

Fotografia: Andrzej Amerski, Marcin Hurta, Michał Prokurat, Miłosz Rusiecki, Andrzej Rogucki



Mazury AirShow 2024

3-4.08.2024, Kętrzyn Wilamowo



www.lotniskoketrzyn.pl | e-mail: biuro@lotniskoketrzyn.pl | www.mazuryairshow.pl

W NOWYCH REALIACH!!!

Po dziesięciu latach dynamicznych pokazów nad jeziorem Niegocin, powracamy z całym dynamicznym i statycznym programem Mazury AirShow 2024, na historyczne lotnisko Kętrzyn Wilamowo.

Pokazy lotnicze zawsze wzbudzają zainteresowanie społeczne i są najaktywniejszą formą promocji lotnictwa, a dla marzycieli podniebnych doznań lotniczych okazją do szczególnej formy konfrontacji marzeń z samolotami i ich pilotami.

Kierując się dotychczasowymi doświadczeniami w organizacji: Festynu Lotniczego Kętrzyn (1999), Festynów Lotniczych Mazury (2000-9), Mazury AirShow (2010-22), 25

edycji Międzynarodowych Zlotów Przyjaciół Lotnictwa jak i pewnego epizodu pn. Europejski Jarmark Lotniczy, w Aeroklubie Krainy Jezior, postanowiliśmy wzbogacić program najważniejszej imprezy lotniczej na Mazurach o nowe elementy.

Rozważając założenia organizacyjno-programowe Mazury AirShow 2024 r. widzimy potrzebę zadbania o równowagę oferty dla publiczności ale i dla szeroko rozumianego środowiska lotniczego (producentów, orga-

nizacji lotniczych, lotnictwa państwowego -wojskowego, straży granicznej i policji oraz szczególnie dla pilotów, skoczków czy operatorów dronów).

Zgodnie z dotychczasową tradycją podczas MAS 2024, tak jak to już było i w latach poprzednich będą dwa bloki pokazów w sobotę 3.08. (12.00-14.00 oraz 16.00-18.00) i jeden blok finałowy w niedzielę 4.08. (11.00-14.00).

Podczas MAS 2024 będzie możliwość podziwiania zespołu ANBO

z Litwy na samolotach JAK-50, którego liderem jest Rolandas Paksas, jeszcze nieznan w Polsce rodzinny zespół Rudol i Nico NIEBERGALL na samolotach SF-260, pary samolotów MIG-29 z 1. Skrzydła Lotnictwa Taktycznego, zespołu 3 samolotów M-346 z 4. Skrzydła lotnictwa Szkolnego, samolotu transportowego Hercules (L-130) i M-28 Bryza z 3. Skrzydła Lotnictwa Transportowego i wążący 16 śmigłowiec AW 101 z Brygady Lotnictwa Marynarki

Patroni medialni





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

Wojennej. Więcej o tych i innych samolotach MAS 2024 na kolejnych stronach naszego dodatku i na portalu lotniskokętrzyn.pl.

Pokazy dynamiczne nad historycznym lotniskiem Kętrzyn Wilamowo, wystawa statyczna samolotów czy loty widokowe są/będą dedykowane głównie publiczności. O atrakcjach dla pilotów – uczestników mazurskich pokazów również nie zapomnieliśmy.

W chwilach wolnych od pokazów lotniczych będzie możliwość sprawdzenia kwalifikacji zainteresowanych pilotów w konkurencjach lotniczych, np. na celność lądowania o PUCHAR MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA WARMIŃSKO-MAZURSKIEGO.

Ważną informacją dla osób planujących odwiedzić lotnisko w dniach 3-4 sierpnia by podziwiać pilotów Mazury AirShow 2024 należy być przygotowanym symboliczną partycypację w kosztach tych mazurskich pokazów lotniczych.

W poszukiwaniu źródeł finansowania Mazury AirShow 2024, Zarząd Aeroklubu Krainy Jezior uznał za niezbędne ustalenie ceny jednego biletu dla osoby dorosłej w wysokości 40 PLN a ulgowego 20,00 PLN. W porozumieniu z TOBILET (sprzedającym bilety) jest propozycja karne-
tów na 2 dni lub rodzinnych. Szczegóły co do rodzaju biletów i ich pozyskania na <https://tobilet.pl/mazury-airshow-2024.html>

Do zobaczenia na lotnisku Kętrzyn Wilamowo!!!

Stanisław Tołwiński

Stanisław Tołwiński

AW149

Śmigłowiec AW149 to wielozadaniowy śmigłowiec wojskowy zdolny do wykonywania lotów w warunkach widzialności ziemi VFR (Visual Flight Rules) jak i według wskazań przyrządów IFR (Instrumental Flight Rules) w dzień i w nocy. Dzięki układom odladania i przeciwołodziennym można go wykorzystywać nawet w warunkach zimowych. Maksymalna masa startowa wynosi 8300 kg z możliwością zwiększenia do 8600 kg. Zarówno w konstrukcji kadłuba jak i łopat wirnika nośnego zastosowano kompozyty zbrojone włóknem węglowym.



