległości. Powrót do mety ze strefy nawrotów nie był już możliwy, bo kończył się limit czasu wyścigu. Tymczasem Sebastian parł dalej po trasie. W ślad za nim Uli Schwenk, oraz Sebastian Riera, bo taki układ gwarantował im srebrny

i brązowy medal. Wylądowali obok siebie. Uradowany kolejnym złotym medalem, ruszyłem z Grzegorzem Peszke i jego małżonką w pole po tryumfatora. Zdziwiła nas trochę jego kwaśna mina.

Okazało się, że jest poważny powód do takiego nastroju i dziwnej taktyki. W najbardziej krytycznym momencie jedyną szansę na kontynuowanie lotu dawało wznoszenie dryfujące nad zębatym odcinkiem granicy z Serbią. Wymagało to bardzo precyzyjnego pilotowania. Trzeba było powiększyć obraz na komputerku nawigacyjnym, a ten akurat zachował się akurat jak odbiornik „Wawel” z początków TV i ekran

wypełniły migające kreski.

Sebastian nie był pewien czy nie dotknął linii granicznej, a już metr po niewłaściwej stronie skutkowało tym, że kilometry trasy liczono tylko do tego miejsca. Szybka kalkulacja. Jeśli nie naruszył strefy, każdy wynik w grupie cementował podział medali. W przypadku zatrzymania jego licznika odległości na 60 km, a wyniku Schwenka powyżej 150-160 km, to musiałby z Ulim zamienić się krążkami. Z tego powodu Sebastian dążył do szybkiego posadzenia konkurentów na ziemi. Niemcy nie wiedzieli o jego dylematach. Dali się sprowokować i usiedli na sąsiednich polach. Pobieżne wyliczenia podczas drogi powrotnej wskazywały na to, że nawet w przypadku naruszenia granicy zostanie jeszcze Sebastianowi około 30-40 punktów przewagi. Niespodziankę zrobił jednak lecący z tyłu Motuza. Znalazł wznoszenie, które wyniosło go do wysokości 2 tysięcy metrów i zamienił ją na odległość lecąc z wiatrem do końca strefy nawrotów. Jego wynik podniósł punktację.

Komisja skrupulatnie sprawdzała czy program sędziowski nie popełnił błędów i przeliczała punkty. Trzymano wszystkich w niepewności do samej dekoracji, kiedy to Bob Bickers oficjalnie ogłosił, że doliczono się wyników i jeśli ktoś chciałby coś zmienić to prawdopodobnie jest już za późno. Sebastian podczas feralnej niespodzianki nawigacyjnej przekroczył granicę o 6.5 metra. Uli też był jednym skrzydłem w Serbii, ale kadłub jego szybowca z rejestratorem był przed linią, więc jemu się upiekło. 200 punktów przewagi znaczyło na tyle dużo, że zostały jeszcze 3 oczka. Sebastian został po raz 12-ty mistrzem świata!

Życzliwi gospodarze, uhonorowali ku zdumieniu uczestników tryumf Sebastian jak dwa lata temu w Ocseny, pełną, wokalną, wersją Mazurka Dąbrowskiego, którego odtwarzanie zajęło dobrych 5 minut. Na pytanie Boba Bickersa czy istnieje jakaś krótsza wersja polskiego hymnu Sebastian z humorem odpowiedział: „To była krótsza, tylko pięć zwrotek. Cały ma trzynaście...”

Tomasz Kawa





Morawy jak Żuławy

Nie minął tydzień od naszego powrotu spod Segedynu, a głośnymi rytмами afro rockowymi i biesiadą na zamku w Morawskiej Trebovej przywitano uczestników Szybowcowych Mistrzostw Europy. Do głośnego bębnienia dostosowała się pogoda i także oprawiła ceremonię otwarcia mistrzostw w fajerwerki, które pozostały za Sudetami na tydzień.

