

# GAZETA LOTNICZA

Radawiec Fly In – I Ogólnopolski Zlot Samolotów General Aviation

LOTNICZY DZIEŃ DZIECKA w RADAWCU

## Pompa infuzyjna objętościowa potrzebna od zaraz



Uniwersytecki Szpital Dziecięcy w Lublinie (Dziecięcy Szpital Kliniczny im. prof. Antoniego Gębali) to centrum pediatryczne dla regionu środkowo-wschodniego. Oficjalne otwarcie szpitala nastąpiło dnia 27 czerwca 1997 r.

### Informacje o pompie

Pompa infuzyjna volumetryczna (objętościowa) jest dwuliniowym, objętościowym systemem

infuzyjnym. Posiada możliwość podawania płynów z różnych źródeł: z dwóch butelek jednocześnie bądź butelki i strzykawki jednocześnie. Wykorzystywana jest do przetaczania płynów, w tym do żywienia pozajelitowego, przetaczania krwi i preparatów krwiozastępczych oraz chemioterapii. W pediatrii wykorzystywana jest w każdym z oddziałów. Urządzenie można zaprogramować na specjalne cykle, konkretne dawki i czas podawania leków.

Obecnie potrzebujemy zakupić do Szpitala 29 szt. pomp infuzyjnych objętościowych. Koszt zakupu jednego urządzenia wynosi ponad 7 tys. zł brutto. Część urządzeń w najbliższym czasie zostanie zakupionych przez Stowarzyszenie Przyjaciół Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego pn. „I Ty możesz pomóc choremu” z zebranych środków z 1% podatku od osób fizycznych i prawnych oraz z darowizn przekazanych przez darczyńców. Jednak



nadal nie są to wystarczające środki, aby zakupić wszystkie urządzenia.

Obecnie w USZD mamy 78 szt. tego typu urządzeń. Pracują one cały czas. Część urządzeń zużywa się i musimy wymieniać je na nowe, ale też ze względu na zwiększającą się z roku na rok liczbę pacjentów, nowe możliwości lecznicze i terapeutyczne potrzebujemy uzupełniać zakupy pomp infuzyjnych objętościowych.

Uniwersytecki Szpital Dziecięcy  
w Lublinie

## O fundacji W Dobrych Rękach

Fundacja W Dobrych Rękach została założona w 2017 roku w Lublinie. Jej fundatorem jest Magdalena Fijołek, która sama jest mamą chłopca z wadą rączek. To właśnie narodziny synka i niespodziewana trudna sytuacja życiowa, z którą wraz z mężem i starszym synem musiała się zmierzyć, były impulsem do działania.

Fundacja wspiera osoby z niepełnosprawnością poprzez organizację akcji charytatywnych, zbiórek, imprez sportowych itp. Równie ważnym celem Fundacji jest pomoc osobom niepełnosprawnym ruchowo w odkrywaniu Ich potencjału na spotkaniach, warsztatach i konferencjach.

Organizacja podejmuje i wspiera działania zmierzające do akceptacji osób z niepełnosprawnością w społeczeństwie. Współpracuje również z innymi organizacjami i przedsiębiorstwami, zrzesza osoby o dobrych sercach, gotowych do niesienia pomocy innym.

[wdobrychrekach.com](http://wdobrychrekach.com)



  
**KAGERO**  
publishing

[www.kagero.eu](http://www.kagero.eu)

[sklep.kagero.pl](http://sklep.kagero.pl)

[eventylotnicze.eu](http://eventylotnicze.eu)

Redaktor naczelny: Damian Majsak  
Sekretarz redakcji: [redakcja@kagero.pl](mailto:redakcja@kagero.pl), tel. 601 602 056

Opracowanie graficzne:  
Damian Majsak, Łukasz Maj

DTP: Łukasz Maj

Korekta: Stanisław Powala-Niedźwiecki

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych, zastrzega sobie prawo redagowania nadesłanych tekstów i nie odpowiada za treść reklam i ogłoszeń.

Opinie wyrażone w artykułach są prywatnymi opiniami autorów, za które Redakcja nie ponosi odpowiedzialności.

Wydawca: KAGERO Publishing  
ul. Akacjiowa 100, Turka, os. Borek, 20-258 Lublin 62  
tel./fax 0 81 501 21 05  
[www.kagero.pl](http://www.kagero.pl), [kagero@kagero.pl](mailto:kagero@kagero.pl)

Prezes zarządu:  
Damian Majsak – [kagero@kagero.pl](mailto:kagero@kagero.pl)

Marketing: Joanna Majsak (dyr.)  
– [marketing@kagero.pl](mailto:marketing@kagero.pl)

Dział sprzedaży: Maciej Łacina  
– [sklep@kagero.pl](mailto:sklep@kagero.pl), [sklep.kagero.pl](http://sklep.kagero.pl), tel. 609 326 009

Dział prenumeraty i reklamacji:  
[prenumerata@kagero.pl](mailto:prenumerata@kagero.pl),  
tel. 81 501 21 05

# Ci wspaniali mężczyźni na swoich latających gruchotach

Wśród patronów medialnych Lotniczego Dnia Dziecka w Radawcu jest „Magazyn Ilustrowany MILITARIA”, który w czerwcu tego roku obchodzi piętnastolecie istnienia. Z tej okazji redakcja magazynu zorganizowała wystawę samolotów historycznych Piper Cub, które pochodzą z prywatnych kolekcji oraz ze zbiorów Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

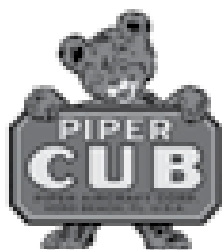
Dzieci i młodzież będą mogły oglądać te samoloty z bliska. Wystarczy wrzucić dowolną kwotę do puszki, wspierając w ten sposób Uniwersytecki Szpital Dziecięcy w Lublinie i w małej grupce przejść przez wyznaczoną bramkę, by znaleźć się na wystawie statycznej. Będzie można porozmawiać z pilotem, zajrzeć do kabiny, dowiedzieć się, do czego służą instrumenty pokładowe umieszczone na tablicy przyrządów. Dorośli, którzy marzą o prawdziwej przygodzie lotniczej, będą mieli szansę odbyć lot tymi samolotami.