Śmigłowiec AW149 należący do 25 Brygady Kawalerii Powietrznej

Zarówno kabina załogi jak i kabina ładunkowa/desantu otrzymały osłonę balistyczną.

AW149 od października 2023 znajdują się na wyposażeniu Wojsk Lądowych. Są obecnie najnowocześniejszymi wiroplątami użytkowymi przez tę formację. Mogą być wykorzystywane do transportu żołnierzy, ale można je także w szybki sposób przekonfigurować do wersji uzbrojonej m.in. w kierowane pociski przeciwpancerne.

PROGRAM RAMOWY MAZURY AIRSHOW 2024

W dniu 3 sierpnia 2024r. (sobota)

- 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);
 - Jarmark – Giełda Lotnicza;
- 11.00-12.00** • **uroczyste oficjalne otwarcie „Mazury AirShow 2024”**
- 12.00-14.00** • **I blok pokazów lotniczych**
- 14.00-16.00** • Ekspozycja statyczna samolotów i sprzętu wojskowego
- loty widokowe samolotem i śmigłowcem;
- 16.00-18.00** • **II blok pokazów lotniczych;**
- 18.00-19.00** • Ekspozycja statyczna samolotów i sprzętu wojskowego
- loty widokowe samolotem i śmigłowcem;

W dniu 6 sierpnia 2024r. (niedziela)

II Dzień Zlotu – otwarty dla publiczności (Kętrzyn)

- 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);
 - Jarmark – Giełda Lotnicza
- 11.30-14.00** • **Finałowy blok pokazów lotniczych ;**
- 14.30-15.00** • **Uroczyste zakończenie „Mazury AirShow 2024”**
- 14.00-19.00** • Ekspozycja statyczna samolotów i sprzętu wojskowego
- loty widokowe samolotem i śmigłowcem
- 19.00** • **Zakończenie lotów promocyjno-zapoznawczych** w ramach akcji Mazury z samolotu;

Miejsce na loga



ZESPÓŁ ANBO

Zaczął się pod koniec 2010 roku, gdy były prezydent Litwy Rolandas Paksas zaprosił do współpracy dwóch pilotów tworzących zespół akrobacyjny Aeroklubu Kowieńskiego.

TEKST Grzegorz Sobczak ZDJĘCIA Michał Prokurat

Zaprosił ich nie do współpracy politycznej ale do stworzenia lotniczego zespołu akrobacyjnego, który miał wystąpić na pokazach w Seulu w Korei Płd zaplanowanych na 2021 rok. Tak powstał zespół ANBO. Trzeba bowiem wiedzieć, że Rolandas Paksas zanim został politykiem, stał się wybitnym pilotem akrobacyjnym. Swoją działalność lotniczą z powodzeniem kontynuuje do dziś.

Twórca zespołu ANBO zapoczątkował także inną „litewską” tradycję. W 2002 roku wraz z Robertasem Noreiką i Leonasem Jonysem przelecieli formacją trzech samolotów pod mostem na rzece Neris niedaleko Wilna. Po utworzeniu zespołu ANBO, przeloty pod litewskimi mostami stały się jedną ze specjalności zespołu. Były więc przeloty pod mostem w Olicie, czy Druskiennikach. Ten pierwszy został zapisany w Litewskiej Księdze Rekordów. Grupa dała popis wykonując przelot pod ramionami dźwigów rozstawionych na lotnisku w Kownie.

Nazwę zespołu wymyślił Rolandas Paksas. zaproponował aby grupę nazwać ANBO, na cześć



Antanasa Gustaitisa, słynnego konstruktora samolotów i szefa zakładów Karo Aviacijos Tiekimo Skyrius, które je seryjnie produkowały.

Zespół ANBO uczestniczy wlicznych imprezach nie tylko na Litwie, ale i zagranicą. Oprócz pokazów w Seulu, grupa prezentowała się m.in. Na igrzyskach lotniczych w Zhengzhou w Chinach w 2018 roku, gdzie prezentowali się obok 12 podobnych grup z Europy, Afryki i Australii.

Piloci zespołu ANBO są na pokazach w Kętrzynie stałymi gośćmi. Od 2002 roku pojawiają się tu regularnie, choć oczywiście zespół jeszcze

wtedy nie istniał. Najpierw uczestniczyli w pokazach Lotnicze Mazury, a później Mazury AirShow. Po utworzeniu zespołu w 2010 nie zapomnieli o mazurskich pokazach. Początkowo pojawiali się formacją trzech samolotów, bywało też że przylatywali parą samolotów. Zawsze jednak ich pokazy cechowały się precyzją pilotażu i efektownymi figurami wykonywanymi zespołowo.

