

Mazury AirShow 2022

6-7.08

GIŻYCKO - KĘTRZYN

AirShow Radio 89,1 MHz

W sercu Mazur, w okresie nasilenia turystycznego „Mazury AirShow 2022”

Więcej
informacji
na naszej stronie
www.mazuryairshow.pl

Mimo wielu przeciwności, po 2 latach przerwy finalizujemy przygotowania do 22-giej edycji największych cywilnych pokazów lotniczych „non profit” w Polsce, znanych w Europie pn. „Mazury AirShow”.

Jest to również odpowiedź na zachęty z wielu lokalnych środowisk a w szczególności to efekt wyjątkowego zaangażowania w tej sprawie Pana Burmistrza W.K.Iwaszkiewicza oraz wymiernego wsparcia Samorządu Miasta Giżycka. W poszukiwaniu

wsparcia materialnego doceniamy również aktywność Pani Senator Małgorzaty Kopiczko. Oczywiście dziękujemy również wszystkim którzy pozytywnie zareagowali na list otwarty... i udzielili konkretne wsparcie organizacji Mazury AirShow 2022.

Tegoroczna edycja pn. „Mazury AirShow 2022” została zaplanowana jak zawsze w pierwszy weekend sierpnia. A więc tradycyjnie już spotkamy się w sobotę (6.08.) i niedzielę (7.08.) nad j. Niegocin by ponownie podziwiać popisy znakomitych pilotów oraz ich latające nad taflą

jeziora czy lądujące na jeziorze samoloty.

W sobotę po uroczystym otwarciu o 11.00 planujemy dwa bloki pokazów (12.00-14.00 oraz 16.00-18.00) a w niedzielę blok finałowy w godzinach 11.00-14.00 po którym o godzinie 15.30 nastąpi uroczyste

Patroni medialni



Sponsor



Partnerzy



Organizatorzy





Stanisław Tołwiński w porcie Żeglugi Mazurskiej, podczas witania pilotów, dziennikarzy i gości honorowych tradycyjnego Ship Party, organizowanego na statku TAŁTY

zakończenie i prezentacja załóg lotniczych. Jak już to czyniliśmy w poprzednich latach, transmisja komentatora pokazów będzie dostępna za pośrednictwem AirShow Radio na częstotliwości 89.1MHz. Warto o tym pamiętać i skorzystać z istnienia AirShow Radio, bo oglądanie pokazów bez komentatora przypomina „niemy film”.

By zachęcić do spędzenia kilku dni w atmosferze lotniczych akcentów znakomitych pilotów, przedstawiamy kilka bardzo istotnych (w naszym uznaniu) atutów tego „non profit” IVENTU publicznego. Mazury AirShow, to jedyne lotnicze widowisko co do formy realizacji w przepięknej scenerii (nad wodą j. Niegocin i na wodzie – wodnosamoloty) i zawsze (21 zrealizowane – najdłużej w Polsce) nie biletowane a oglądane przez ponad 200 tys. obserwatorów.

Czym możemy się pochwalić? Co może się spotkać z Państwa uznaniem?

Wprawdzie pamiętam powiedzenie „samochwała w kącie stała” więc oprę się wyłącznie na faktach a nie subiektywnych opiniach. Zaczęli-

śmy Festynem Lotniczym Kętrzyn w 1999 roku a od 2010 roku pod nazwą Mazury AirShow, które w 2013 roku wyróżniono statuetką w konkursie „Najlepszy Produkt i Usługa Warmii i Mazur”. Natomiast w 2014 roku zostały, wyróżnione przez Marszałka Województwa certyfikatem marki regionalnej „Produkt Warmia Mazury”;

Podczas Centralnych Uroczystości Obchodów 100-lecie Lotnictwa Polskiego, w Warszawie, oceniając rangę i znaczenie atrakcyjności lotniczo-społecznej, wyróżniono Mazury AirShow wręczeniem „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ” – dotychczas dla jedynych pokazów w Polsce.

Bazą pokazów i miejscem ciekawej wystawy statycznej jest/bywa zawsze lotnisko Kętrzyn Wilamowo (historyczne lotnisko Kwatery Hitle- ra). Od 11-stej edycji w ramach

uatrakcyjnienia, dynamiczne pokazy odbywają się w Giżycku w przepięknej scenografii na jeziorze (wodnosamoloty) i nad jeziorem Niegocin.

Oglądane są bez ograniczeń z plaży miejskiej, portu Żeglugi Mazurskiej, brzegów jeziora, statków i setek jachtów zakotwiczonych na jeziorze, a nawet z balkonów domów Giżycka.

