

1/2015
(130) rok XV
ISSN 1508-5082

PODKARPACKI PRZEGLĄD SAMORZĄDOWY

PODNIĘBNE

ATRAKCJE W MIELCU

Podkarpackie Pokazy Lotnicze

ISKRY, FIREBIRDS, GRUPA ŻELAZNY, ARTUR KIELAK

Wszystko o mistrzach pilotażu

JAK I NA CO

można zdobyć unijne pieniądze
w nowej perspektywie 2014-2020?

LOTNICTWO TO NASZA SPECJALIZACJA

mówi w wywiadzie marszałek Władysław Ortyl

SKORZYSTAJ Z FUNDUSZY EUROPEJSKICH NA PODKARPACIU NA LATA 2014-2020



SIĘGNIJ PO NOWE MOŻLIWOŚCI !

ZNAJDŹ NAJBLIŻSZY PUNKT INFORMACYJNY NA WWW.RPO.PODKARPACIE.PL



Fundusze
Europejskie
Program Regionalny


PODKARPACIE

Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne





Tak było

2 lata temu

POKAZY Z OKAZJI 75-LECIA PZL MIELEC

W NUMERZE:

Tak było 2 lata temu - pokazy lotnicze z okazji 75-lecia PZL Mielec.....1

Lotnictwo to nasza inteligentna specjalizacja - rozmowa z marszałkiem Władysławem Ortyłem.....2,3

TS-11 Iskra czyli 55 lat historii polskiego lotnictwa.....4

Podniebne akrobacje nie tylko w męskim wydaniu.....5

Pokazy bez „czarnych jastrzębi” i M28? Niemożliwe!.....6

Orientacyjny program pokazów.....7

Mapa Podkarpackich Pokazów Lotniczych.....8,9

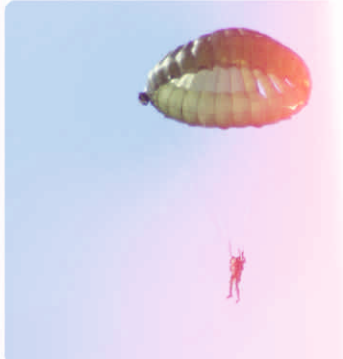
Gwiazdy Podkarpackich Pokazów Lotniczych.....10

Latanie jest romantyczne... - wywiad z Rafałem Brzózka.....11

Ja, moja maszyna i żywioł - rozmowa z A.Kielakiem.....12,13

Mieleckie lotnisko czyli co i kto tu nie lądował!.....14,15

Nowa perspektywa - nowe szanse i możliwości.....16



Podkarpacki Przegląd Samorządowy
Wydawnictwo okolicznościowe
Samorządu Województwa Podkarpackiego

Wydawca:
Urząd Marszałkowski Województwa Podkarpackiego
w Rzeszowie
Al. Łukasza Cieplińskiego 4, 35-010 Rzeszów
tel. 17 860 67 05, 17 860 67 62, faks: 17 850 17 81
pps@podkarpackie.pl
www.podkarpackie.pl

Redaktor naczelny: Tomasz Leyko
Redakcja zastrzega sobie prawo redagowania
i skracania nadesłanych tekstów.

Przygotowanie do druku i druk:
Drukarnia GZAZ
Malinie 214
39-331 Chorzelów

Nakład: 2000 egzemplarzy
Okładka: S. Kieszkowski, UMWP/fot. BCI





LOTNICTWO

TO NASZA INTELIĞENTNA SPECJALIZACJA

fot. T. Leyko

rozmowa z Marszałkiem Województwa Podkarpackiego Władysławem Ortyłem

- Panie marszałku dlaczego to właśnie pokazy lotnicze będą główną imprezą promocyjną województwa podkarpackiego?