Początkowo piloci latali samolotami Jak-52. To dwuosobowa konstrukcja przeznaczona do treningu wyczynowej akrobacji. Od 1979 roku produkowano je w Rumunii. Powstało tam ok. 1500 takich samolotów. Jubileuszowy 1000. egzemplarz trafił do Aeroklubu Kowieńskiego i po remoncie lata do dnia dzisiejszego. Oprócz dwumiejscowych Jaków-52 zespół wykorzystuje także jednomiejscowe Jaki-50.

W tym roku Zespół ANBO dołączył do swojego repertuaru także pokazy o zmierzchu. Sa one wzbogacone o dodatkowe elementy wizualne. Samoloty otrzymały barwne oświetlenie, zaś do efektów pirotechnicznych obejmujących smugi dymu dołączone także fajerwerki odpalane z ziemi jak również z pokładu samolotów. Pokaz taki zespół zaprezentował po raz pierwszy na Brikas Fireworks w czerwcu tego roku. W Polsce piloci ANBO zaprezentowali już nowy nocny program podczas pokazów lotniczych w Gryźlinach.



Zespół z Piotrkowa Trybunalskiego

Podczas tegorocznej edycji pokazów lotniczych Fly Fest organizowanym przez Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej w Piotrkowie Trybunalskim kunszt pilotażu zespołowego zademonstrowali piloci grupy Aeroklub Team. Zespół złożony z trzech samolotów ultralekkich.

Formację tworzyli: prowadzący – Witold Dubiński w samolocie typu VansRV7, prawoskrzydłowy – Tomasz Pruszkowski w samolocie Pioneer 300 oraz lewoskrzydłowy – Szymon Sadowski w samolocie Sonex. Właśnie w takim zestawie grupa, która wywodzi się z Pioneer Team Polska zaprezentuje się podczas tegorocznej edycji Mazury AirShow na lotnisku Kętrzyn Wilamowo.

Tegoroczne pokazy na mazurskim niebie nie są pierwszym występem pilotów grupy ponieważ część z nich debiutowała tu w 2016 roku jako Pioneer Team Polska w samolotach Pioneer 300 produkowanych przez włoską firmę Alpi Aviation. Wtedy to na Kętrzyńskim niebie można było podziwiać dwójkę pilotów: Horsta Trauntschniga, prezesa firmy Boreas Aviation z Piotrkowa Trybunalskiego – przedstawiciela włoskiej firmy Alpi Aviation producenta samolotów typu Pioneer oraz Witolda Dubińskiego, którzy prezentowali samoloty Pioneer 300.

Atmosfera pokazów spodobała się do tego stopnia pilotom włoskich Pioneerów, że rok później, podczas XIX edycji Mazury AirShow nad lotniskiem Kętrzyn-Wilamowo oraz nad jeziorem Niegocin zadebiutowali tym razem jako trio, kontynuując działalność utworzonego specjalnie na mazurskie pokazy zespołu Pioneer Team Polska. Tym razem formację prowadził nowy samolot w ofercie Boreas Aviation Pioneer 400 PH-RCG, za którego sterami zasiadał prezes firmy Horst Trauntschnig. Jako lewoskrzydłowy leciał ponownie Witold Dubiński pilotując Pioneer 300STD rej. SP-SEWA. Prawoskrzydłowym,



w drugim samolocie Pioneer 300STD rej. SP-SATP był Tomasz Pruszkowski.

Podczas XX edycji Mazury AirShow w 2018 roku, zespół Pioneer Team Polska po raz trzeci zaprezentowali samoloty typu Pioneer mazurskiej publiczności zgromadzonej na lotnisku Kętrzyn Wilamowo oraz nad Jeziorem Niegocin w Giżycku. Tym razem zespół zaprezentował się w składzie dwóch samolotów.

W 2019 roku ponownie mazurskie niebo odwiedziły samoloty typu Pioneer. Tym razem w powietrzu prezentowali swe umiejętności Witold Dubiński pilotując Pioneera 300STD rej. SP-SEWA. Prawoskrzydłowym, w drugim samolocie Pioneer 300STD rej. SP-SATP był Tomasz Pruszkowski. I chociaż w Kętrzynie wylądował prezes Boreas Aviation Horst Trauntschnig Pioneerem 400 rej. PH-RCG to tym razem w pokazie nie uczestniczył.

Po dwuletniej przerwie spowodowanej pandemią COVID-19 w 2022 roku gościnne mazurskie niebo odwiedzili piloci z Piotrkowa Tryb. Tym razem zespół zaprezentował się w nowej formacji trzech samolotów. Jako prowadzący leciał Witold Dubiński w samolocie typu VansRV7, prawoskrzydłowym był Tomasz Pruszkowski w samolocie Pioneer 300 a lewoskrzydłowy Horst Trauntschnig, który pilotował Pioneera 300STD .