Wzmocnieniem merytorycznym mazurskich pokazów lotniczych od edycji w 2018 roku jest wydawane czasopismo pn. „Mazury AirShow'22”. Wydaliśmy więc już 3 okolicznościowy ponadczasowy magazyn-rocznik, w atrakcyjnej szacie graficznej, dwujęzyczny (w j. polskim i angielskim), o objętości 232+4 stron. To wyjątkowe wydawnictwo z założenia jest/ma być intelektualnym wsparciem największych cywilnych pokazów lotniczych

w Polsce. Celem ponadczasowego wydawnictwa jest atrakcyjna prezentacja wybranych samolotów, ciekawych zdarzeń i zespołów lotniczych, ważnych wydarzeń z historii lotnictwa oraz problemów rozwijającego się lotnictwa XXI wieku, w grafice i formie przystępnej dla szerokiego kręgu odbiorców.

Życzę więc miłego czytania ciekawych a dotychczas nieznanych tekstów (jak uda się nabyć) natomiast obserwatorom Mazury AirShow 2022, wspaniałych wrażeń i chwil spędzonych w atmosferze lotniczej.

Do zobaczenia na lotnisku Kętrzyn Wilamowo i nad jeziorem Niegocin w Giżycku!!!

Stanisław Tołwiński

Stanisław Tołwiński

Mazury AirShow 2022

Program ramowy w dniach 6-7 sierpień 2022

W dniu **6 sierpnia 2022r. (sobota)**

Giżycko-plaża miejska nad j. Niegocin

- 10.00-19.00 • Dzień otwarty lotniska Kętrzyn Wilamowo**
 - Wystawa statyczna samolotów na lotnisku Kętrzyn Wilamowo;
 - Loty promocyjno-zapoznawcze w ramach akcji
 - Mazury z samolotu (z lotniska Kętrzyn Wilamowo);
 - Badania lotniczo-lekarskie
- 11.00-12.00 • uroczyste oficjalne otwarcie „Mazury AirShow 2022”**
(Scena MAS 2022 -Ekomarina Giżycko)
- 12.00-14.00 • I blok pokazów lotniczych (jezior Niegocin);**
- 14.00-16.00 • Program zaplanowany na lotnisku Kętrzyn Wilamowo;**
- 16.00-18.00 • II blok pokazów lotniczych (jezior Niegocin);**
- 18.00-20.00 • Program zaplanowany na lotnisku Kętrzyn Wilamowo;**
- 20.00-22.00 • „Ship-Party” integracyjne spotkanie załóg lotniczych- wyłącznie dla osób indywidualnie zaproszonych;**
- 22.00-22.10 • Pokaz sztucznych ogni z barki na j. Niegocin**

W dniu **7 sierpnia 2022r.(niedziela)** *(miejsce j.w)*

- 10.00-18.00 • Dzień otwarty lotniska Kętrzyn Wilamowo**
 - Wystawa statyczna samolotów na lotnisku Kętrzyn Wilamowo;
 - Loty promocyjno-zapoznawcze w ramach akcji Mazury z samolotu (z lotniska Kętrzyn Wilamowo);
 - Badania lotniczo-lekarskie
- 11.00-14.00 • Finałowy blok pokazów lotniczych (Giżycko, j. Niegocin);**
- 14.30-15.00 • Uroczyste zakończenie „Mazury AirShow 2022”**
(Scena MAS 2022 -Ekomarina Giżycko)
- 18.00 • Zakończenie lotów promocyjno-zapoznawczych w ramach akcji Mazury z samolotu (z lotniska Kętrzyn Wilamowo);**

ORLEN

GRUPA AKROBACYJNA ŻELAZNY

Nazwa ORLEN GA Żelazny, jak mówią jej członkowie, którzy zasiadają za sterami samolotów z logotypem białoczerwonego ptaka PKN ORLEN, zobowiązuje. Piloci grópy trzymają nerwy na wodzy, by wykonywać ewolucje, które zapierają dech w piersiach oglądającej ich występy publiczności.

TEKST **Andrzej Wrona** ZDJĘCIA **Andrzej Amerski**

W styczniu 2020 roku Grupa Akrobacyjna Żelazny weszła w skład zespołu ORLEN Team przyjmując nazwę ORLEN GA Żelazny. W tym okresie GA Żelazny tworzyli: Wojciech Krupa (lider lub zamykający), Piotr Haberland / Paweł Antkowiak (lewoskrzydłowy), Tadeusz Kołaszewski / Wojciech Muszyński (prawoskrzydłowy), Agata Nykaza (solistka samolotowa) oraz Mirosław Wrzesniewski (solistka szybowcowy) oraz menadżer / komentator pokazów płk rez. Krzysztof Szopiński i mechanicy Adam Kulka, Marek Leliński, Piotr Leliński. Natomiast park samolotowy, które na polskim i nie tylko niebie można rozpoznać poprzez ich charakterystyczne czerwone z białymi akcentami malowanie składał się z 7 samolotów akrobacyjnych: 1x EXTRA 330LC, 3x Zlin-50LS, 3x Zlin-526F oraz szybowca MDM-1 Fox.