Dobrze położone lotnisko w pagórkowatej części Moraw, sąsiedztwo Sudetów i Rudaw dawało nadzieję na atrakcyjne latanie. Sebastian zamienił lekki szybowiec GP14 na dwukrotnie większy i trzykrotnie cięższy ASG 32. Tym razem reprezentował nas w kategorii szybowców dwumiejscowych w załodze z Mirkiem Matkowskim. Od areny nad Cisą oddaliliśmy się zaledwie 500 km, a dało się już odczuć odmiennosc klimatu po tej stronie Alp i Karpat. Na równinach Panonii doskwierał upał, a w krainie loupieznika Rumcajsa czuło się już wpływ polarnych obszarów Ziemi. Już przy stawianiu masztu naszej radiostacji podczas urządzania bazy mieliśmy okazję obserwować ognie świętego Elma ulatujące z sykiem ku niebu w mocno

zjonizowanym przed burzą powietrzu. Co parę godzin przechodziły fronty z grzmotami i hojnymi zrzutami wody, podczas których latały parasole, pawilony ogrodowe, namioty, ale nie szybowce. Te mocno zakotwiczone, lub ukryte w wózkach transportowych cały tydzień musiały czekać na sposobność do prostowania swych piórek.

Po odpłynięciu frontowych chmur ambitne słońce dość szybko osuszyło namioty i błotniste dróżki na lotnisku. Betonowy pas startowy gwarantował wysoki komfort dla wzlotów niezależnie od stanu lotniska. Wnet pojawiły się piękne obłoki, ale leniwe jakieś. Zbyt wiele wody wchłonęła ziemia, aby oddawać ciepło. Jednak po południu energia naszej gwiazdy zrobiła swoje i nad kopcami Moraw zawirowały roje pięknych szybowców. Sebastian nie zważał na nieuchronną w jego przypadku asystę i z Mirkiem Matkowskim na pokładzie odpłynęli na trasę w dogodnym momencie pod ładnymi obłokami, bez oglądania się na konkurentów. Układ tabeli pilotów był jeszcze białą kartą, więc obyło się bez wielkich gier

przed startem. Na trasie były oczywiście obszary gorsze i lepsze. Bechmurnie i słabsze wznoszenia w pobliżu pierwszego punktu zwrotnego, ławice rozlanych chmur w innych obszarach, ale szczęśliwie ominęły pułapki i już na wstępie zaakcentowali kto rozdaje karty. Uciekli tym, którzy próbowali się podczepić na hol, wyprzedzili tych którzy wystartowali wcześniej. Zdecydowanie wygrali pierwszy wyścig. Choć aura w kolejnych dniach demonstrowała swe różne oblicza i nie szczędziła kłopotów, a rywale próbowali różnych sztuczek, Sebastian z partnerem wygrali 3 z 6 wyścigów i do końca utrzymali wiodącą pozycję. Przydała się też umiejętność latania w górach. Do koszyka medali Sebastiana wpadł trzeci pozłacany krążek wywalczony na przestrzeni tego roku. 26. generalnie, a 21. złoty. Osiągnął to co wydawało się niemożliwe. Bardzo wysoko podnosi on poprzeczkę ewentualnym następcom.

Tomasz Kawa

*Powrót z trasy.
ASG 32 w pełnej krasie*

*Po lewej:
mistrzowska załoga
Sebastian i Mirek*

*Po prawej:
kaprysy pogody
często uniemożliwiały
loty*





MAŁY MODELARZ

Istnieje od dawien dawna taki nierozwiązany problem, co było pierwsze, jajko czy kura...?

W przypadku modelarzy i modelarstwa pewnikiem jest, że najpierw było modelarstwo, a później prawdziwe lotnictwo. Dawni pionierzy lotnictwa: Otto Lilienthal, nasz Czesław Tański i inni prekursorzy, tacy jak bracia Wright, zapoczątkowali duże lotnictwo zaczynając od budowy i ekspery-

mentowania z modelami latającymi. Jesteśmy więc w jakimś sensie spadkobiercami i kontynuatorami tych pionierskich dokonań.

Prezes naszego Aeroklubu, pan Jerzy Oślak, swego czasu zwrócił uwagę na fakt, że w naszej modelarni nie ma dziewcząt, a można spotkać je tylko już nieco później w szkoleniu lotniczym i spadochronowym. Otóż są już pierwsze „jaskółki” zmiany na lepsze... Jedenastoletnia Iza Kiszczak, pilnie uczęszcza na zajęcia modelarskie i po wykonaniu kilku modeli swobodnie latających pracuje obecnie nad modelem szybowca zdalnie sterownego. Obserwując jej zapał i zaangażowanie spodziewamy się, że już za kilka lat usiądzie za sterami prawdziwego szybowca. Wiemy, że od nowego roku szkolnego „przymierzają” się do naszej pracowni kolejne dziewczęta. Chłopaki miejcie się więc na baczności, nadchodzi nowa jakość...!