Sky Magic

Zespół skoczków spadochronowych Sky Magic to prawdziwi weterani pokazów Mazury AirShow. Uczestnicza w nich od wielu lat. W skład grupy stanowią Janusz „Druciarz” Białowas, Sebastian „Szczena” Ryzko, Piotr „Pitero” Piotrowski i Marcin „Lutek” Mucha. W pokazach bardzo często bierze udział zaprzyjaźniony z nimi bardzo doświadczony skoczek Jacek „Czadzik” Gawryszewski z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Skoki spadochronowe są ich największą pasją. Każdy z członków zespołu ma duże doświadczenie w tym zakresie. Umiejętności indywidualne postanowili wykorzystać w skakaniu zespołowym. Kilka lat temu zaczęli specjalizować się w tzw. kanapach czyli lataniu i akrobacji na otwartych czasach spadochronów. Konkurencji trudnej – wymagającej precyzji i wyobraźni – ale bardzo efektownej dla publiczności obserwującej to z ziemi.



Jako grupa pokazowa Sky Magic zadebiutowali niedawno w 2012 roku. Pokazali perfekcyjne figury i precyzję grupowego lotu na otwartych czasach. Flagi, długie efektowne szarfy oraz dymy wzmocniły emocje tego występu. Podczas bardzo intensywnych treningów doskonaliły swoje umiejętności i wzbogacają program o nowe elementy.

W spadochroniarstwie szczególne znaczenie ma pogoda, więc dlatego grupa Sky Magic ma różne warianty pokazu zawsze uwzględniające warunki pogody i terenu. Zawsze efektownie, ale przede wszystkim bezpiecznie – to jest ich przesłanie.

Na Mazury AirShow wystąpili pierwszy raz w 2013 roku. Od razu zapowiedzieli, że chcieliby tu wrócić, ze względu na fantastyczną atmosferę tej imprezy. I wracają co roku z nowym programem.

C-130 HERCULES

Pierwszy z C-130 Hercules po przeglądzie w Polsce został oblatany w marcu br. Co ciekawe jest to ostatni z trzech pierwszych egzemplarzy, który dotarł do Polski w grudniu 2022 w ramach procedury R2R. TEKST I ZDJĘCIA: **Andrzej Wrona**

W latach 2002–2003 Polska podjęła starania o zakup sześciu używanych Herculesów wycofanych z eksploatacji w RAF (wersja C-130K). Na początku 2004 r. USA zdecydowały o przekazaniu Polsce eks-brytyjskich samolotów C-130K/K-30, będących od kilku lat własnością firmy Lockheed Martin. Miała ona przeprowadzić ich remont i doposażyć je w niezbędne systemy awioniczne. Jednak w maju 2005 r. przerwano przygotowania do przejęcia eks-brytyjskich samolotów Lockheed Martin C-130K/K-30. Decyzja została podjęta dużym wzrostem kosztów programu.

Pod koniec 2005 r. administracja USA zaproponowała przejęcie pięciu samolotów C-130E, po wycofaniu ich z jednostek liniowych USAF i poddaniu gruntownemu remontowi. Początkowo przewidywano, że pierwszy samolot zostanie dostarczony w grudniu 2007 r. Później termin ten został przesunięty, samoloty miały zostać przekazane w okresie od września 2008 r. do sierpnia 2009 r. Pierwszy samolot C-130E



Największy hangar remontowy WZL-2 w Bydgoszczy, w którym można prowadzić prace remontowe m.in. polskich Herculesów. Na zdjęciu C-130E nr takt. 1502 podczas prac remontowych



Okolicznościowe malowanie polskiego Herculesa nr takt. 1504 z okazji 100-lecia lotnictwa polskiego

trafił dopiero 24.03.2009 r. Dostawa pozostałych czterech znów uległa przesunięciu na styczeń 2010 – koniec 2011 r. Powodem opóźnień dostaw było nieprawidłowe określenie stanu technicznego samolotów w firmie przeprowadzającej remont (L3 Systems) i wynikające stąd zbyt optymistyczne założenie czasu niezbędnego do wykonania prac.

Herculesy trafiły do 14. Eskadry Lotnictwa Transportowego wchodzącej początkowo w skład powstałej z początkiem kwietnia 2007 r. 3. Brygady Lotnictwa Transportowego. W związku ze zmianami w strukturach Sił Powietrznych od 1.01.2009 r. 3. Brygadę Lotnictwa Transportowego przeformowano w 3. Skrzydło Lotnictwa Transportowego.