W sezonie 2022 ORLEN GA Żelazny tworzą: Wojciech „Grzechu” Grzechowiak, Piotr „Habi” Haberland, Wojciech „Colo” Krupa (lider grupy), Dominik „Dono” Łuczak, Rafał Przybylak, Piotr Szczepański

oraz Krzysztof „Szopa” Szopiński menadżer zespołu / komentator pokazów. Mechanicy zespołu: Adam „Adaśko” Kulka, Marek „Inżynier” Leliński, Piotr Leliński. Natomiast park samolotowy to: 2 samoloty EXTRA 330LC, 3 samoloty Zlin-50LS, oraz 2 samoloty Zlin-526F. Pokazy ORLEN GA Żelazny wykonuje w ugrupowaniach dwa samoloty EXTRA 330LC lub trzy samoloty Zlin-50LS. Najstarsze Zliny-526F służą już tylko do szkolenia.

ORLEN GA Żelazny to zespół ludzi, którzy swą pasję lotniczą realizują nie tylko poprzez udział w pokazach lotniczych, ale także jako uczestnicy (zawodnicy), odnosząc sukcesy, w zawodach w akrobacji lotniczej ranki Mistrzostw Świata, Mistrzostw Europy i mistrzostw krajowych. Od ubiegłego sezonu członkowie ORLEN GA Żelazny prowadzą program „Żelazny Akrobata”, szkoląc młodych adeptów latania akrobacyjnego, którym przekazują swoją wiedzę oraz bogate lotnicze doświadczenie. Pierwsza edycja Programu ruszyła w grudniu 2021 roku. Obecnie trwa intensywne szkolenie lotnicze młodych adeptów podniebnej akrobacji.



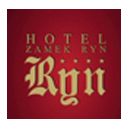
POCZĄTKI GA ŻELAZNY

Narodziny Grupy Akrobacyjnej Żelazny były ściśle związane z lotniskiem Przylep koło Zielonej Góry będącego siedzibą Aeroklubu Ziemi Lubuskiej (AZL). Tam, pod koniec lat 90tych XX wieku spotkała się grupa pasjonatów latania, która postanowiła stworzyć latającą cywilną formację akrobacyjną. Inicjatorami tego szczytnego przedsięwzięcia byli: prezes AZL Andrzej Kraszewski, dyrektor AZL Lech Marchelewski, pilot cywilny – akrobata Sebastian Chrzęszcz i wojskowy pilot doświadczalny latający m.in. na naddźwiękowych samolotach myśliwskich ty-

pu MiG-21, uprawiający również akrobację na samolotach sportowych płk pil. Wojciech Krupa. Początkowo grupę tworzyli Wojciech Krupa oraz Sebastian Chrzęszcz, którzy wspólne latanie w formacjach akrobacyjnych rozpoczęli w 1999 r. Rok później do dwójki pilotów dołączyli: Tadeusz Kołaszewski, Marek Dubkiewicz i Lech Marchlewski. Początkowo piloci latali dwoma samolotami typu Zlin Z-526AFS oraz jednomiejscowym Zlinem Z-50L.

Od początku istnienia samoloty należące do Grupy Akrobacyjnej Żelazny otrzymały czerwone malowanie z białymi akcentami i napisami

REKOMENDOWANE HOTELE





oraz charakterystyczne, wyróżniające je logo sponsora Grupy Żelazny.

POŻEGNANIA

Podczas pokazów w Góraszce w 2003 r. grupa zaprezentowała spektakularny pokaz w formacji trzech samolotów, których skrzydła były połączone czterometrowymi łańcuchami. Pokaz był kopią słynnej Trójki Bajana, która wykonywała podobny lot w okresie przedwojennym.

W tym samym roku, w katastrofie samolotu Let L-200 Morava zginęli piloci Marek Dubkiewicz i Sebastian Chrzęszcz. Jednak pomimo tak ogromnej tragedii pozostali piloci grupy postanowili kontynuować jej dalszą działalność. Do kolejnej tragedii zespołu doszło Podczas pokazów w Radomiu w 2007 r. Doszło do zderzenia maszyny pilotowanej przez Lecha Marchelewskiego z samolotem pilotowanym przez Piotra Banachowicza. W wyniku zderzenia

obaj piloci ponieśli śmierć. Jednak i tym razem, szanując pamięć poległych lotników oraz ku ich czci, pozostali członkowie zespołu postanowili kontynuować jego działalność.

EXTRA I FOX

W 2008 r. grupa przeniosła swoją siedzibę z Zielonej Góry do Poznania na lotnisko Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy. Rok później flotę samolotów zasilila nowoczesna maszyna akrobacyjna Extra 330LC, którą zarejestrowano na znakach SP-AUC jako „Żelazny 8”. Swój okres szkoleniowy w Grupie Akrobacyjnej Żelazny mieli m.in. tacy utytułowani sportowcy jak Katarzyna Żmudzińska, Artur Kielak oraz jedyny polski pilot Red Bull Air Race Łukasz Czepiela.