Potrzeba niezwykle dużo cierpliwości i samozaparcia, aby ze sterty listewek, balsowych deseczek i sklejk z użyciem klejów, szpilek i klamerek stworzyć takie piękne modele jakie przedstawiają na załączonych zdjęciach nasi młodzi, bardzo uzdolnieni modelarze, uczestniczący w różnorodnych zawodach i pokazach ze swymi modelami. Konrad Jurzak z akrobacyjną Exstrą, Maciek Jura podczas lotu, Patryk Pietras z grupką kolegów. Swe pierwsze kroki stawiają dopiero: młodzieńcy Tomek Damek, Miłosz Beniuk - Kita i wielu, wielu innych widocznych na dalszych fotografiach naszych modelarzy.

Zajęcia w modelarni pomogą uczęszczającym na nie dzieciom w kształtowaniu zdolności manualnych i wyobraźni przestrzennej. Praca nad modelami umożliwi poznawanie tajników rysunków technicznych, instrukcji, projektów, szkiców. Posługiwanie się przybo-





rami kreślarskimi, narzędziami do obróbki drewna, tworzyw i metalu zaowocuje także w dorosłym życiu i być może będzie sposobem na wybór przyszłego zawodu w przemyśle lotniczym. Pracowitość, cierpliwość, dokładność to cechy, które Młody Modelarz zdobędzie w naszej modelarni. Nowe technologie, nowoczesne urządzenia i systemy do sterowania modelami to nasza codzienność. Ponadto najważniejsza to radość i fascynacja ze stworzonego przez siebie modelu i możliwość latania nim na aeroklubowym lotnisku. Sukcesywnie, na zajęciach dzieci zapoznają się z historią lotnictwa, dowiadują się o konstrukcjach lotniczych i pionierach lotnictwa, którzy odegrali znaczącą rolę w jego rozwoju. Ci z nich, którzy ukończą 16 lat być może zapragną sięgnąć dalej, mają więc otwartą drogę do „Dużego Lotnictwa”. Mogą rozpocząć szkolenie szybowcowe, spadochronowe. Zdobyte w modelarni umiejętności, zapoznanie się z podstawowymi prawami aerodynamiki rządzącymi lotnictwem znacznie ten proces im ułatwi. Najbardziej wytrwali będą budować kiedyś podobne modele jak ich starsi już nieco wiekiem koledzy modelarze.

Osiedlowe, czy przyszłokolne modelarnie lotnicze przeszły do historii wraz z minioną epoką. Ale

entuzjastów modelarstwa wśród młodzieży nie brakuje. Przyszłość naszych modelarzy zależy również od nas, czy zapewnimy im możliwość realizowania się w tej pięknej i jakże użytecznej pasji. Zgłosiliśmy w tym roku osiedlowy projekt obywatelski pt. „Mały Modelarz”, którego celem jest doposażenie w sprzęt potrzebny do poprawienia warunków pracy w naszej modelarni. Jeśli zostanie on pozytywnie zaopiniowany w wyniku formalnej i merytorycznej weryfikacji w tegorocznym wydaniu Budżetu Obywatelskiego, wówczas będziemy prosić Państwa o wsparcie poprzez głosowanie za jego realizacją.





Jerzy Śmielkiewicz (1931-2016)

Inżynier
konstruktor, pilot
doświadczalny,
dyrektor naczelny
...kolejność dowolna,
szkoda, że już dziś
musimy powiedzieć,
był...