- Pierwsze skojarzenia z Podkarpaciami to przede wszystkim lotnictwo, Łańcut oraz Bieszczady stąd też nasz wybór wydaje się jak najbardziej słuszny. Zagłębiając się w szczegóły rzeczywiście w naszym regionie koncentruje się przemysł lotniczy. To u nas prężnie działa klastr Dolina Lotnicza, który nawet wykracza poza województwo, o firmy z Lubelszczyzny i Małopolski. Przypomnę, że Dolina Lotnicza koncentruje 90 procent całego polskiego przemysłu lotniczego. Lotnictwo i kosmonautyka jest naszą inteligentną specjalizacją. Skoro w puli środków unijnych są także pieniądze na promocję to myślę, że taka forma jest dla województwa podkarpackiego najlepsza. Chcemy żeby to była impreza cykliczna. Co dwa lata odbywałyby się duże, efektowne pokazy na przystosowanym lotnisku w Mielcu, może również w przyszłości w Rzeszowie. W latach pomiędzy, imprezy o nieznacznie mniejszym rozmiarze organizowane byłyby w Stalowej Woli i w Krośnie.

- Wspomniał pan, że inteligentną specjalizacją województwa jest lotnictwo. Co to oznacza?

- To wynika z naszej Regionalnej Strategii Innowacji. Musieliśmy wskazać dziedziny, które są naszą specjalnością, jaki kierunek rozwoju ma nasze województwo. Dzięki temu w nowej perspektywie finansowej będziemy mogli przekazać wsparcie dla przedsiębiorców właśnie z tych dziedzin. Unia chce żeby pomoc udzielana przedsiębiorcom była przemyślana, usystematyzowana, nieprzypadkowa. Lotnictwo, mimo poważnego ciosu zadanego przez rząd w kwietniu, wciąż w naszym regionie będzie potrzebować

ludzi do pracy. Podkarpackie to nie tylko lotnictwo i kosmonautyka ale również informatyka czy jakość życia. To nasze kolejne inteligentne specjalizacje. Nie zapominamy o motoryzacji czy biotechnologii.

- Omawiane wsparcie to przede wszystkim Regionalny Program Operacyjny?

- Zdecydowanie tak. Ten program będzie miał istotne znaczenie dla przedsiębiorców. Na oś pierwszą czyli na Konkurencyjną i Innowacyjną Gospodarkę dedykujemy dokładnie 374 mln euro wsparcia. Moim zdaniem to jedna z najważniejszych osi w tym programie operacyjnym. Wkrótce będziemy ogłaszać pierwsze nabory. Pomoc dla podkarpackich firm to bardzo szerokie pojęcie. Na pewno stawiać będziemy na przedsiębiorców, którzy chcą tworzyć stałe i trwałe miejsca pracy czyli na dłuższy okres. Muszą prowadzić badania, tworzyć laboratoria, ośrodki badawczo-rozwojowe itp. Cenimy innowacje. Tacy przedsiębiorcy nie podejmują takich kroków nierozważnie, a to oznacza, że mają zamiar na dłużej związać się z naszym województwem i jego mieszkańcami. Nie chcemy aby powstała fabryka, która za kilka lat przeniesie się w inną część kraju czy Europy.

- W naszej rozmowie często pojawia się Dolina Lotnicza. Wyrósł jej poważny konkurent, nomen omen „Wyżyna Lotnicza”.

- Pierwszym ciosem dla Doliny był rządowy wybór śmigłowca dla armii. To był zły sygnał dla Polaków, że polski rząd nie docenia rodzimego przemysłu. To może być również fatalny sygnał dla inwestorów tej branży, którzy postawią sobie pytanie czy warto tu tworzyć nowe fabryki. W końcu zaskoczyły i zadziwiły nas publikowane za duże pieniądze

olbrzymie ogłoszenia prasowe obwieszczające powstanie Wyżyny Lotniczej. Zastanawiam się czy ten twór nie powstaje na siłę i jakie ma szanse funkcjonowania. Dolina Lotnicza skupia bowiem 90 procent przemysłu lotniczego w Polsce. Znając realia sceptycznie patrzymy na przyszłość Wyżyny Lotniczej. Nie wyobrażam sobie rządowego wsparcia dla Wyżyny, bo takie przedsięwzięcia powinny być inicjatywami oddolnymi.