14 kwietnia 2021 Ministerstwo Obrony Narodowej poinformowało o podpisaniu umowy z USA dotyczącej zakupu pięciu używanych samolotów transportowych C-130H Hercules, które mają uzupełnić dotychczas eksploatowane samoloty C-130E. Maszyny zakupiono poprzez procedurę EDA. Umowa międzyrządowa pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a Polską przewidy-



Lockheed C-130E Hercules nr takt. 1502 podczas lotu nad jeziorem Niegocin w Giżycku na MAS 2018

wała, że do połowy 2024 r. nasz kraj otrzyma od USA pięć używanych samolotów transportowych C-130 Hercules w wersji H. Maszyny miały pochodzić z partii wyprodukowanej przez firmę Lockheed Martin na potrzeby US Air Force w 1985 r. i przyłecieć do Powidza po przywróceniu im sprawności technicznej. Miało to w praktyce polegać na ich rozkonserwowaniu po tym, jak w 2017 r. wycofano je ze służby i zmagazynowano w 309th Aerospace Maintenance and Regeneration Group (AMARG) w Tucson w stanie Arizona. Ponieważ samoloty miały być przekazane Polsce w ramach procedury EDA (Excess Defense Articles), nasz kraj został zobowiązany do zapłacenia Amerykanom jedynie za koszt przywrócenia samolotów do lotów i ich

przyłot – razem 14,3 mln USD. Niezbędne przed wdrożeniem Herculesów do służby w SZ RP przeglądy strukturalne PDM (Programmed Depot Maintenance) Siły Zbrojne RP zobowiązały się opłacić samodzielnie, a ich wykonanie postanowiły zlecić rodzimej firmie remontowej, a dokładnie Wojskowemu Zakładom Lotniczym nr 2 w Bydgoszczy. Pierwszy z zamówionych w kwietniu 2021 r. samolotów dotarł do Polski w lipcu 2022 i już ruszył jego PDM, kolejny w październiku, a trzeci w grudniu tego samego roku.

Zgodnie z dotychczasowym harmonogramem prac serwisowych pierwszy z polskich Herculesów C-130H najwcześniej miał wejść do służby w 2024. W listopadzie 2022 r. Agencja Uzbrojenia poinformowała, że Polska zgodziła się przyjąć propozycję Stanów Zjednoczonych w sprawie modyfikacji umowy z 2021 r., polegającej na zmianie procedury pozyskania ostatnich trzech Herculesów w ramach procedury Ramp to Ramp (R2R). Zakłada ona donację najbliższym sojusznikom USA samolotów przygotowanych do wdrożenia do służby.

Kolejne Herculesy, które trafią do Polski w ramach R2R, będą pochodzić prawdopodobnie z końca lat 80., czyli będą o cztery lata młodsze od tych, które zamierzano pierwotnie pozyskać. Mają mieć również rezerwy techniczne umożliwiające ich wdrożenie do służby zaraz po tym, jak zostaną na nich zainstalowane polskie systemy łączności.

Pierwszy z C-130H po przeglądzie w Polsce został oblatany w marcu br. Co ciekawe jest to ostatni z trzech pierwszych egzemplarzy, który dotarł do Polski w grudniu 2022 w ramach procedury R2R



Ralf (z prawej) i Nico Niebergall przy jednym z samolotów zespołu

RODZINNY TEAM NIEBERGALL

Jeszcze nigdy niemiecki zespół akrobacyjny Team Niebergall nie prezentował swoich umiejętności w Polsce, a trzeba przyznać, że jest to formacja unikatowa pod kilkoma względami.

TEKST **Grzegorz Sobczak**

ZDJĘCIA **Team Niebergall**

Grupę akrobacyjną Team Niebergall tworzy dwóch pilotów: Ralf Niebergall (ojciec) i Nico Niebergall (syn). Taka rodzinna formacja prezentuje swoje umiejętności od 2007 roku. Latają dwoma samolotami SIAI-Marchetti SF-260. Od końca lat 1960. samoloty te były używane do szkolenia pilotów w kilkudziesięciu państwach świata na wszystkich kontynentach. Konstrukctorem SF-260 jest inż. Stelio Frati, stąd oznaczenie samolotu. Ta włoska konstrukcja napędzana jest silnikiem Lycoming O-540 E 4 A 5 w układzie bokser, który zapewnia moc startową 192 KW (263 KM). Silnik ten wystarczy, aby rozpędzić samolot do prędkości 440 km/h.

SF-260 był dość popularnym samolotem. Wystarczy wspomnieć, że wyprodukowano ich ok. 860 egzem-



Para samolotów SIAI-Marchetti SF-260 w locie pokazowym

plarzy. Wiele z nich służy do szkolenia pilotów wojskowych nawet dziś. Jednym z przykładów jest Komponent Lotniczy Sił Zbrojnych Belgii, który użytkuje 28 takich samolotów, a włoska Aeronautica Militare 44 egzemplarze.