W 2011 r. pokaz GA „Żelazny” został wzbogacony o wspólne loty w formacji samolot-szybowiec oraz dynamiczny pokaz samego szybowca MDM-1 Fox, za którego sterami zasiadał wielokrotny mistrz świata w akrobacji szybowcowej Jerzy Makula. Szybowiec MDM-1 Fox od sezonu 2012 wszedł na stałe do pokazów grupy.

Grupa Akrobacyjna Żelazny występuje nieprzerwanie od 2000 r., prezentując kunszt pilotażu zespołowego na pokazach w kraju i za granicą. Brali udział w pokazach m.in. w Niemczech podczas ILA w Berlinie, Czechach, Szwecji, na Słowacji, a także w Korei Południowej w 2008 r. podczas EXPO Korea 2008 w Sacheon.

Od sezonu 2022 domem ORLEN GA Żelazny stało się nowe lotnisko Aeroklubu Poznańskiego im. Wandy Modlibowskiej w Kąkolewie (EPPG) koło Grodziska Wlkp.

NA MAZURY AIRSHOW

W tym roku, na kolejnej edycji Mazury AirShow'22, zobaczymy w pokazie dynamicznym zespół ORLEN GA Żelazny w składzie: Wojciech Krupa – lider, Wojciech Grzechowiak – prawoskrzydłowy oraz Dominik Łuczak – lewoskrzydłowy. Jak zawsze komentarz będzie prowadził płk rez. Krzysztof „Szopa” Szopiński utytułowany skoczek spadochronowy. Zespół zaprezentuje się na trzech jednomiejscowych samolotach akrobacyjnych typu Zlin-50LS. **M**

WAŻNE INFORMACJE I PLANIK SYTUACYJNY



ATRAKCJE MAZURY AIRSHOW 2022

Piloci mazurskich pokazów to przyjaciele od lat.
A kogo i jakie samoloty zobaczymy podczas MAS 2022?
Prezentujemy poniżej!

TEKST **Jakub Fajfer** ZDJĘCIA **archiwum AKJ**



ZESPÓŁ AKROBACYJNY ORLIK

Największy zespół akrobacyjny polskich Sił Powietrznych Orlik powstał w 1998. Prezentuje się na samolotach turbośmigłowych PZL-130 Orlik, skąd pochodzi jego nazwa. Pomysł powołania zespołu powstał w związku z zaproszeniem polskiego lotnictwa wojskowego do udziału w pokazach lotniczych Air Tatoo w Fairford w Wielkiej Brytanii. Piloci zespołu rekrutują się z instruktorów latania. Początkowo w skład zespołu wchodziło pięć samolotów, od 2001 – siedem samolotów. Następnie wydzielono zespół jako osobną eskadrę w 2. Ośrodku Szkolenia Lotniczego w Radomiu. Od 2003 w skład zespołu wchodziło dziewięć maszyn PZL-130 TC-1 Orlik, przez co był on jednym z nielicznych zespołów latających w tak dużym składzie.

ANBO

Grupa trzech pilotów i trzech samolotów akrobacyjnych Jak-50 i Jak-52 przylatujących do nas z Litwy. Jak-50 to radzieckie, akrobacyjne samoloty szkoleniowe. Produkowane od 1975 roku aż do dzisiaj. Jest to konstrukcja z kółkiem ogonowym. Jednym z pilotów ANBO jest były premier i prezydent Litwy – Rolandas Paksas. Z ciekawostek sa-



moloty Jak-50 służące radzieckiemu Narodowemu Zespołowi Akrobacyjnemu były zazwyczaj złomowane po 50 h lotu z powodu bardzo intensywnych obciążeń jakie narażały płatowiec podczas tych akrobacji.



BOREAS FLYING TEAM

Trio samolotów: Alpi Pioneer M300, P300 oraz Vans RV7A. Traktowany przez nas trochę jako dziecko Mazury AirShow, bo to w 2016 roku trzech pilotów Horst Trauntschnig, Witek Dubiński i Tomek Pruszkowski latających, na samolotach Pioneer zawiązało specjalnie na naszą imprezę zespół pokazowy.

Alpi Pioneer 300 to dwuosobowy samolot ultralekki Produkowany we Włoszech, o dość charakterystycznym wyglądzie. Z przodu po złożeniu podwozia przednie koło dość wyraźnie wystaje spod kadłuba. Samolot osiąga prędkość maksymalną 270 km/h.



PIPER TEAM

W 2018 r. na Mazury AirShow pojawił się Piper Cub L4H Grasshopper. Publiczności, nam i pilotowi tak się spodobało, że postanowili przylecieć większym zespołem.