– Latanie Piper Cubem to niesamowite przeżycie – mówi Damian Majsak, redaktor naczelny magazynu „MILITARIA”. – Przeszkłona, wąska kabina i skrzydła umieszczone nad nią zapewniają bardzo dobrą widoczność. Samolot bardzo dobrze reaguje na stery, wybacza błędy, nie jest zbyt szybki, co dla początkującego pilota jest dużym ułatwieniem. Można otworzyćabinę podczas lotu i napawać się pięknym widokiem, czując wiatr we włosach. Jest trochę niesforny podczas lądowania, jak każdy samolot z tylnym kółkiem, i trzeba bardzo uważać na boczny wiatr. Mój instruktor Marek Masalski, właściciel żółtego Piper Cub, twierdzi, że ten samolot potrafi ośmieszyć nawet najbardziej doświadczonego pilota. Już po pierwszym samodzielnym kręgu uwierzyłem w jego słowa.

Skoro mowa o samolotach Piper Cub, warto przybliżyć naszym czytelnikom historię z nim związane. Piper Cub to amerykański samolot turystyczny lat 30. XX wieku. Można było kupić taką maszynę w dowolnym kolorze, pod warunkiem że był to kolor żółty. Rok 1939 przyniósł firmie Billa Pipera bardzo duże zamówienia, gdyż jego Piper Cub stał się podstawowym samolotem szkolnym amerykańskich pilotów wojskowych. Na usterzeniu samolotu widniało logo firmy przedstawiające uśmiechniętego niedźwiadka. Żółtym Piper Cubem przyleci do Radawca Marek Masalski, czołowy instruktor Aeroklubu Warszawskiego. Będzie z nim można porozmawiać i polatać.

Pasażer będzie miał wspaniały widok, poza tym poczuje się jak pilot samolotu, gdyż w Piper Cubie pasażer siedzi na przednim siedzeniu, a pilot steruje maszyną za nim, z drugiego fotela.

Kiedy Ameryka przystąpiła do wojny z Niemcami, armia USA potrzebowała samolotu łącznikowego i rozpoznawczego. Piper Cub nadawał się do



też roli znakomicie. Wojskowa wersja nosiła nazwę Grasshopper. Taki samolot również pojawi się w Radawcu i co ciekawe... dokładnie ten egzemplarz był kiedyś własnością Aeroklubu Lubelskiego, o czym opowie podczas festynu dyrektor aeroklubu Adam Gruszecki i właściciel samolotu Antoni Nowak.

Trzeci Piper Cub – w barwach lotnictwa izraelskiego – przyleci z Muzeum Lotnictwa w Krakowie.

– Z samolotami Piper Cub wiąże się wiele ciekawych historii, również i taka, którą bardzo lubią słuchać dzieci – mówi Grzegorz Kaczuga z wydawnictwa KAGERO.

Pożary lasów są niezwykle niebezpieczne i w stosunkowo krótkim czasie potrafią rozprzestrzenić się na rozległych obszarach, niszcząc wszystko na swojej drodze. Aby zapobiegać pożarom, w USA prowadzono szeroką kampanię informacyjną, wykorzystując do tego celu wizerunek bohatera kreskówek Walta Disneya słonia Bambi. Początkowo słonik nie spełnił pokładanych w nim nadziei i do kampanii informacyjnej od 1944 r. „zatrudniono” misia. Brązowy niedźwiadek ubrany w kapelusz i zielone spodnie o imieniu Smokey widniał na tysiącach plakatów, przypominając odwiecznym lasy, że ich ostrożność i rozwaga pomogą uniknąć pożarów.

W 1950 r. Stany Zjednoczone obiegła historia niedźwiadka, który został uratowany z pożaru lasu przez strażaków w Capitan w stanie Nowy Meksyk. Rodzice niedźwiadka nie mieli niestety tyle szczęścia. Uratowany z pożaru zwierzę było bardzo poparzone. Przetransportowano go do pobliskiego Santa Fe, gdzie, po uprzednim opatrzeniu ran, zajmowały się nim dzieci weterynarza.

Stan misia wzbudził wielkie zainteresowanie społeczeństwa, które wysyłało listy i telefonowało,

by dowiedzieć się, co się z nim dzieje. Po negocjacjach, co zrobić z niedźwiadkiem postanowiono, że zostanie symbolem ochrony przeciwpożarowej i nadano mu imię Smokey (po niedźwiedziu z plakatów). Postanowiono też, że niedźwiadek zostanie przeniesiony do stolicy Stanów Zjednoczonych, do Zoo Narodowego w Waszyngtonie. Pojawił się jednak poważny problem z transportem. Wówczas Bill Piper, właściciel Piper Aircraft Co., wysłał po misia nowy egzemplarz samolotu Piper Cruiser, który w przeddzień lotu został udekorowany przez lokalnego artystę, Willa Schustera, napisem „Smokey” tuż obok namalowanego małego niedźwiadka ubranego w kapelusz i zielone spodnie.

Po kilkudniowym locie niedźwiadek Smokey dotarł do Waszyngtonu, gdzie został przedstawiony jako żywy symbol ochrony przeciwpożarowej. W waszyngtońskim zoo pozostał do 1975 r., kiedy to został zmuszony do przejścia na emeryturę, mając 70 niedźwiedzi lat (każdy urzędnik federalny musi przejść na emeryturę w wieku 70 lat). Zmarł rok później, a został pochowany na terenie Smokey Bear National Park w Capitan, New Mexico.

Festyn będzie przebiegał pod znakiem zbiórki publicznej oraz edukacji. Dzień Edukacji Lotniczej upłynie na spotkaniach i rozmowach z pilotami słynnych samolotów historycznych, samolotów i śmigłowców wojskowych oraz samolotów turystycznych i ultralekkich.

– Na dzieci czekają upominki i prezenty, nagrody w konkursach oraz smakołyki, „dmuchańce” i zabawy organizowane przez animatorów – mówi Karolina Sroka, koordynatorka przedsięwzięcia.

Wydarzenie poprowadzi Ryszard Majewski, redaktor Radia Lublin, który zainicjował nasze działania na rzecz pacjentów Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Lublinie.