Kiedy w 1970 r. rozpoczynałem swoją przygodę z lotnictwem „na poważnie”, od praktyki zawodowej przy produkcji szybowca Pirat w ówczesnym PZL Bielsko jeszcze nie wiedziałem czy dane mi będzie kiedyś na nim latać. Jak wielu młodych ludzi marzących o lataniu, rozpoczynałem od modelarstwa i trochę przypadkiem udało mi się trafić do szkoły zawodowej dającej możliwość praktykowania właśnie przy budowie seryjnej wersji SZD 30 Pirat. Uczęszczając na szkolenie teoretyczne przygotowujące do praktycznego kursu latania, które rozpocząłem w wakacje 1971 r. marzyłem, aby kiedyś usiąść za sterami takiego szybowca, którego konstruktorem wiodącym był mgr inż. pilot Jerzy Śmielkiewicz. Moje marzenie się wkrótce spełniło, 17.06.1973 r. „wylaszowałem się” na ten typ szybowca i później spędziłem wiele godzin w powietrzu podczas latania treningowego i zawodów. Z jego konstruktorem na co dzień nie miałem częstego kontaktu, za to z Andrzejem, jego synem „budowaliśmy nalot” w naszym aeroklubie niemal równolegle, aż do czasu gdy Andrzej zdecydował się kontynuować swoją dalszą edukację lotniczą w Rzeszowie, a mnie „zatrzymało do reszty” na „naszej łące”. Miałem niewątpliwie zaszczyt spotykać się na lotnisku w Aleksandrowicach

z człowiekiem o wyrazistej osobowości i wybitnym talencie konstruktorskim i menedżerskim, który ma ogromny wkład w historię budowy i rozwoju bielskich szybowców. A dla mojego pokolenia, zafascynowanego szybownictwem był jednym z tych „największych” będących wzorem do naśladowania. Inżynier konstruktor, pilot doświadczalny, dyrektor naczelny ...kolejność dowolna, szkoda, że już dziś musimy powiedzieć, był... Bielskie środowisko lotnicze i nie tylko, odczuwa brak jego doświadczenia, chłodnych analiz i ogromnej wiedzy technicznej.

Urodził się 8.11.1931 r. w Stanisławowie. Podstawową edukację rozpoczął przed wojną we Lwowie i zakończył już po wojnie w 1945 r. w Piwnicznej k. Nowego Sącza. Naukę w gimnazjum rozpoczął w Nowym Sączu i od 1946 r. kontynuował w Gliwicach. Zafascynowanie techniką i budową modeli szybko przyniosło efekty, już w 1948 r. zdobył rekord Polski w odległości przelotu dla modeli szybowców (ponad 50 km).

W latach 1947 - 1948 ukończył teoretyczny kurs szybowcowy zorganizowany przez Aeroklub Śląski i rozpoczął w 1948 r. szkolenie podstawowe w Rządzkowie, gdzie uzyskał kategorię B pilota szybowcowego. Następnie latał w Aeroklubie Śląskim w Katowicach i po

powstaniu Aeroklubu Gliwickiego w Gliwicach.

W latach 1949 - 1952 uczęszczał do Liceum Lotniczego w Białymostku-Białej, które ukończył jako technik lotniczy. W 1952 r. rozpoczął studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Wrocławskiej. Po jego likwidacji kontynuował studia na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. Studia na kierunku "budowa płatowców" zakończył pracą dyplomową na temat konstrukcji szybowca bezogonowego w styczniu 1958 r. u prof. Franciszka Misz. Podczas studiów wykonywał loty w Aeroklubie Wrocławskim, a następnie w Aeroklubie Warszawskim uzyskując Srebrną Odznakę Szybowcową i warunek przelotu do złotej. Bezpośrednio po uzyskaniu dyplomu, rozpoczął pracę zawodową w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym jako konstruktor w zespołach opracowujących prototypy szybowców SZD-22 "Mucha Standard", SZD-20x "Wampir 2", SZD-19x "Zefir 1", SZD-24 "Foka", SZD-21 "Kobuz" i SZD-27 "Kormoran". W 1958 r. ukończył unifikacyjny kurs dla pilotów doświadczalnych, uzyskał uprawnienia szybowcowego pilota doświadczalnego III klasy.

W latach 1960 - 1961 pracował jako kierownik techniczny w Centrum Szybowcowym w Lesznie.

U góry:
Pirat i motoszybowiec
Ogar

Na dole:
Foka 5





SZD 40 Halny, pierwszy i tak na prawdę jedyny polski szybowiec dwumiejscowy przeznaczony tylko do lotów wyczynowych. Zbudowany w jednym egzemplarzu lata do dzisiaj w Gliwicach. fot. z archiwum SZD

Uzupełnił tam Złotą Odznakę pilota szybowcowego (nr 297), kolejne trzy diamenty (odznaka nr 71) i uzyskał tytuł Mistrza Sportu w szybownictwie. Rozpoczął też szkolenie samolotowe i uzyskał uprawnienia szybowcowego pilota doświadczalnego II klasy (1960 r.) oraz uprawnienia instruktora szybowcowego I klasy. W Lesznie wykonywał obloty techniczne i obloty szybowców remontowanych w Centrum.