Obecnie 180 samolotów tego typu znajduje się w rękach prywatnych. Dwa spośród nich to właśnie egzemplarze noszące znaki rejestracyjne D-EDUR i D-ENIC. Ten pierwszy opuścił fabrykę SIAI Marchetti w 1967 roku. Co ciekawe, jest również śnikiem swojego pilota – Ralfa Niebergalla. Obecny pilot i właściciel zakupił go w 1980 roku. Ostatni remont



Team Niebergall lata dwoma samolotami SIAI-Marchetti SF-260

przeszedł w 2007. Drugi egzemplarz D-ENIC jest nieco młodszy – wyprodukowano go w 1971 roku. Do zespołu trafił w 2013 roku i przez osiem lat przechodził renowację. Obecnie lata nim Nico Niebergall.

Cechą szczególną pokazów Team Niebergall jest fakt, że jako jedyni na świecie wykonują pokazy zespołowe na tym typie samolotu. Maszyny zespołu to stare wojskowe samoloty szkolne, które umożliwiają wykonywanie figur akrobacji lotniczej. Są standardowe manewry akrobacyjne, takie jak przewrót, pętla, beczka szybka i akcentowana, świeca, czy korkociąg, wykonywane w zwartym szyku. Całości towarzyszą smugi białego dymu i specjalnie skomponowany układ muzyczny.

Team Niebergall gości przede wszystkim na pokazach lotniczych w Niemczech i Szwajcarii. W 2007 roku stacja DMAX transmitowała niezwykle wyścig na północnej pętli toru Nürburgring pomiędzy samolotem SF-260 a sportowym samochodem Mercedes SLR 722. W 2022 roku stacja telewizyjna RTL2 transmitował wyścig pomiędzy Porsche Cayman GT4RS a jednym z SF-260 należących do Team Niebergall. Wyścig odbył się na lotnisku Mendig.

W 2022 roku zespół został wyróżniony prestiżową nagrodą Aerokurier Innovation Award przyznawaną przez czytelników niemieckiego magazynu Aerokurier za wybitne osiągnięcia w dziedzinie lotnictwa użytkowego.

Naziemne atrakcje militarne... Podczas MAS 2024



Mazury AirShow 2024 to oczywiście okazja podziwiania sztuki eleganckiego przemieszczania się samolotów w strefie pokazów lotniczych i poziomu wyszkolenia pilotów. Niezależnie od tego co się będzie działo nad lotniskiem istotą Mazury AirShow będą również loty widokowe (samolotem i śmigłowcem), wystawa statyczna samolotów i śmigłowców, rozmowy z pilotami ale i prezentacja sprzętu bojowego Sił Zbrojnych.

Będzie okazja podziwiania m.in. żołnierzy Sił Brytyjskich z kontyngentu NATO w Orzyszu z wozami bojowymi SZAKAL, 1 Mazurskiej Brygady Artylerii z Węgorzewa z LANGUSTAMI, 15 Giżyckiej Brygady Zmechanizowanej, która obchodzi jubileusz 30 lat funkcjonowania w systemie obronności kraju



Brygada Lotnictwa MW w swoje trzydzieste zaprezentuje wielozadaniowy śmigłowiec AW 101 o doskonałych osiągnięciach pozwalających na realizację najtrudniejszych misji typu CSAR, SAR oraz zwalczania okrętów podwodnych i nawodnych.

Więcej w innych opisach niniejszego dodatku i podczas odwiedzin lotniska Kętrzyn Wilamowo podczas Mazury AirShow 2024, w dniach 3-4 sierpnia.

MiG-29

W 1969 r. w odpowiedzi na wiadomość o powstawaniu konstrukcji nowego samolotu myśliwskiego dla USAF w ZSRR rozpoczęto prace nad jego odpowiednikiem. Biuro konstrukcyjne **OKB Mikojana** z własnej inicjatywy opracowało projekt lekkiego myśliwca frontowego będącego odpowiednikiem amerykańskiego samolotu F-16. projekt otrzymał wewnętrzne oznaczenie **MiG-29** (oznaczenie NATO „**Fulcrum**”). W samolocie zastosowano nowatorskie skrzydła pasmowe, o właściwościach aerodynamicznych porównywalnych ze skrzydłami o zmiennej geometrii lecz

znacznie prostsze konstrukcyjnie. Pierwszy lot prototyp MiG-29 wykonał 6.10.1977 r. Latem 1982 r. podjęto decyzję o uruchomieniu produkcji seryjnej samolotu.

Latem 1989 r. dostarczono do Polski siedem samolotów **MiG-29** (cztery bojowe i trzy szkolne). Łącznie Polska otrzymała dziewięć maszyn jednomiejscowych i trzy dwumiejscowe. Wszystkie znalazły się w pierwszej eskadrze 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego w Mińsku Mazowieckim.