Redakcja



**AEROKLUB LUBELSKI**  
czytaj więcej na str. 11

# Rajdy, zloty i przeloty

**L**ata dwudzieste... lata trzydzieste... Kto dziś pamięta zaprezentowany pod tym tytułem (ponad 30 lat temu!) film muzyczny Janusza Rzeszewskiego i refren jego tytułowej piosenki:

*Lata dwudzieste, lata trzydzieste  
Kiedyś dla wzruszeń będą pretekstem?*

Nie wdając się w zgadywanki dotyczące tęgich pamięciowych umysłów, pretekstem do przypomnienia tamtych lat w branży lotniczej może być tegoroczny zlot na lotnisko w Radawcu. Bo, jak to w historii bywa, kiedyś przecież... zaczęły się wśród „uskrzydłonych” różnego rodzaju rajdy, zloty i przeloty. Właśnie w latach dwudziestych, latach trzydziestych minionego wieku! Panowała wówczas moda na pobijanie kolejnych rekordów w przelotach odległościowych, w czym i nasi rodacy mieli swój udział. Do pionierów niewątpliwie wypada zaliczyć Stanisława Hausnera (lub Haznera).

Tak jakoś złożyło się, że próby pokonania Atlantyku Polacy zaczęli z drugiej strony „wielkiej wody”. O przeskoku oceanu samolotem Hausner zaczął przemyślać już w 1921 r., ale do realizacji tego zamiaru doszło dopiero 28 maja 1932 r. Nie udało się, bo z powodu niesprawności silnika musiał zawrócić. Drugą próbę podjął już tydzień później i dotarł nawet w pobliże portugalskiego wybrzeża, ale zabrakło paliwa i musiał wodować. Wyratowała go załoga przepływającego statku. Trzeciej próby już nie było, gdyż 18 maja 1935 r. Stanisław Hausner zginął podczas pokazu akrobacji nad Detroit.

Po nieudanych próbach przelotu Atlantyku podejmowanych przez krajowych lotników – m.in. mjr. pil. Ludwika Idzikowskiego, który podczas drugiego lotu zginął na Azorach – władze wojskowe zakazały wszelkich lotów transatlantycznych. Dziwnym trafem zakaz ominął kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego. Bez rozgłosu, niemal w tajemnicy, wyruszył on 7 maja 1933 r. na filigranowym płatowcu RWD-5 bis z afrykańskiego portu Saint Louis du Senegal i po trwającym dwadzieścia i pół godziny locie wylądował na brazylijskim lotnisku w Maceio.

Nie natrafiłem na żaden rejestr czy chronologiczny spis rajdowo-zlotowo-przelotowych imprez w regionie lubelskim, ale jakieś szczątkowe ślady udziału w nich pilotów lubelsko-podlaskich zostały odnotowane. Czołową pozycję, mających niewątpliwie charakter zlotu i rajdu jednocześnie, zajmują I Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze, rozegrane w dniach 31 stycznia i 1 lutego 1931 r. w Lublinie i Białej Podlaskiej. Inicjatorami ich przeprowadzenia i współorganizatorami były Kluby Lotnicze działające przy dwóch wytwórniach samolotów w tych miastach. W pierwszych zawodach



Drugi od lewej stoi samolot LKL-2 bis o znakach SP-ADE z Lubelskiego Klubu Lotniczego na jednym z rajdowych lotnisk

wzięło udział siedem dwuosobowych załóg z Białej Podlaskiej, Krakowa, Lublina, Lwowa i Warszawy, a zwycięzcami okazali się Lwowiaczy – pil. Kazimierz Chorzewski i obs. Kazimierz Twardowski. Do wybuchu wojny zawody rozegrano pięciokrotnie, a po wznowieniu w 1963 r. kontynuowano je pod nazwą Lubelskie Zimowe Zawody Samolotowe przez kilkadziesiąt następnych lat. Dziś, niestety, należą już do przeszłości.

Pionierem w *latach dwudziestych, latach trzydziestych* – i to od razu na skalę europejską – stał się pilot Klubu Lotniczego PWS w Białej Podlaskiej – Antoni Uszacki, który w 1932 r. wystartował w II Międzynarodowym Mityngu Lotniczym w Warszawie. W rok później Uszacki i mechanik Zygmunt Dudyński uczestniczyli na samolocie PWS-50 w trzecich (a faktycznie drugich) zawodach zimowych. Ten turniej charakteryzował się cechami rajdowo-nawigacyjnymi na długiej, okrężnej trasie z Lublina przez Białą Podlaskę, Kowel, Luck, Zamość, Sandomierz i Dęblin do

Lublina (717 km). Aura przy tym spletała figla i nie tęgi mróz czy śnieżne zasy były największą przeszkodą, a niemal wiosenna odwilż i rozmiękle lotniska, na których grzęzły koła samolotów. Jesienią 1932 r. dwaj reprezentanci Lubelskiego Klubu Lotniczego: pil. Wojciech Kołaczkowski i obs. Jan Waroczewski wygrali konkurencję najkrótszego rozbiegu do startu i w końcowej punktacji zajęli trzecie miejsce w IV Locie Południowo-Zachodniej Polski. Od 1934 r. Klub Lotniczy PWS w różnego rodzaju zawodach, rajdach i zlotach reprezentował jeden z najaktywniejszych pilotów – Zygmunt Przeorski. Już w następnym roku wystartował do długodystansowego Rajdu Bałtyk-Beskid, w którym sklasyfikowany został na ósmym miejscu. Jak na debiutanta był to wynik bardzo dobry. Szczególnie sezon lotny 1936 r. był niezwykle bogaty w lotnicze rajdy i regionalne zloty. Wspomniany Przeorski ze Stefanem Hauschildem najpierw wzięli udział w Zlocie Gwiazdzistym do Poznania, zajmując jedenaste miejsce,



Samolot RWD-5 o znakach SP-AJA z Aeroklubu Warszawskiego uczestniczący w Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodach Lotniczych

potem Przeorski ze Stanisławem Siedleckim w Locie Północno-Wschodniej Polski byli na ósmym miejscu i ponownie ta sama para w VI Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych w kategorii juniorów zajęła wysoką piątą pozycję. Ogromna ilość startów Przeorskiego w różnorodnych zawodach przekracza ramy tej publikacji i dlatego wspomnieć wypada tylko te, w których znalazł się w czołówce. A więc zwyciężył w Zlocie do Gorlic, natomiast w II Locie Pomorskim do Torunia wygrał wszystkie konkurencje pilotażowe i w ostatecznej punktacji był drugi!