Pasja konstruktora zaprowadziła go w końcu 1961 r. ponownie do SZD, gdzie początkowo był starszym konstruktorem, potem zastępcą głównego konstruktora i głównym konstruktorem (1965 - 1968). W 1962 r. uzyskał uprawnienia szybowcowego pilota doświadczalnego I klasy. Jednocześnie pracował jako projektant i konstruktor prowadzący prototypy szybowca SZD-30 "Pirat". Był twórcą koncepcji szybowca wyczynowego SZD-43 "Orion" i pracował przy jego projektowaniu. W 1969 r. został dyrektorem Zakładu Doświadczalnego Rozwoju i Budowy Szybowców, a następnie, od 30.08.1975 r. dyrektorem Ośrodka Badawczo-Rozwojowego i dyrektorem technicznym PZL. Jednocześnie był czynnym pilotem doświadczalnym i szefem działu prób w locie. W maju 1978 r. nie zgadzając się z polityką i metodami pracy ówczesnego dyrektora naczelnego, złożył rezygnację ze stanowiska dyrektora technicznego nadal pracując w charakterze szefa działu prób w locie i pilota doświadczalnego do poło-

wy 1986 r. Stanowisko dyrektora naczelnego objął 31.07.1990 r. będąc jednocześnie szefem pilotów PZL-Bielsko i wykonując pracę pilota doświadczalnego, aż do przejścia na emeryturę 31.12.1993 r.

Uczestniczył jako konstruktor przy budowie szybowców SZD-32 "Foka 5", SZD-19-2 "Zefir 2", SZD-29 "Zefir 3" i SZD-31 "Zefir 4", SZD-37x "Jantar", SZD-38 "Jantar 1", SZD-40 "Halny", SZD-30B "Pirat-75", SZD-41 "Jantar Standard", SZD-42 "Jantar 2", SZD-56-1 "Diana 1", SZD-59 " oraz motoszybowca SZD-45 "Ogar". Zaprojektował i nadzorował budowę samolotu akrobacyjnego Acro-Viper.

Posiadał uprawnienia pilota samolotowego I klasy. Uczestniczył w Szybowcowych Mistrzostwach Polski, Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych oraz w Rajdzie Dziennikarzy i Pilotów. Łącznie latał na 116 typach szybowców i motoszybowców. Wykonał ponad 4300 lotów na szybowcach w czasie ponad 2640 h, w tym ponad 1710 godzin lotów doświadczalnych na 82 typach szybowców i motoszybowców. Prowadził próby prototypów szybowców SZD-39, SZD-37x "Jantar", SZD-37x "Jantar-19", "Jantar 1", brał udział w próbach w locie szybowców "Foka", "Foka-4", SZD-27 "Kormoran", "Kobuz", "Zefir 2", "Zefir 3", "Zefir 4", SZD-36 "Pirat-75", SZD-35 "Bekas", "Halny", "Jantar Standard", "Jantar 2" oraz motoszybowca "Ogar".

Od 1958 r. był członkiem Zarządu Aeroklubu Bielsko-Bialskiego i Przewodniczącym sekcji szybo-