Od razu prostujemy, że nie będzie to tak duży zespół, jak na powyższym zdjęciu. Będą to trzy samoloty ale ponieważ będzie to ich debiut, to po prostu nie mamy jeszcze ich zdjęć.

Dwa z tych samolotów, to Piper Cub L4H, jednosilnikowe, dwumiejscowe górnopłaty zastrzałowe o konstrukcji mieszanej.

Z końcem lat czterdziestych Polska zakupiła 141 Piperów. Stosowano je głównie w aeroklubach do szkolenia i treningu pilotów, część użytkowano jako maszyny dyspozycyjne, po kilkanaście samolotów przebudowano na wersję sanitarną i rolniczą. Do połowy lat pięćdziesiątych większość skasowano pod pretekstem standaryzacji sprzętu.

Trzeci to również Piper Cub ale model J-3. Główna różnica między nimi jest tylko taka, że J3 były oznaczane samoloty cywilne a L4H samoloty wojskowe.



NORTH AMERICAN T6 HARVARD (X2)

Samoloty szkolno-treningowe North American Harvard II B [G-BBHK] (1943) oraz Harvard 4M [SP-YIX] (1951) to samoloty produkowane przez dwie kanadyjskie firmy (odpowiednio Noordduyn oraz Canadian Car and Foundry) na bazie amerykańskiej konstrukcji T-6 Texan.

Samoloty Harvard były używane przez polską szkołę pilotów w Anglii oraz niektóre dywizjony myśliwskie np. 306 Toruński. Po wojnie samoloty Harvard oraz Texan były używane jako lekkie samoloty bombowe. Lotnictwo francuskie używało tego typu bojowo podczas wojny w Algierii w liczbie około 300 egz.

Jan Zumbach, polski as myśliwski z II wojny światowej, w latach 1960. zorganizował siły lotnicze środkowoafrykańskiego państwa Katanga. Ich trzonem było 12 Texanów, którymi latali najemnicy, między innymi Polacy.

Texany brały udział w filmach „Tora, Tora, Tora” oraz „Atak na Pearl Harbor” jako samoloty japońskie Mitsubishi Zero.

Harvard II B [G-BBHK] wyprodukowany w 1943 roku w Kanadzie służył w RCAF. Od 2011 należy do Marcina Kubraka, szefa pilotów i współwłaściciela linii lotniczej EnterAir. Egzemplarz Harvard 4M przebudowany z wojskowej wersji T-6 w 1953 na wersję Harvard 4M. Od 2017 roku własność Jacka Mainki, który pilotuje ten samolot.

ZVICO EDGE 540

Zivko Edge 540 – wysokiej klasy samolot wyczynowy. Jeden z najpopularniejszych samolotów akrobacyjnych na świecie, w szczególności na kontynencie amerykańskim. Znany z doskonałych osiągnięć i manewrów nieosiągalnych dla innych samolotów, jest jednym z podstawowych



typów samolotów używanych w edycjach Red Bull Air Race.

W Polsce jest to aktualnie najmocniejszy samolot akrobacyjny, 640 kg wagi, 350 HP mocy, 1000NM momentu obrotowego, max prędkość 410 km/h, max prędkość obrotu 420 stopni/s.

Samolot zaprezentuje pierwszy polski pilot w Red Bull Air Race – Łukasz Czepiela.



BELLANCA CH-300 PACEMAKER

W Europie znajduje się tylko jeden latający egzemplarz Bellanca CH-300 Pacemaker. Za jego sterami usiądzie Rolandas Paksas, były prezydent Litwy oraz lider zespołu akrobacyjnego ANBO. To sześciomiejscowy samolot produkowany na przełomie lat 20. i 30. ubiegłego wieku, głównie w Stanach Zjednoczonych.

W 1932 i 1933 roku podjęto dwie próby przelotu Bellancą przez Atlantyk. 3 czerwca 1932 Stanisław Hauser planował przelecieć z Nowego Jorku do Warszawy, został jednak zmuszony do wodowania w oceanie. Po ośmiu dniach został uratowany przez załogę brytyjskiego tankowca. Rok później, 15 lipca 1933, litewscy piloci Steponas Darius i Stasys Girenas rozpoczęli lot z Nowego Jorku do Polski. Udało im się przelecieć przez Ocean Atlantycki, jednak 17 lipca w miejscowości Pszczelnik w obecnym województwie zachodniopomorskim doszło do katastrofy. Obaj piloci zginęli na miejscu.

Na Mazury AirShow zobaczymy egzemplarz kupiony przez Rolandasa Paksasa i sprowadzona z Kanady

na Litwę. Jej pierwszy lot po sprowadzeniu do Europy odbył się 6 kwietnia 2022 roku.