- Mówi pan, że Dolina Lotnicza będzie potrzebowała rąk do pracy, ale wiele młodych ludzi stąd wyjeżdża, głównie za granicę albo do jeszcze większych ośrodków. Jak można ich zatrzymać?

- Współpracujemy z Wojewódzkim Urzędem Pracy, który będzie instytucją zarządzającą RPO, w części finansowanej z Europejskiego Funduszu Społecznego. Tu pierwsze nabory już ruszyły. Świetnie sprawdzał się program Podkarpacie dla Zawodowców. Chcemy go kontynuować, ale to nie wszystko. Nowa perspektywa finansowa daje w tym względzie również duże możliwości. Program Operacyjny Wiedza Edukacja Rozwój 2014-2020, co daje znamieny skrót POWER, to nowe rozwiązanie finansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego na rzecz zatrudnienia ludzi młodych. Środki te mają zostać przeznaczone dla młodzieży na płatne staże, dotacje pozwalające założyć własną firmę, szkolenia zwiększające kompetencje zawodowe czy bony pokrywające koszty dojazdu lub zamieszkania wynikające z podjęcia pracy. O środki z tego programu będą mogli również w ramach konkursów aplikować niepubliczne instytucje działające na rzecz rynku pracy Podkarpacia. Ten program wychodzi naprzeciw jednemu z większych problemów Podkarpacia. Jest skierowany do młodzieży, która w związku z nieadekwatnymi dla nich ofertami zatrudnienia, wymagającymi wykazania bogatego doświadczenia, nie może sprawnie rozpocząć kariery zawodowej na terenie województwa. Na uzyskanie wsparcia może liczyć nawet 60 tysięcy osób. Skoro mówimy o Wojewódzkim Urzędzie Pracy to warto też wspomnieć rolę tej instytucji w trakcie

ostatnich zwolnień w PZL Mielec. Uruchomiona szybko i sprawnie pomoc, pozwoliła przeprowadzić ten trudny proces niemalże bezboleśnie.

- W RPO najwięcej pieniędzy wciąż przeznaczonych jest na infrastrukturę. Ta perspektywa każe jednak inaczej wydawać te środki niż poprzednio?

- W ogóle cała perspektywa zasadniczo jest inna. O infrastrukturze też musimy myśleć w kontekście gospodarczo-społecznym. Przedsięwzięcia muszą być komplementarne z innymi projektami. Dlatego tak ważna jest dla nas S19 i zjazd z autostrady oraz kolejowe połączenie z Warszawą. Przypomnę, że nie ma już możliwości finansowania dróg lokalnych. Pierwsze przetargi właśnie ruszają. Do 2018 roku chcemy wykonać mniejsze inwestycje, które jesteśmy w stanie oddać i rozliczyć. Wówczas możemy się starać o dodatkową pulę pieniędzy. Jesteśmy w Mielcu i tu planujemy dwie ważne inwestycje: rewitalizację linii kolejowej oraz budowę drugiego mostu. Zależy nam żeby dokończyć rozpoczęte inwestycje i poprawić rozwiązania komunikacyjne. Miarą naszego rozwoju infrastruktury będzie to, ile pozyskamy z programów na poziomie krajowym.

- Na koniec wróćmy do pokazów. Który punkt bogatego programu wzbudza w panu największe zainteresowanie?