wcowej tego aeroklubu. W latach 1961 - 1993 był członkiem Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. W latach 1971 - 2003 uczestniczył w pracach zespołu ekspertów OSTIV i w latach 1981 - 1993 był przedstawicielem Polski w Biurze OSTIV-u. W latach 1974 - 1976 był członkiem Rady Naukowej Instytutu Lotnictwa. Był członkiem i założycielem Krajowej Rady Lotnictwa oraz członkiem zarządu Klubu Pilotów Doświadczalnych. Otrzymał liczne nagrody i wyróżnienia za swoją pracę zawodową i działalność społeczną, w tym najbardziej cenione w środowisku lotniczym: Nagrodę resortową za projekty szybowców "Jantar" i "Orion" - 1972 r., Błękitne Skrzydła 1972 r., Tytuł Mistrza Techniki (zespołowo) - 1972 r., Medal Tańskiego - 1974 r., Dyplom Paula Tissandier'a - 1974 r., Medal za zasługi dla Aeroklubu PRL - 1976 r., Medal 50 - lecia APRL, Złoty Krzyż Zasługi - 1974 r., Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski - 1986 r. Za zasługi w działalności sportowej otrzymał tytuły: Mistrz Sportu - 1963 r., Zasłużony Działacz Lotnictwa Sportowego - 1975 r. Po przejściu na emeryturę zamieszkał w Bystrej Śląskiej pod Bielskiem i sporo czasu poświęcił na zaprojektowanie i zbudowanie samolotu akrobacyjnego Acro-Viper, wykonanego z kompozytu węglowo-aramidowo-szklanego na zlecenie prywatnego inwestora.

Opracował: na podstawie materiałów archiwalnych, informacji własnych oraz uzyskanych od syna Andrzeja Śmielkiewicza

Jerzy Oślak



Imię patrona zobowiązuje

Franciszek Kępka to jeden z wielu patronów szkół ściśle związanych z naszym lokalnym środowiskiem, z charakterem placówki, która nosi jego imię. Rada Miejska nadała je w 2004 roku na wniosek młodzieży, grona pedagogicznego, rodziców (przy wsparciu sympatyków bielskiego szybownictwa) Zespołowi Szkół Technicznych i Handlowych. Tablicę z imieniem wspaniałego patrona odsłonięto w szkole w kwietniu 2005 r. w obecności żony Henryki, władz miasta, bielskich szybowników i całej szkolnej społeczności. Wybrano jednego z najwybitniejszych polskich pilotów szybowcowych, odznaczonego Medalem Lilienthala, długoletniego prezesa Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, wielokrotnego reprezentanta Polski, kilkakrotnego mistrza i wicemistrza Polski w szybownictwie, rekordzistę świata w przelocie docelowym, mistrza i wicemistrza Europy, trzeciego zawodnika mistrzostw świata, pilota legendę, trenera kadry narodowej juniorów, przede wszystkim jednak wyjątkowego człowieka: skromnego, zawsze życzliwego wszystkim, pełnego pasji, której bez reszty się poświęcił.

W szkole, która niedługo będzie obchodzić jubileusz 60-lecia, od 1979 roku kształcą się młodzież w zawodach lotniczych; najpierw byli to technicy budowy płatowców, a później (aż do dzisiaj) technicy mechanicy lotniczy i technicy awionicy. Trzeba przecież pamiętać, że Bielsko-Biała to miasto o tradycjach lotniczych sięgających czasów międzywojennych, to miasto znakomitych konstruktorów i pilotów szybowników.

Wielu absolwentów szkoły stanowi dziś lotniczą kadrę instruktorską, pracuje w firmach lotniczych, zasiada za sterami samolotów, pracuje w warsztatach mechanicznych portów lotniczych w kraju i za granicą.

O szkole zwykło się mówić, że wyróżniają ją takie rzeczy jak: bardzo dobre przygotowanie merytoryczne uczniów do zawodu, panująca w niej zawsze przyjazna atmosfera, wysoko wykwalifikowana kadra pedagogiczna, pełna pomysłów i pasji młodzież, świetna współpraca z lokalnym środowiskiem przemysłowym i naukowym. Absolwenci są jej wizytówką.

To duża radość słyszeć, że wśród studentów uczelni technicznych, zwłaszcza na kierunkach lotniczych, w firmach na różnych stanowiskach wyróżniają się wiedzą i umiejętnościami praktycznymi, są kreatywni i ambitni.

Ci, którzy wybierają kierunki lotnicze są z reguły prawdziwymi pasjonatami, tak jak ich patron. Potrafią swoim entuzjazmem зараzić innych, przekonać, że wiele pomysłów można zrealizować. Gdyby nie entuzjazm młodzieży i szalone pomysły nauczycieli, a nade wszystko wsparcie Bielsko-Bialskiego Aeroklubu oraz zaprzyjaźnionych firm lotniczych, szkoła nie stałaby się posiadaczem ZLINA (jako pomocy naukowej) czy też Muchy 100, na której swoje pierwsze loty odbywają uczniowie, bo już w trakcie nauki w technikum wielu z nich zdobywa podstawowe uprawnienia lotnicze-spadochronowe i szybowcowe.