BOEING STEARMAN

Stearman Model 75, znany także jako Stearman, Boeing Stearman (firma Stearman została wykupiona przez Boeinga w 1934) czy Kaydet – dwupłatowy, dwumiejscowy samolot szkolno-treningowy używany przez siły powietrzne i marynarkę wojenną Stanów Zjednoczonych w latach 30. i 40. XX wieku, aż do zakończenia II wojny światowej.



AN-2 „WIEDEŃCZYK”

„Wiedeńczyk” to transportowo-desantowa wersja samolotu typu An-2. Samolot o numerze taktycznym 7447 wyprodukowany został w 1966 roku w WSK PZL Mielec, a następnie skierowany do służby na podkrakowskich Balicach.

Jego wyjątkowość związana jest z pewną dramatyczną historią z czasów stanu wojennego. 1 kwietnia 1982 roku jedna z załóg podjęła decyzję o ucieczce z kraju do Austrii tym właśnie samolotem. Po międzylądowaniu na podkrakowskiej łące skąd piloci zabrali swoje rodziny, samolot wykonał lot na małej wysokości w trudnym górzystym terenie przez Czechosłowację do Austrii, szczęśliwie lądując na wiedeńskim lotnisku.

Po powrocie do kraju nasz samolot zwany od tamtej pory nieformalnie, a później również oficjalnie „Wiedeńczykiem” nadal wykonywał misje na rzecz wojska aż do wycofania ze służby latem latem 2012 roku



i przekazania go do Muzeum Lotnictwa Polskiego.

Dwóch entuzjastów lotnictwa mając na uwadze dobry stan techniczny samolotu oraz potrzebę promocji polskiego lotnictwa postanowiło przywrócić „Wiedeńczyka” do latania. W ten oto sposób samolot ten znalazł się pod wspólną kuratelą Muzeum Lotnictwa Polskiego i utworzonej na potrzeby reaktywacji samolotu Fundacji „Wiedeńczyk”.



PIPISTREL VIRUS SW

Virus SW to samolot ultralekki. Jest to konstrukcja, która dwukrotnie zdobyła nagrody przyznawane przez NASA. Pierwszą w 2007 roku w kategorii Personal Air Vehicle oraz w 2008 roku w kategorii General Aviation Technology. Samolot został także poddany próbie lotu dookoła świata, która z sukcesem zakończyła się w Kwietniu 2012 roku. Wówczas Virus SW między innymi przeleciał nad Mount Everestem i Oceanem Indyjskim.

W kwietniu 2016 roku samolot otrzymał świadectwo typu w kategorii CS-LSA nadany przez EASA, także może służyć do szkolenia do licencji samolotowych PPL(A) i budowania nalu.

Samolotem tym na MAS przylatuje Krzysztof Będkowski.

3XTRIM 550 TRAINER

3Xtrim jest dwumiejscowym, jednosilnikowym górnopłatem zastrzałowym o konstrukcji w pełni kompozytowej, o budowie przekładkowej. W większości zastosowano kompozyty zbrojone włóknem węglowym. Kabina samolotu wzmocniona, ogrzewana, wentylowana i wyciszona. Drzwi do kabiny otwierają się do góry. Samolot został również wyposażony w balistyczny system ratunkowy.

Samolot ze względu na swoje właściwości bardzo chętnie wykorzystywany do latania rajdowego i precyzyjnego. Na samolocie 3Xtrim (SP-YEX) Krzysztof Wieczorek zajął w 2004 roku 1. miejsce w XVI Mistrzostwach Świata w Lataniu Precyzyjnym i w załodze z Krzysztofem Skrętowiczem 3. miejsce w XIV Mistrzostwach Świata w Lataniu Rajdowym.



BUSHCAT

„Budujemy Samolot” to projekt Magdaleny Taczkowskiej i Dominika Motyły. Proces budowy samolotu przedstawiono na krótkich filmach umieszczanych na kanale YouTube. Już po pierwszych odcinkach spotkali się z dużym zainteresowaniem

kanalem również wśród mediów ogólnopolskich. Byli wielokrotnie gośćmi programów „Dzień Dobry TVN”, „Raport TVN Turbo”, „Pytanie na Śniadanie TVP2”...

Samolot BushCat to samolot w konfiguracji STOL, czyli taki, który może wylądować niemalże wszędzie za sprawą dużej mocy, rozbiegu wynoszącego 100 m oraz wielkich alaskańskich kół. Jest też wyposażony w spadochron ratunkowy, który w razie awarii sprowadzi cały samolot bezpiecznie na ziemię.

Magda i Dominik po ukończeniu budowy postanowili pokazać swój samolot na największych pokazach lotniczych w 2022 r. Latają pokazy, przy których używają dymu, pirotechniki oraz co jest czymś rzadko spotykanym sygnału dźwiękowego generowanego przez oryginalne fany kolejowe.