- Na pewno z sentymentem oglądam zawsze te samoloty, które wyprodukowano w Mielcu, zarówno te starsze maszyny, jak i współczesne. Akrobacje na Iskrach zawsze są efektowne i cieszę się, że nie zabraknie ich podczas naszej imprezy. Pokazy to także współcześnie produkowany M28 czy wspomniany już przez nas Black-Hawk. Sam pracowałem prawie 10 lat kiedyś jako konstruktor w WSK Mielec, a konkretnie w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym. Byłem zaangażowany przy niektórych maszynach, które znamy z powietrza mam więc do mieleckich samolotów szczególny sentyment. Miło jest mieć takie właśnie wspomnienia.

Rozmawiał Tomasz Leyko



TS-11 Iskra

czyli 55 lat historii polskiego lotnictwa

Kto wie jak potoczyłyby się losy tego wspaniałego samolotu, gdyby zwyciężył w przeprowadzonym w Moskwie konkursie na odrzutowy samolot szkolno-treningowy dla Układu Warszawskiego w 1961 roku. Wtedy lepszy był czechosłowacki Delfin.

Bez względu na to Iskry już „za życia” stały się legendarne. Niebawem muszą skończyć służbę w polskim wojsku, a zastąpią je maszyny kupowane już nie w Polsce, a szkoda... Ale to temat na inną publikację.

Samolot zaprojektowany przez zespół pod kierunkiem Tadeusza Sołtyka (stąd w nazwie TS) był pierwszą polską konstrukcją napędzaną silnikiem odrzutowym. Do 1987 roku zbudowano łącznie 400 egzemplarzy tego samolotu w różnych wersjach.

Iskry produkowano w Mielcu od 1960 roku. To maszyny szkolno-treningowe i służą do dziś w armii (w przeciwieństwie do wspomnianych Delfinów). Podczas pokazów zobaczymy je zarówno w sobotę, jak i w niedzielę.

12 września na mieleckim niebie znów pokaże się Zespół Akrobacyjny "Biało-Czerwone Iskry". Jest to kontynuator utworzonego w 1969 r. w 60. Lotniczym Pułku Szkolnym w Radomiu zespołu "Rombik", który od 1991 r. przyjął oficjalną nazwę "Zespół Akrobacyjny Iskry". Od początku istnienia piloci zespołu latają na samolotach TS-11 "Iskra", które w roku 1991 na jego potrzeby zostały zmodernizowane, wyposażone w światowej klasy system radiowo-nawigacyjny i pomalowane w narodowe barwy. W związku z reorganizacją lotnictwa polskiego w marcu 2000 r. zespół został przeniesiony do Dębina do 1 Ośrodka Szkolenia Lotniczego, będącego integralną częścią Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych.

W tym czasie uległa również zmianie nazwa zespołu na "Biało-Czerwone Iskry", zostało zaprojektowane nowe logo, którego kolorystyka razem z nazwą nawiązuje do barw narodowej flagi.

Na przestrzeni lat dokonywano wielu zmian związanych z personelem i programem. Obecnie zespół tworzą:

- Dowódca Zespołu - mjr Tomasz CZERWISKI;
- Lider - kpt. Maciej KOPIEL;
- Lewoskrzydłowy - mjr Jacek JAWOREK;



Iskra z Fundacji Biało-Czerwone Skrzydła, fot. T. Leyko

- Drugi Lewoskrzydłowy - kpt. Piotr BEREZIŃSKI;
- Prawy Prowadzony - kpt. Paweł WICHOWICZ;
- Drugi Prawy Prowadzony i Solo - kpt. Przemysław ĆWIKLAK;
- Zamykający - kpt. Jerzy SKALIŃSKI;

Zarówno w sobotę jak i w niedzielę zaprezentuje się również Iskra z Fundacji Biało-Czerwone Skrzydła. Historia tego konkretnego egzemplarza jest niezwykle ciekawa.

TS-11 Iskra bis D 1214, znaki rej. SP-YBC. Samolot wyprodukowany w 1974 r. W czasie swojej 32 letniej służby w polskim lotnictwie wojskowym wylatała 2880 godz. i 39 min., wykonując 6100 operacji lądowań i startów. Ostatni wojskowy lot Iskry 1214 odbył się 14 kwietnia 2004 roku.