To dobrze, że jeden z realizowanych projektów obywatelskich wiąże się z bielskim aeroklubem; każda z form zajęć proponowanych młodzieży służy tylko dobrej sprawie: daje możliwość rozwijania zainteresowań, pozwala pożytecznie i mądrze spędzać czas, a także przygoto-

wać nowe, młode kadry dla lotnictwa i przemysłu lotniczego.

W Bielsku-Białej i okolicy działa prężnie wiele firm lotniczych, z którymi szkoła ściśle współpracuje. Niezwykle ważna, udana i efektywna jest nadal współpraca z Aeroklubem Bielsko-Bialskim. Reforma oświatowa duży nacisk kładzie na rozwój szkolnictwa zawodowego, zwłaszcza na kształcenie dualne, które akurat w tej dziedzinie może być realizowane bez żadnych przeszkód. Badania rynku pracy wykazują, że zaczyna brakować młodej kadry - zarówno średniego personelu technicznego, jak i wykwalifikowanych inżynierów branży lotniczej.

Zespół Szkół Technicznych i Handlowych, w ścisłej współpracy z bielską ATH, z innymi uczelniami oraz przedsiębiorcami, stara się tę lukę zapełnić.

Pomysł stworzenia ośrodka kształcenia kadr dla potrzeb lokalnego i krajowego przemysłu lotniczego i usług lotniczych jest w trakcie realizacji. Środowisko naukowe ATH, dobry poziom szkolnictwa zawodowego i ogólnokształcącego mogą stanowić bazę dla przyszłego lokalnego centrum naukowo-technologicznego.



WWW.ZSTIH.EDU.PL
43-300 BIELSKO-BIALA UL. JÓZEFA LOMPY 11
TEL. 33 811 76 91 FAX 33 496 02 63

ZESPÓŁ SZKÓŁ TECHNICZNYCH I HANDLOWYCH

IM. FRANCISZKA KĘPKI

TECHNIKUM NR 7

- technik mechanik lotniczy
- technik awionik
- technik mechanik
- technik organizacji reklamy
- technik fotografii i multimediiów
- technik informatyk

BRANŻOWA SZKOŁA I STOPNIA

- sprzedawca
- mechanik - monter maszyn i urządzeń
- operator obrabiarek skrawających
- mechanik automatyki przemysłowej i urządzeń precyzyjnych
- fotograf

POSIADAMY TYTUŁY I CERTYFIKATY:







SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE ZNAJDZIESZ NA NASZEJ STRONIE INTERNETOWEJ

WWW.ZSTIH.EDU.PL

WSPÓŁORGANIZATOR



PREZYDENT MIASTA
BIELSKO-BIAŁA



Bielsko-Biała

PATRONAT MEDIALNY



polska-zdrojnia.pl



SPONSORZY STRATEGICZNI



PARTNERZY I SPONSORZY



JAWOR
SPA HOTEL



OPEL - Wawrosz



柔道



ZACZNIJ Z NAMI
NOWY SEZON

2017/2018

JUDO



Małe Zbójniki
dzieci do 8 lat

Hajduki
dzieci 9-13 lat



Szczegółowy
program zajęć na:
www.ptsjanosik.pl
facebook.com/PTSJanosik/

PŁYWANIE

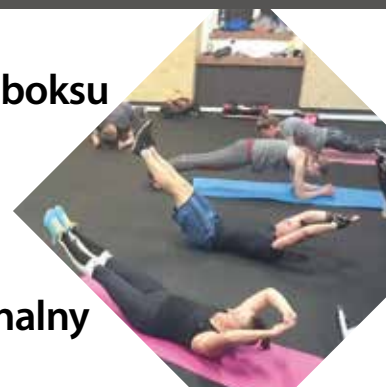


nauka pływania (basen SP nr 13 w Lipniku)
doskonalenia pływania oraz
doskonalenia techniki pływania



ZAJĘCIA DLA DOROSŁYCH

motoryka
z elementami boksu
fitness
crossfit
samoobrona
trening personalny



NIE MA SIĘ CO ZASTANAWIAĆ - CZEKAMY NA WAS W JANOSIKU