PIPER PA 18-150 SUPERCUB Z FRANCJI (PO RAZ PIERWSZY NA MAS)

W tym roku będziemy mieli okazję gościć jak co roku kilka wodnosamolotów, w tym Pipera PA-18-150 Super Cub z Francji. Tego amerykańskiej produkcji samolotu w Europie nie ma już nazbyt wiele sztuk w kondycji zdatnej do lotu a w wersji na pływakach, jak się można domyślać, to ostatnie sztuki. Tym bardziej jesteśmy dumni, że będziemy mogli go Państwu zaprezentować.



SKY MAGIC

Jako grupa pokazowa Sky Magic zadebiutowali niedawno w 2012 roku. Pokazali perfekcyjne figury i precy-

zję grupowego lotu na otwartych czasach. Flagi, długie efektowne szarfy oraz dymy wzmocniły emocje tego występu. Podczas bardzo intensywnych treningów doskonalą swoje umiejętności i wzbogacają program o nowe elementy.

Skład grupy w tym roku stanowią Janusz „Druciarz” Białowas, Sebastian „Szczena” Ryżko, Piotr „Pitero” Piotrowski i Marcin „Lutek” Mucha. W pokazach często bierze też udział doświadczony skoczek Jacek „Czadzik” Gawryszewski.

W 2013 roku wystąpili pierwszy raz na Mazury AirShow. Od razu zapowiedzieli, że chcieliby tu wrócić, ze względu na fantastyczną atmosferę tej imprezy. I wracają co roku do dziś.



CESSNA C-185 (PO RAZ PIERWSZY NA MAS)

Cessna 185 – sześcioosobowy samolot turystyczny amerykańskiej firmy Cessna, znany również jako Skywagon, został oblatany w 1960 roku. Produkcja zakończyła się w 1985 roku i nie została wznowiona w latach 90. wraz z pozostałymi modelami wyposażonymi w podwozie z kółkiem tylnym jak 180 i 170. Wyprodukowano ok 4400 szt. Po raz pierwszy na Mazury AirShow ten model i po raz pierwszy wodnosamolot z Belgii.



SUPER PETREL 100

Super Petrel, a dokładniej model Super Petrel 100, to brazylijski, dwupłatowy, dwumiejscowy wodnosamolot ze śmigłem w układzie pchającym.



Lake Buccaneer LA-4-200

Został początkowo zaprojektowany we Francji w 1983 roku jako jednopłat z silnikiem 40-konnym. Pierwszy lot odbył w 1986 roku. Po serii modyfikacji firma SMAN kupiła do niego prawa i rozpoczęła produkcję seryjną zestawów do samodzielnego montażu. Sprzedała ich około 100 szt. W 1996 roku prawa przejęła brazylijska firma EDRA Aeronautica i rok później mocno przeprojektowała model zmieniając mu nazwę na Paturi. W 2001 roku dalszy rozwój projektu zaowocował nową konstrukcją o nazwie „Super Petrel 100” i to jest właśnie bohater naszych pokazów.



GLASAIR SPORTSMAN

Glasair Sportsman 2+2 to czteroosobowa wersja mniejszego samolotu Glastar. Samolot dostarczany jest jako zestaw do samodzielnego montażu a producent prowadzi program „Dwa tygodnie do kołowania”, w którym oferuje wsparcie przy montażu pozwalające na złożenie samolotu w dwa tygodnie. Samolot jest łatwo rekonfigurowalny z wersji wodnosamolotu na samolot lądowy czy na oponach typu „tundra”. Istnieje nawet możliwość

zmiany podwozia z trójkołowego z przednim kołem na trójkołowe z kółkiem ogonowym, co zajmuje według producenta mniej niż godzinę. Również skrzydła samolotu są składane tak by ułatwić jego przechowywanie lub transport. Przyleci by się przed Państwem zaprezentować ze Szwecji.

LAKE BUCCANER LA-4-200

Lake Buccaneer LA-4-200 to amerykański, czteroosobowy lekki, wodnosamolot. Oryginalnie zaprojektowany jako Colonial C-2 Skimmer w późnych latach 40tych jako 4-miejscowa odmiana Coloniala C-1 Skimmer. Licencja została odkupiona przez Lake Aircraft Co. w 1959 roku i jako pierwszy powstał Lake LA-4 z silnikiem 180-konnym, który w roku 1970 został rozbudowany do wersji LA-4-200 (z silnikiem 200-konnym).

Jest to średniopłat jednopłatowy z kadłubem wykonanym w całości z metalu. Posiada trzypunktowe wciągane w locie podwozie i jest napędzany silnikiem tłokowym Avco Lycoming ze śmigłem w konfiguracji pchającej.