W 2006 roku samolot został sprzedany przez Agencję Mienia Wojskowego. W 2013 roku założyciele Fundacji Biało-Czerwone Skrzydła odkupili go od prywatnego właściciela i podjęli się trudnego zadania odbudowy i przywrócenia Iskry do stanu lotnego. Proces usprawniania samolotu trwał ponad 6 miesięcy. 19 października 2014 r. Iskra, już z cywilnymi znakami SP-YBC pierwszy raz po 10 letniej przerwie znów wzbiła się w powietrze.

Dzięki odbudowie Iskry przedstawiciele fundacji pokazali, że samoloty kończące służbę w wojsku mogą otrzymać „drugie życie” w lotnictwie cywilnym i przez najbliższe lata cieszyć oczy pasjonatów awiacji. Pilotem fundacji, który dokonał oblotu po procesie odbudowy i aktualnie prezentuje możliwości pilotażowe samolotu na największych pokazach lotniczych jest mjr rezerwy Sławomir Hetman, posiadający nalot ogólny 8000 godzin z czego ponad 1200 na TS-11. Piotr Maciejewski oraz Jakub Kubicki to aktualnie jedyni w Polsce cywilni piloci szkolący się na samolocie TS-11 Iskra.

Fundacja Biało-Czerwone Skrzydła za główny cel stawia sobie propagowanie polskiego lotnictwa oraz polskiej myśli techniki lotniczej. Iskra jest pierwszym eksponatem powstającego Latającego Muzeum Lotnictwa Polskiego. W planach jest pozyskanie i przywrócenie do lotów innych samolotów, które zostały zbudowane w Polsce lub pełniły służbę w polskiej armii.



Biało-Czerwone Iskry, fot. K. Wiśniewski, foto.kaplus.pl

Podniebne akrobacje

nie tylko w męskim wydaniu

Ci wspaniali mężczyźni w swych latających maszynach... - tak mogłaby brzmieć najkrótsza recenzja tego, co mają do zaprezentowania w Mielcu członkowie Grupy Akrobacyjnej Żelazny oraz skrzydlaci akrobaci z FireBirds. To nie byłaby jednak do końca prawda, bo obok mężczyzn wystąpiąrównie wspaniałe kobiety!

Cały czas próbujemy czegoś nowego, chcemy zaskakiwać naszych widzów. Zgromadzonej w Mielcu publiczności zaprezentujemy nasz najnowszy układ z dziewczynami – Magdą Stróżyk - wykonującą akrobacje szybowcowe oraz Agatą Nykaza - na samolocie Extra 330, jako prowadzącą, która będzie holowała szybowiec. Jestem przekonany, że widzowie to spodoba – dzieli się szczegółami dotyczącymi występu Wojciech Krupa z Grupy Akrobacyjnej „Żelazny”.

Podczas tego pokazu lewoskrzydłowym będzie Piotr Haberland, a prawoskrzydłowym Wojciech Krupa.

Pilotów z grupy „Żelazny” będzie można podziwiać czterokrotnie. Charakterystyczne czerwone maszyny zatańczą nad głowami widzów w samo południe w sobotę i niedzielę. Ci którzy nie zdążą dotrzeć na tę część pokazów, będą mogli podziwiać „Żelaznych lotników” o godzinie siedemnastej.

Historia grupy „Żelazny” sięga 1999 roku, a nazwa wiąże się z pierwszym sponsorem akrobatów. Powstanie i funkcjonowanie grupy związane jest z Aeroklubem Ziemi Lubuskiej. Od 2008 roku nosi oficjalną nazwę „Grupa Akrobacyjna ŻELAZNY Aeroklubu Ziemi Lubuskiej i Aeroklubu Poznańskiego”. Od chwili swego powstania grupa dysponowała dwoma samolotami Zlin Z-526AFS oraz jednym samolotem Zlin Z-50L. W tym roku akrobaci z grupy ŻELAZNY prezentowali już swe umiejętności między innymi na Air Show w Radomiu oraz podczas imprez w Poznaniu i Krakowie.