W czerwcu 1994 r. Czesi podjęli oficjalną decyzję o wycofaniu samolotów **MiG-29** z uzbrojenia. Polska zgłosiła się na wymianę 10 samolotów za 11 nowo wyprodukowanych śmigłowców PZL W3 Sokół. Samoloty zostały skierowane do I.PLM. W 2003 r. Polska otrzymała z Niemiec 22 samoloty **MiG-29**, w tym 18 jedno-



miejscowych i cztery dwumiejscowe. Do WZL nr 2 w Bydgoszczy zostały dostarczone pomiędzy wrześniem 2003 r. a sierpniem 2004 r. Od czerwca 2005 r. cztery samoloty weszły na uzbrojenie 41. Eskadry Lotnictwa Taktycznego w Malborku.

Ex-niemieckie samoloty począwszy od momentu wprowadzenia do uzbrojenia w lotnictwie polskim były sukcesywnie wycofywane z eksploatacji ze względu na stopień zużycia. Ostatnie sprawne maszyny zostały przekazane lotnictwu Ukrainy. Obecnie wszystkie sprawne samoloty (14 egz. – z dostawy do Polski oraz ex-czeskie) tego typu pozostają na stanie 22. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Malborku, gdzie zakończą eksploatację. Samolotami tymi latają piloci z 1. ELT oraz 41. ELT.

BIES Z ELBŁĄGA

Samolot szkolny TS-8 Bies był jeszcze w latach 1970. podstawowym typem szkolenia podstawowego w polskim lotnictwie wojskowym. Wiele z tych samolotów po zakończeniu służby trafiło na pomniki, gdzie często ulegały dewastacji. Wysiłkiem entuzjastów lotnictwa kolejne egzemplarze wracają na polskie niebo. Oprócz latającego egzemplarza bazującego w podwarszawskich Oborach, możemy także oglądać innego odrestaurowanego Biesa. Elbląski TS-8 Bies opuścił zakłady PZL w Mielcu w 1959 roku. Od tamtego czasu służył do szkolenia pilotów wojskowych. Po służbie wycofany, czekał na remont do 2011 roku, gdy zakoń-



czył się jego remont. Samolot został dopuszczony do latania w kategorii 'Specjalny' podobnie jak wiele innych samolotów zabytkowych. Samolot nie może więc wykonywać akrobacji lotniczej. Otrzymał cywilną rejestrację SP-YBX. Dbając o zachowanie historycznych szczegółów samolot nosi malowanie wojskowe z szachownicami i czerwonym numerem bocznym 0929.

Obecnie samolot znajduje się obecnie w dyspozycji Aeroklubu Elbląskiego.

ST-8 Bies to jedna z bardziej udanych konstrukcji inż. Tadeusza Sołtyka, który był również konstruktorem słynnej Iskry. Samolot ma konstrukcję całkowicie metalową. Napędzany jest polskim silnikiem gwiazdowym WN-3 opracowanym przez znanego konstruktora Wiktora Narkiewicza. Przed wprowadzeniem samolotów TS-II Iskra służył do szkolenia pilotów wojskowych, później był wykorzystywany także w aeroklubach. Kilka egzemplarzy, które zostały przywrócone do latania na początku lat 2000. uległo uszkodzeniu wskutek wypadków lotniczych i nie wróciło do latania. Kilka egzemplarzy znajdujących się na pomnikach również doczekało się remontu i odnowione godnie upamiętniają najlepsze lata Polskich Skrzydeł.



M-346 Bielik (Master)

M-346 Master to samolot szkolno-treningowy produkowany przez włoskie konsorcjum Alenia Aermacchi obecnie Leonardo.

W 1993 roku, Aermacchi zawarła porozumienie z rosyjskim biurem konstrukcyjnym im. A.S. Jakowlewa i słowackim producentem silników Považské Strojárne Letecké Motory o współpracy przy budowie nowego, dwusilnikowego samolotu szkolno-treningowego, oznaczonego jako Jak-130 (po stronie rosyjskiej) i AEM-130 (po stronie włoskiej). Na podstawie posiadanej dokumentacji Aermacchi (obecnie Leonardo) opracowała własną wersję samolotu, modyfikując płatowiec, instalując swoje wyposażenie i wprowadzając zmiany związane z instalacją silników Honeywell TEC F-124-GA-200 o ciągu 27,8 kN każdy. Oblot samolotu o oznaczeniu M-346 nastąpił 15 lipca 2004.

Samolot jest elementem szerszego systemu szkolenia obejmującego urządzenie szkolenia naziemnego oraz symulatory, które mogą współpracować ze sobą w misjach prowadzonych przez kilka symulowanych samolotów, mogą także współpracować w czasie rzeczywistym z prawdziwymi samolotami w powietrzu.