Przełom lat 1936–1937 nie był dla Lubelskiego Klubu Lotniczego dobrym okresem. Likwidacja Zakładów Mechanicznych „E. Plage i T. Laśkiewicz”, z którymi LKL był blisko związany i korzystał z ich lotniska, uszkodzenia sprzętu latającego oraz zapaść finansowa zastępowały udział w jakichkolwiek rajdach, zlotach i przelotach. Zniknął też Lubelski Klub Lotniczy, a w jego miejsce w 1937 r. pojawił się Aeroklub Lubelski. Nie próżnowali jednak piloci z Białej Podlaskiej. W 1938 r. byli gospodarzami inaugurujących sezon V Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych, w których wysokie trzecie miejsce zajęł młody pilot Marian Supernak z obs. Stanisławem Szyszczynskim. Drugą imprezą tego roku były zawody klubowe, a trzecią zlot do Pińska pod nazwą *Poznajemy Polesie*. W Krajowych Zawodach Lotniczych startowały aż trzy załogi Aeroklubu Podlasko-Poleskiego (dawny Klub Lotniczy PWS), plasując się zespołowo na piątej pozycji. Na Lwowskim Zlocie Pilotów Jan Piotrowski, jako jeden z pięciu bialskich pilotów,



Grupa pilotów, członków Lubelskiego Klubu Lotniczego przed klubowym hangarem na Bronowicach

wyróżniony został nagrodą specjalną Marszałka Polski Edwarda Rydza-Śmigłego.

Rok 1939 rozpoczęły 17 lutego VI Lubelsko-Podlaskie Zimowe Zawody Lotnicze – ostatnie, jak się potem okazało – kończące na niebie *lata dwudzieste, lata trzydzieste*.

– Z różnych stron Polski przyleciała taka zgraja konkurentów – ktoś zażartował – że dla naszych pucharów już nie starczyło.

Faktycznie. Na nowym lotnisku w Świdniku zjawily się aż 22 załogi, a walka na trasach była tak bezpardonowa, że „krakusy” na pierwszą i drugą

pozycję nikogo z miejscowych nie dopuścili, a nawet na trzecim *ex aequo* musiały zmieścić się dwie śląskie załogi. I tak lubelsko-podlaskim lotnikom przerwano „sen o potędze”. Ostatnia przed wybuchem wojny impreza lotnicza pod nazwą Zlot do Gdyni zakończyła się na tydzień przed pamiętnym dniem 1 września 1939 r. Uczestniczący w niej Zygmunt Przeorski z Białej Podlaskiej wspominał:

– Mieliliśmy tylko jedno życzenie: zdążyć do domu, zanim rozpęta się wojenne piekło.

Tadeusz Karol Chwałczyk  
Wszystkie zdjęcia ze zbiorów autora

## Targi Lublin S.A.

Targi Lublin S.A. są jednym z najważniejszych ośrodków targowych w Polsce. Odpowiednie zaplecze (ponad 12 tys. wewnętrznej powierzchni wystawienniczej), profesjonalny zespół i 20-letnie doświadczenie wpływają na to, że rokrocznie organizujemy około 60 wydarzeń.

Co roku Targi Lublin odwiedza ponad 200 tys. zwiedzających, a wystawia się tu 2500 firm. Branżowe wydarzenia targowe obejmują tematykę budowlaną, motoryzacyjną, rolniczą, energetyczną, ochrony granic i wiele innych. Odbywa się też wiele eventów o charakterze edukacyjnym, kulturalnym i rozrywkowym.

Naszym zdecydowanym atutem jest doskonała lokalizacja. Targi Lublin S.A. usytuowane są przy ulicy Dworcowej, w pobliżu centrum miasta. Tuż obok znajduje się Dworzec Główny PKP w Lublinie oraz przyszyły dworzec metropolitalny. Obiekt doskonale nadaje się do organizacji targów, ale także kongresów, konferencji, szkoleń oraz imprez okolicznościowych, takich jak: bankiety, koncerty, występy artystyczne.

Targi Lublin S.A.



## Szkoła marzeń

**Z**awsze marzyłem o lataniu, od dziecka chciałem zostać pilotem wojskowym, to mój wymarzony zawód. Dlaczego? Bo to nie jest zwykła szkoła. To szkoła marzeń. Tak najczęściej odpowiadają studenci Lotniczej Akademii Wojskowej na pytanie, jak znaleźli się w *Szkole Orłąt*.

### Szkoła Asów

Kandydaci do LAW to ludzie z pasją, urodzeni, by latać. To właśnie czyni uczelnię tak wyjątkową. Dla wielu młodych ludzi, którzy pragną włożyć stalowy mundur powietrznej husarii, LAW jest szkołą marzeń, a wstąpienie w jej szeregi to spełnienie ich życiowych ambicji, dziecięcych fantazji i realizacja pasji do lotnictwa.

Oczywiście nie tylko marzenia o przestworzach motywują do złożenia wniosków. Wśród czynników determinujących kandydaci wymieniają również chęć wstąpienia do Sił Zbrojnych RP, elitarność zawodu i ogromny prestiż szkoły, a w perspektywie duże możliwości rozwoju zawodowego. Jednakże droga od marzeń do ich realizacji jest długa i wieloetapowa. *Szkoła Orłąt* to jedyna placówka w Polsce kształcąca kandydatów na pilotów wojskowych. Prawie stuletnia tradycja szkoły w połączeniu z nowoczesną infrastrukturą i unikatową ofertą szkoleniową to największe atuty LAW. Jednak prawdziwym potwierdzeniem potencjału pracujących tu ludzi, kadry naukowej i dydaktycznej jest uzyskanie w 2018 r. statusu Akademii.