Na jego bazie powstała wersja EP z dodatkowymi drzwiami luku ładunkowego a następnie wersja sześcioosobowa, 250-konna (lub 270-konna turbodoładowana) nazwana Lake Renegade (LA-250 Renegade). W międzyczasie powstała również wersja wojskowa o nazwie Seawolf. **M**

„MAZURY AIRSHOW” WRACAJĄ PO COVID-OWEJ PRZERWIE

Komplikacje jakie wywołał Covid-19 spowodowały, że w ostatnich dwóch latach pokazy lotnicze Mazury AirShow nie odbywały się. W tym roku jednak powróciły, a wraz z nimi powrócił magazyn „Mazury AirShow” ukazujący się od kilku lat z okazji tej imprezy.

TEKST **Grzegorz Sobczak**

Magazyn przypomina wszystkie najważniejsze ale wydarzenia poprzedniej edycji imprezy i pokazuje te zapowiedziane na 2022 r.

W przeddzień pokazów w 2019 zorganizowano po raz pierwszy specjalną sesję fotograficzną z wodnosamolotami i Mazurami w roli głównej. Choć na żywo mogli je przeżyć jedynie piloci i fotografowie na pokładach samolotów – no może jeszcze załogi kilku łodzi żaglowych i motorowych, ale o tym można przeczytać w relacji z tej sesji – czytelnicy „Mazury AirShow ‘22” mogą zobaczyć owoce wspólnej pracy fotografów i pilotów. Sprawa nie była łatwa, bo choć fotografowie byli bardzo doświadczeni, to piloci ze swoimi samolotami brali udział w takiej grupowej sesji po raz pierwszy. Mówi się: „Mazury, cud natury” – ale widziane z powietrza po prostu zapierają dech w piersiach. Kto nie wierzy niech zapozna się z fotoreportażem ze wspomnianej sesji o zachodzie słońca.

O wiele bardziej dostępnym publicznie było wydarzenie w Węgorzewie. Pomysłodawca i naczelnny organizator Mazury AirShow Stanisław Tołwiński zaproponował, żeby pokazy w 2019 r.



Magazyn „Mazury AirShow ‘22” oferuje 232+4 strony zawierające **wiele interesujących informacji** o pokazach i wodnosamolotach w Polsce oraz na świecie.

rozszerzyć o jeszcze inne lokalizacje poza Giżyckiem i Kętrzynem. Dopisał swego. W przeddzień tradycyjnych pokazów w Giżycku kilka wodnosamolotów uczestniczących w Mazury AirShow wylądowało na jeziorze Mamry i przepłynęło rzeką Węgorapą oraz kanałem Węgorzewskim do centrum Węgorzewa, gdzie zacumowały w tamtejszej przystani. Mieszkańcy Węgorzewa i przebywający w okolicy turyści licznie przybyli

do mariny gdzie niespodziewanie mieli możliwość kontaktu z wodnosamolotami na wyciągnięcie ręki, czego nie ma na żadnych innych pokazach.

Po 20. edycji (jubileuszowej), w której niezaprzeczalną gwiazdą była latająca łódź oceaniczna PBY Catalina w barwach z II wojny światowej, ciężko było znaleźć atrakcję dorównującą temu samolotowi. A jednak organizatorom się udało – w 2019 r. mogliśmy oglądać amerykański śmigłowiec bojowy AH-64E Apache/Guardian – najnowsze wcielenie słynnego zabójcy czołgów US Army. Widzowie Mazury AirShow byli pierwszymi, którzy mogli podziwiać tę wspaniałą maszynę w powietrzu ponieważ nigdy wcześniej nie uczestniczyła ona w pokazach w Polsce – ba, nawet na Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego w Kielcach wcześniej wystawiano jedynie starsze wersje Apache’a. Amerykanie wykazali się ogromną determinacją aby zaprezentować Guardian nad Giżyckiem – ale o tym więcej w „Mazury AirShow ‘22”.

Mazurskie pokazy to nie tylko statki powietrzne w powietrzu i na wodzie, to także ludzie. W najnowszym wydaniu „Mazury AirShow” wieloletni zagraniczny uczestnik pokazów Stefan Mommertz dzieli się swoimi refleksjami na temat imprezy i latania w Polsce. Jest także wspomnienie o pionierze lotnictwa śmigłowego w Polsce Ryszardzie Witkowskim którego pożegnano wiosną tego roku. Poznacie Państwo także historię polskich Anów-2 na pływakach.

Rocznik „Mazury AirShow ‘22” tym razem oferuje 232+4 strony zawierające wiele interesujących informacji o pokazach jak i wodnosamolotach w Polsce oraz na świecie. Dostępne w wybranych salonach prasowych, a także w ofercie wysyłkowej pocztą. Szczegóły można uzyskać wysyłając zgłoszenie pod adres mailowy:

port@lotniskoketrzyn.pl
biuro@lotniskoketrzyn.pl

Partnerzy wspierający logistykę MAS 2022