M-346 użytkują wojska lotnicze Włoch, Singapuru, Izraela i Nigerii. 27 lutego 2014, w wyniku przetargu na Zintegrowany System Szkolenia Zaawansowanego, MON wybrało M-346 Master jako nowy odrzutowy samolot szkolny, który ma zastąpić wysłużone TS-II Iskra. Zakupiono osiem samolotów, które dostarczono do WSOSP w Dęblinie w 2016 i 2017 roku. W Polsce samoloty te otrzymały nazwę własną Bielik. W 2018 w dwóch transzach zamówiono kolejne osiem samolotów. Dostawy zakończyły się w 2022 roku. Obok samolotów, zakupiono siedmiu stanowisk symulatorowych

Poland
Mazury AirShow

Lotnisko Wilamowo
Kętrzyn Poland

AKJ

WYDARZENIE BILETOWANE
TOBILET.PL

**Mazury
AirShow
2024**

3-4.08.2024

Lotnisko Kętrzyn
Wilamowo

www.lotniskoketrzyn.pl | www.mazuryairshow.pl
e-mail: biuro@lotniskoketrzyn.pl

Fotografia: Andrzej Amerski, Marcin Huja, Michał Prokurat, Miłocż Bujalski, Andrzej Rogucki

Mazury AirShow 2024 – tym razem biletowane!

Nie rozwijając uzasadnienia takiej decyzji organizatora, w dniach 3-4 sierpnia wejście na lotnisko Kętrzyn Wilamowo, będzie za symboliczną partycypacją w kosztach mazurskich pokazów lotniczych. A więc by obejrzeć samoloty, poznać pilotów i podziwiać kunszt pilotażu znakomitych pilotów oraz zespołów lotniczych podczas już 23-ciego mazurskiego wydarzenia lotniczego pn. **Mazury AirSho 2024 należy zaopatrzyć się w stosowny bilet.**

W tej sprawie partnerem organizatorów jest TOBilet.pl. Zainteresowanych informacjami o rodzajach biletów i ich warunki sprzedaży pod linkiem:

<https://tobilet.pl/mazury-airshow-2024.html>

Mazury AirShow 2024

Zespół 3AT3

Nazywają się 3AT3 choć często latają w cztery samoloty. Formacja 3AT3 powstała w 2009 roku dzięki pomysłowi dwóch osób: Jakuba Kubickiego i Piotra Krasieńskiego. W zależności od potrzeb formację tworzą trzy lub cztery samoloty Aero AT-3 produkowane niegdyś w zakładach w Mielcu.

Te małe i lekkie, dwuosobowe samoloty turystyczne w założeniach konstruktora – Tomasza Antoniewskiego – służą do latania rekreacyjnego. Jednak w rękach doświadczonych pilotów pozwalają na wykonywanie całkiem efektywnych pokazów zarówno pilotażu indywidualnego jak i grupowego. Duże doświadczenie pilotów tworzących zespół pozwoliło stworzyć jedyny w swoim rodzaju pokaz lotniczy.



Dzięki temu, że samolot AT3 jest znany w środowisku lotniczym zespół zyskał rozgłos. Duże doświadczenie członków zespołu pozwala im realizować bardzo ciekawe pokazy w lotach w szyku. Zasłyneli m.in. tym, że w swoich pokazach utrzymują bardzo zwartą formację. Podczas wszystkich manewrów odległość między samolotami nie przekracza dwóch metrów.



AW101 Merlin

W 1977 r. brytyjska Marynarka Wojenna wydała zapotrzebowanie na nowy śmigłowiec następcę śmigłowca Westland „Sea King”. W tym celu W czerwcu 1980 r. brytyjska firma Westland i włoska Agusta utworzyły konsorcjum European Helicopters Industries (EHI). Nowy śmigłowiec otrzymał oznaczenie EH101 Merlin. Po przejęciu Westlanda przez włoski koncern Arusta i utworzeniu firmy AgustaWestland śmigłowce noszą oznaczenie AW101. Opracowano wiele wersji zgodnie z zapotrzebowaniem użytkowników, od śmigłowca zwalczania okrętów podwodnych (ZOP) po wersję transportową, wczesnego ostrzegania i wsparcia sił

lądowych, czy ratownictwa bojowego (CSAR).

AW101 jest użytkowany w Wielkiej Brytanii, Algierii, Arabii Saudyjskiej, Danii, Indiach, Kanadzie, Portugalii i we Włoszech.

W październiku 2016 polska Marynarka Wojenna zgłosiła Pilną Potrzebę Operacyjną na morskie śmigłowce poszukiwawczo-ratownicze w celu zastąpienia wycofywanych Mi-14. Ministerstwo Obrony Narodowej zawarło w kwietniu 2019 umowę na zakup czterech śmigłowców dla Marynarki Wojennej w wersji ZOP/SAR, które mogą jednocześnie prowadzić misje ratownicze oraz poszukiwania i zwalczania okrętów podwodnych. Mają zastąpić dotychczas używane śmigłowce Mi-14PŁ i PŁ/R. Pierwszy dostarczono 7 sierpnia 2023 roku.