### Rekrutacja

Studia wojskowe są przeznaczone dla kandydatów na żołnierzy zawodowych. Wiedza i umiejętności zdobyte podczas kształcenia w LAW zapewniają uzyskanie jednej z wymienionych kwalifikacji zawodowych: pilota wojskowego, nawigatora wojskowego statku powietrznego, nawigatora naprowadzania, kontrolera ruchu lotniczego, operatora Bezzałogowego Statku Powietrznego i logistyka portów lotniczych. Studenci specjalności „pilotaż” realizują szkolenie praktyczne na różnych typach statków powietrznych i uzyskują nalot od 180 do 200 godzin.

### Co wyróżnia system szkolenia LAW?

Największym kapitałem *Szkoły Orłąt* są jej podchorążowie i studenci. Uczelnia jest obecnie zorientowana przede wszystkim na potrzeby Polskich Sił Zbrojnych, ale kształci również przyszłą kadrę lotnictwa cywilnego. Bardzo ważnym elementem nauczania jest przygotowanie studentów pod względem kondycyjnym i fizycznym, które odbywa się na lotniczo-gimnastycznych przyrządach specjalnych. Ćwiczenia te zwiększają odporność zmysłu równowagi pilota na zakłócenia orientacji przestrzennej w locie.

Lotnicza Akademia Wojskowa

Zdjęcia: Andrzej Rutkowski, archiwum LAW





**Fundusz**

# **„Dobrze, że żyjesz”**

im. Karoli Majewskiej



**fdzz.pl**

## Karola

„Życie z chorobą nie musi być smutne” – ten tytuł bloga prowadzonego niemal do końca życia przez naszą córkę doskonale ją charakteryzuje. Jak patrzymy na Karolkę dzisiaj, widzimy ciężko chore dziecko, chorujące z godnością i – kiedy to tylko było możliwe – także z... uśmiechem.

Karolka urodziła się 16 czerwca 2000 roku. Kiedy miała sześć i pół roku, dokładnie 11 grudnia 2006 roku, spadła na nas choroba: „Zespół nerczycowy” – uchylaliśmy przy pierwszym przyjęciu do szpitala. Dramatyczny przebieg choroby można by opisywać bardzo długo. Częste pobytu w szpitalach w Lublinie i Warszawie. Momenty dramatyczne i lęk o życie córeczki. Bardzo realny lęk. Karolka w tym wielkim bólu potrafiła się uśmiechać, a na pierwszym etapie chorowania – także wspierać innych. W Centrum Zdrowia Dziecka siedziała godzinami przy Dominice – dziewczynce porażonej przez rodziców. Przy Patryku, który już nie żyje. Godzinami rozmawiała z ciociami – pielęgniarkami, i prowadziła niemal naukowe debaty z lekarzami. Prawie od zawsze wolontariuszka w wielu akcjach. Zbiernia na potrzebujących w akcji Pomóż Dzieckom Przetrwać Zimą.



Całym sercem z Wielką Orkiestrą Świątecznej Pomocy i Jankiem Owsiakiem. Marzytelka Fundacji Mam Marzenie. Wiele razy opowiadała o swojej walce z chorobą w radiu, telewizji i prasie. Blogerka i osoba aktywna w mediach społecznościowych, które chwilami były jej „oknem na świat”. Karolki już z nami nie ma. Odeszła 31.07.2017 r.

Jako rodzina i przyjaciele czujemy wielką potrzebę choćby symbolicznego kontynuowania **DZIEŁA NASZEJ CÓRKI**

Redaktor

**Anna i Ryszard**



## Fundusz

Fundusz powstał z myślą o dzieciach samotnych i pochodzących z domów o skrajnej biedzie, które przebywają w Uniwersyteckim Szpitalu Dziecięcym w Lublinie. Często chorobie towarzyszy dramatyczna sytuacja rodzinna, w niektórych przypadkach rodzice nie są w stanie udźwignąć opieki nad niepełnosprawnym dzieckiem. Celem Funduszu jest gromadzenie środków finansowych, aby zabezpieczyć podstawowe potrzeby najmłodszych pacjentów – ubranka, kosmetyki, artykuły sanitarne. Pomoc przekazywana jest bezpośrednio na oddział szpitalny, na którym przebywa potrzebujący pacjent. Szanując godność podopiecznych Funduszu, nie udostępniamy żadnych danych, które mogłyby być podstawą do identyfikacji dziecka.

**Dowiedz się więcej**

**fdzz.pl**

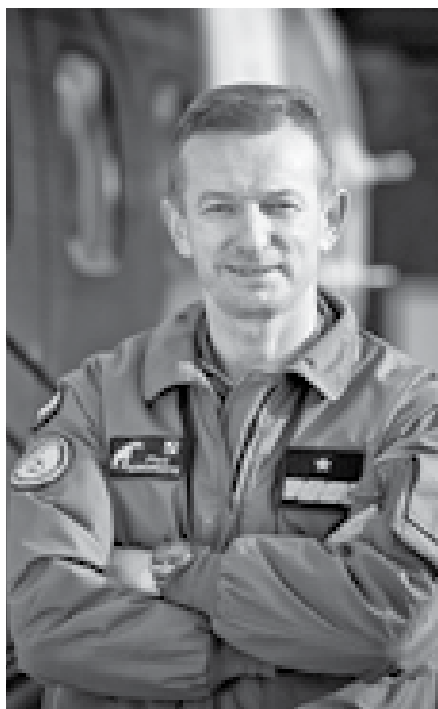


Fundusz „Dobrze, że żyjesz”  
imienia Karoli Majewskiej



nelakarol.blogspot.com

## Od rektora-komendanta gen. bryg. pil. dr. Piotra Krawczyka



### Założenia szkolenia przyszłych pilotów

Szkolenie pilotów wojskowych jest wyjątkowym przedsięwzięciem opartym na kilku czynnikach. Po pierwsze, należy wziąć pod uwagę

charakter przyszłych zadań, które bezpośrednio wiążą się z przewidywanym przebiegiem współczesnych konfliktów zbrojnych. Po drugie szybki rozwój technologii zapewnia nam coraz to nowe rozwiązania. Musimy być elastyczni, aby dostosować się do nowej rzeczywistości. Kształcenie pilotów staje się coraz bardziej kosztowne. Nie możemy sobie pozwolić na szkolenie podchorążych, którzy nie spełniają określonych wymogów, w związku z czym proces rekrutacji jest kluczowym elementem selekcji kandydatów.

Kolejnym aspektem, który należy uwzględnić, są warunki fizyczne. Piloci pracują na granicy możliwości ludzkiego organizmu, do których przeciętny człowiek nie jest ani biologicznie, ani psychicznie przystosowany – dlatego tak ważna jest wytrzymałość. Muszą też posiadać zdolności manualne, które gwarantują sprawną i bezbłędną obsługę urządzeń.

### Idealny kandydat do Szkoły Orłąt

Tym, co wyróżnia dobrego przyszłego pilota, jest dystans do samego siebie i ogromna życiowa pokora. Szkolimy w oparciu o nowoczesne strategie, technologie i rozwiązania. Musimy tak przewidywać charakter kształcenia, aby na bieżąco zmieniać program nauki i dostosowywać go do nowoczesnych technologii i innowacyjnego sprzę-

tu. Jednakże przede wszystkim należy znaleźć złoty środek w tym właśnie szkoleniu, bo nowoczesny pilot to połączenie Einsteina, inżyniera i żołnierza – to musi być ktoś, kto nie tylko potrafi latać nowoczesnym statkiem powietrznym, ale też przetrwa na terytorium wroga po katapultowaniu. Niezwykle ważny jest też spokój i umiejętność szybkiego podejmowania trafnych decyzji. Tam, w górze, w sytuacjach kryzysowych muszą liczyć przede wszystkim na siebie. Selekcja w tym fachu jest ogromna, więc trzeba być konsekwentnym i pewnym siebie.

Elementem kluczowym jest proces selekcji do Akademii, czyli wybór optymalnego kandydata spełniającego wstępne kryteria i wykazującego się właściwymi predyspozycjami do służby w powietrzu i służby wojskowej w ogóle. Niezmiennie bezlitosną częścią tego procesu są badania lekarskie.

### Kobiety w LAW

Aktualnie w Szkole Orłąt kształcą się około 10% kobiet. Nie jest to zawód dla każdego i nie stosuje się tutaj parytetów. Nie ulega jednak wątpliwości, że szczególnie wymagająca pod względem fizycznym i psychicznym jest specjalność pilota samolotu odrzutowego, na której w Lotniczej Akademii Wojskowej kształcą się dwie przedstawicielki płci żeńskiej.

# LOTNICZY DZIEŃ DZIECKA w Aeroklubie Lubelskim

## I Ogólnopolski Zlot Samolotów General Aviation

1 czerwca 2019 roku



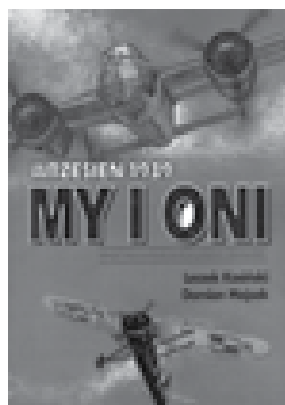
Organizatorzy: Kagero Publishing Sp. z o.o.,  
Aeroklub Lubelski, Targi Lublin S.A.



## Kagero Publishing – publikacje i eventy

W grudniu 1991 r. ukazała się pierwsza publikacja naszego wydawnictwa – czasopismo dla modelarzy „Air Show”. Pierwszy numer składał się z planów modelarskich słynnego amerykańskiego samolotu B-25 Mitchell. Autorem rysunków był Mariusz Łukasik, który okazał się naszym najwierniejszym autorem i przyjacielem. Współpracujemy z nim do dzisiaj. Koniec lat 90. XX wieku był okresem wielkiej rewolucji na rynku wydawniczym, państwowe wydawnictwa upadały, powstawały prywatne drukarnie, wydawnictwa i hurtownie książek.

Spróbowaaliśmy swoich sił na rynku, wydając w 1994 r. książkę Leszka Kosińskiego i Damiana Majsaka pt. „My i oni”. Czasopismo, od którego zaczęliśmy naszą działalność, upadło, książki okazały się lepszym pomysłem. „Samuraj” autorstwa Saburo Sakai – wspomnienia największego asa japońskiej marynarki wojennej, który przeżył wojnę – doczekały się kilku wznowień i dodruków. Wydaniu książki Barbary Simons-Gnys towarzyszyła wizyta w kraju polskiego pilota Władysława Gnysia, który jako pierwszy w II wojnie światowej zestrzelił niemiecki samolot. Lata 90. przyniosły nam szereg kontaktów z polskimi i zagranicznymi pilotami, które zaowocowały wydaniem ich książek.



marka.lubelskie.pl



– W 1995 r. jadąc do Warszawy z nakładem książki „Podniebne rodeo” Ryszarda Grundmana, uległem poważnemu wypadkowi – wspomina Damian Majsak, założyciel wydawnictwa. – Czołowego zderzenia z tirem nigdy się nie zapomina.

Prawie cały nakład książki został zniszczony, wiele egzemplarzy było przebitych odpryskami szkła na wylot. To zdarzenie zatrzymało rozwój naszego wydawnictwa. Odszkodowanie nie pokryło kosztów druku. Promowaliśmy się na niezliczonych w Polsce piknikach lotniczych. Bywało, że nie stać na nas było na wynajęcie stoiska i sprzedawaliśmy książki prosto z walizki. Prowadzenie firmy bez kapitału to jak walka z grawitacją. Prędzej czy później czeka nas twarde lądowanie.

– Musiałem zamknąć wydawnictwo i szukać pracy – wspomina Damian Majsak. – Trafiłem do „Dziennika Wschodniego”, gdzie pracowałem jako dyrektor marketingu i reklamy. Bardzo dobrze wspominał tamten okres. Poznałem wielu wspaniałych ludzi i wiele się od nich nauczyłem. Praca w tak dużym wydawnictwie, jakim wówczas był Edytor Press, zainspirowała mnie do wznowienia działalności wydawniczej. Lekcje, jakie odebrałem w poprzednich latach, odrobiłem bardzo starannie i reaktywowałem wydawnictwo. Nadal wydawałem książki o tematyce lotniczej i militarnej, ale nauczony doświadczeniem skierowałem je na rynek zagraniczny. Pomagała mi w tym moja żona Joanna Majsak, która stworzyła od podstaw sieć dystrybucji dla naszych książek – od Europy Zachodniej po Amerykę Północną i Azję. Od wydania pierwszej książki minęło 25 lat.

Wydaliśmy ponad 1200 publikacji anglojęzycznych i polskich. Są one dostępne w znanych międzynarodowych sieciach Bern and Nobles, Amazon i wielu innych. Wydajemy około 60 tytułów rocznie i dostarczamy je do kilkudziesięciu księgarni i hurtowni na całym świecie. Kagero Publishing jest rozpoznawalną marką na rynku niszowych książek militarnych i historycznych, publikują u nas autorzy zagraniczni i polscy. Książki powstają w naszym studio graficznym pod Lublinem, a drukowane są w wielu drukarniach w całej Polsce. Niemal 100% nakładu każdej książki trafia za granicę. Na polskim rynku od piętnastu lat istnieje magazyn „MILITARIA” i nieco od niego młodszy „Super Model” – pismo dla modelarzy.

– Dodatkową działalnością wydawnictwa jest organizacja eventów lotniczych na Lubelszczyźnie. Jesteśmy dumni z faktu, że wprowadziliśmy na Lu-



belszczyznę pokazy lotnicze po 25 latach przerwy. Nie czuliśmy się komfortowo, widząc, jak pokazy lotnicze rozwijają się w Polsce i omijają nasz region, mimo że Lublin, Biała Podlaska i Dęblin to najważniejsze miasta w historii polskiego lotnictwa.

Zaczelśmy dość skromnie, ale spektakularnie, organizując przylot Jacka Mainki samolotem Supermarine Spitfire do Polski. Kiedy wszystkie poważne instytucje, banki i międzynarodowe koncerny wycofały się z obietnic i Jacek Mainka nie miał żadnego sponsora, postanowiliśmy sfinansować tę wizytę. Nasz udział to 90% kwoty, pozostałą sumę pozyskaliśmy od firmy Navcom Systems. Samolot przyleciał oczywiście na Lubelszczyznę do Portu Lotniczego Lublin, a następnie do Dębina. Spełniłmy w ten sposób marzenie polskich pilotów walczących na Zachodzie. Niestety nie było im dane przylecieć do Polski na Spitfire'ach.

Międzynarodowy Piknik Lotniczy LOTNICZE DEPUŁTYCZE to nasz autorski projekt, który nie tylko organizowaliśmy niemal samodzielnie, ale też finansowaliśmy. W pierwszej edycji współfinansował wydarzenie Navcom Systems, w ramach założonego przez nas konsorcjum, w drugiej wyłącznie KAGE-

RO. Wspierali nas lokalni sponsorzy. Ich wkład finansowy nie przekroczył 10% całkowitego budżetu, ale był ważnym jego elementem. Organizacyjnie wspomagała nas Gmina Chełm, która w drugiej edycji pokryła część kosztów przedsięwzięcia. Liczyliśmy na to, że LOTNICZE DEPUŁTYCZE będą cyklicznym wydarzeniem promującym Chełmszczyznę i województwo lubelskie. To był największy w 2017 i 2018 r. piknik lotniczy w Polsce, a zdaniem Urzędu Lotnictwa Cywilnego i wielu obserwatorów z branży był również najlepiej promowany, zorganizowany i najciekawszy pod względem programu lotniczego. Ani KAGERO, ani Navcom Systems nie traktowały tego projektu jako narzędzie biznesowe. Motywowała nas chęć stworzenia czegoś niezwykłego i to osiągnęliśmy w stu procentach. Do powodzenia tego projektu przysłużyło się wielu ludzi spoza wydawnictwa. Wymienić tu należy Wojciecha Miturę z firmy MIKO, Dariusza Mockę, Grzegorza Grabarczuka, płk. Artura Kalko, Karolinę Srokę, Ryszarda Mielniczuka i Tomasza Sienkę. W większości bezinteresowni, kierowani lokalnym patriotyzmem i lotniczą pasją poświęcili swój cenny czas, aby piknik LOTNICZE DEPUŁTYCZE był nieprzeciętnym wydarzeniem.



Do promocji naszego województwa tak pod względem walorów turystycznych, jak i niezwykle bogatych tradycji lotniczych wykorzystujemy rajdy samolotowe. Współpracujemy z Navcom Systems, Aeroklubem Lubelskim, Aeroklubem Stalowowolskim i wieloma firmami. Przy organizacji innych eventów lotniczych współpracujemy z Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Współpraca układa nam się znakomicie i wiele sobie po niej obiecujemy.

I Lot Wschodniej Polski im. Pawła Złotowa, który odbył się we wrześniu ubiegłego roku, składał się z samolotów turystycznych współczesnych i historycznych. To chyba jedyny taki rajd w Europie, w którym biorą udział samoloty pamiętające czasy drugiej wojny światowej. Zamierzamy ten rajd kontynuować, zmieniając w każdej edycji jego trasę. Załogi z całej Polski były pod wrażeniem nie tylko krajobrazów Lubelszczyzny, ale i prężnie działających, nowoczesnych firm, które odwiedziły.

Naszym najnowszym, jedenastym eventem jest Lotniczy Dzień Dziecka połączony z I Ogólnopolskim Złotem Samolotów General Aviation. Mamy nadzieję, że stworzymy w Radawcu cykliczną imprezę, która z roku na rok będzie się rozwijała i przynosiła naszemu regionowi wymierne korzyści promocyjne.



Kierujemy się pasją do lotnictwa i lokalnym patriotyzmem. Podobnych do siebie pozytywnie zakręconych pasjonatów zapraszamy do współpracy. Na Lubelszczyźnie ich nie brakuje. Organizując eventy lotnicze, zawsze chcieliśmy nadać im wymiar prospołeczny i charytatywny. Udało nam się to dzięki Ryszardowi Majewskiemu z Radia Lublin, który ukierunkował nasze działania. Wspiera nas organizacyjnie Fundacja „W Dobrych Rękach” oraz pani Karolina Sroka, która bardzo angażuje się w pozyskiwanie sponsorów. Eventy lotnicze to bardzo kosztowne przedsięwzięcia, niemniej znając doskonale specyfikę takich imprez i środowisko lotnicze, potrafimy zoptymalizować koszty. Inni tego nie potrafią lub nie chcą robić, dlatego mamy nad nimi przewagę.

Bardzo się cieszymy, że nasze wysiłki docenił i wsparł Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego, wójt Gminy Konopnica, Warter Aviation, Lotnicza Akademia Wojskowa i Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie. Wydarzenie organizujemy wspólnie z Aeroklubem Lubelskim i Targami Lublin, dysponując małym budżetem. Mimo to liczymy, że nasza inicjatywa spotka się z zainteresowaniem braci lotniczej i lokalnej społeczności, co pozwoli nam zakupić sprzęt dla Uniwersyteckiego Szpitala Dziecięcego w Lublinie. Mamy jeszcze wiele pomysłów na eventy lotnicze i chcielibyśmy je zrealizować nie gdzie indziej, tylko na naszej Lubelszczyźnie.

Redakcja Kagero



## Aeroklub Lubelski

Pierwsze aeroplany nad Lublinem pojawiły się już po ośmiu latach od startu pierwszego samolotu na świecie. W 1911 r. lublinianie na własne oczy zobaczyli samoloty, które wylądowały na placu Wyścigowym (obecnie dzielnica Dziesiąta). Ale na to, żeby w Lublinie powołać aeroklub, trzeba było jeszcze trochę poczekać. Na pomysł stworzenia aeroklubu wpadli w połowie lat 20. pracownicy mieszczących się na Bronowicach Zakładów Mechanicznych Emil Plage i Teofil Łaskiewicz w Lublinie.

W dniu 15 sierpnia 1927 r. grupka pracowników fabryki powołała Koło Miłośników Lotnictwa. Wśród założycieli Koła były znane postacie, m.in. Antoni Mroczkowski, as myśliwski z I wojny światowej i Jerzy Dąbrowski – późniejszy konstruktor samolotu PZL.37 Łoś.

Początki nie były oczywiście łatwe. Klubowiczom najbardziej doskwierał brak sprzętu. Dzięki wysokim składkom, a także pomocy fabryki i innych instytucji, udało im się zbudować pierwszy samolot. Nazwano go od pierwszych liter nazwisk konstruk-



Samoloty na lotnisku Zakładów Mechanicznych E.Plage – T.Łaskiewicz w Lublinie podczas I Lubelsko-Podlaskich Zimowych Zawodów Lotniczych w 1931 r.

torów – Dąbrowski, Uszacki – DUS-3. Obłot maszyny odbył się w październiku 1928 r. Samolot chyba się udał, bo już podczas pierwszego lotu pilot kpt. Antoni Mroczkowski wykręcił nim pętlę.

W dniu 13 kwietnia 1929 r. Koło zostało przekształcone w Lubelski Klub Lotniczy (LKL) z dwoma sekcjami: konstrukcyjną i lotniczo-treningową. Pierwsze lotnisko Klubu znajdowało się niemal w centrum Lublina – tam, gdzie jest obecnie osiedle Bronowice (jedna z ulic w osiedlu Bronowice nosi obecnie imię Plagego i Łaskiewicza).

Przedwojenny Lubelski Klub Lotniczy prowadził swą działalność w wielu sekcjach zainteresowań, w tym sekcji modelarskiej, lotniczo-treningowej, szybowcowej i spadochronowej (wieża do skoków mieściła się na skrzyżowaniu obecnej ulicy Spadochroniarzy i al. Raclawickich). Lubelscy piloci z sukcesami szkolili się i startowali w zawodach. W 1931 r. aeroklub zorganizował pierwsze na świecie zimowe zawody lotnicze, które odbywają się do dzisiaj. Aeroklubowi lotnicy znani byli w kraju i za granicą.

Działalność Aeroklubu doprowadziła do wyszkolenia sporej grupy pilotów wysokiej kla-



Jak-9 przed portem Aeroklubu Lubelskiego w Radawcu w 1958 r.

sy, którzy walczyli później w dywizjonach bombowych i myśliwskich na wszystkich frontach II wojny światowej.

Po upadku fabryki samolotów Plage i Łaskiewicz – w 1938 r. aeroklub przeniósł się z Bronowicz do Świdnika, ale działalność szkoleniową wkrótce przerwała wojna.

Po II wojnie światowej działalność aeroklubu reaktywowano w sierpniu 1946 r. na lotnisku w Świdniku k. Lublina. Głównym wyposażeniem aeroklubu były wtedy Po-2 – „latające maszyny do szycia”, czyli popularne kukuryżniki.

W 1952 r., po tym jak zapadła decyzja o uruchomieniu w Świdniku produkcji śmigłowców, aeroklub musiał poszukać sobie innego miejsca. W 1953 r. Aeroklub Lubelski został przeniesiony na zachód od Lublina do miejscowości Radawiec, gdzie funkcjonuje do dzisiaj. Warto nadmienić, że w latach 50. instruktorem samolotowym klubu był ostatni dowódca Dywizjonu 303 – Witold Łokuciewski.

Piloci wyszkoleni w klubie byli mistrzami Polski i nieraz ustanawiali rekordy. Tu zaczęła latać najwybitniejsza polska pilotka szybowcowa, siedemnastokrotna rekordzistka świata Pelagia Majewska.

Dzisiaj wychowankowie Aeroklubu Lubelskiego reprezentują wszystkie rodzaje lotnictwa. Latają w PLL „LOT”, w lotnictwie wojskowym, sanitarnym i rolniczym.

Źródło zdjęć: zbiory aeroklubu



STUDIA WOJSKOWE  
STUDIA CYWILNE

# LOTNICZA AKADEMIA WOJSKOWA

DZIEKANAT WYDZIAŁU LOTNICTWA | +48 261 518 811

DZIEKANAT WYDZIAŁU BEZPIECZENSTWA NARODOWEGO I LOGISTYKI | +48 261 518 269

BIURO REKRUTACJI WOJSKOWEJ | +48 261 517 733

[www.www.law.mil.pl](http://www.www.law.mil.pl)



WSZYSTKO, CO WAŻNE DLA LOTNICTWA,  
ZACZYNA SIĘ W **SZKOLE ORLA**