Jak mówią członkowie „Żelaznego” : „Loty akrobacyjne to niezwykła okazja doznania ekstremalnych wrażeń. Podczas mrozącego krew w żyłach lotu samolotem akrobacyjnym, który umożliwia wykonanie manewrów z prędkością od 100 do 400 km/h i przeciążeń do 8g”.

Mamy nadzieję, że te wrażenia staną się udziałem wszystkich - widzów mieleckich pokazów, tym bardziej, że samoloty pilotowane są przez mistrzów akrobacji lotniczej.

Równie emocjonujących chwil z pewnością nie zabraknie podczas Akrobacji Samolotowych „FireBirds”. Ich początek podczas Akrobacji Samolotowych „FireBirds”. Ich początek w sobotę i niedzielę o 13.10. „FireBirds” to polska grupa akrobacyjna w skład której wchodzi Adam Labus, Łukasz Świdorski oraz Sebastian Nowicki. Ci trzej piloci znani są z osiągnięć w indywidualnej akrobacji samolotowej. Jako zespół zadebiutowali w ubiegłym roku.

Adam Labus na Zlinie 50LS, latający na pozycji lidera to wielokrotny uczestnik międzynarodowych zawodów w akrobacji lotniczej. W powietrzu spędził ponad 3500 godzin. Prawoskrzydłowy Sebastian Nowicki, pilotujący na mieleckim niebie samolot Extra 330 LC, na co dzień zasiada na fotelu kapitana cywilnych samolotów, na europejskich trasach pilotuje Airbusa 320. Jego bilans w powietrzu to 7500 godzin.

Z kolei lewoskrzydłowy Łukasz Świdorski, na samolocie Extra 330 SC to mistrz Polski w akrobacji samolotowej w 2013 roku, którego nalot życiowy to pół tysiąca godzin.

Ci trzej piloci połączyli się siły, aby pasją latania oraz doświadczeniem dzielić się z fanami akrobacji lotniczych. Nad Podkarpaciem tych trzech pasjonatów zaprezentuje urozmaicone figury akrobacji lotniczej oraz niezwykłą precyzję pilotażu, tak, aby w pamięci widzów pozostały na długo ogniste ptaki na tle mieleckiego nieba.



Grupa Akrobacyjna Żelazny



Pokazy bez "czarnych jastrzębi" i M-28?

Niemożliwe!

PZL Mielec to niekwestionowany lider w produkcji lotniczej na polskim rynku. Powstałe w 1938 roku zakłady funkcjonują dziś jako spółka zależna amerykańskiego koncernu Sikorsky Aircraft Corporation, choć bliski finalizacji jest ich zakup przez Lockheed Martin. Konstrukcje, które opuszczają mieleckie zakłady cechuje niezawodność, solidność i wysoka jakość wykonania. Znajdują uznanie wśród zagranicznych nabywców, dlatego z powodzeniem są eksportowane do wielu krajów świata. Podczas pokazów zobaczymy popisy pilotów w Black Hawk i M28.

Black Hawk to legendarny wielozadaniowy śmigłowiec transportu taktycznego. Będący na wyposażeniu armii USA od 1978 roku, jest uznawany za najlepszy śmigłowiec wielozadaniowy na świecie. S-70i Black Hawk od 2010 roku jest produkowany w Polskich Zakładach Lotniczych w Mielcu. Poszczególne modele tego śmigłowca są wykorzystywane do różnorodnych zadań przez rządy 29 państw.

Jego cechami szczególnymi są doskonałe osiągi i walory eksploatacyjne niejednokrotnie potwierdzone w bardzo różnych warunkach klimatycznych. Jest używany do transportu oddziałów, zaopatrzenia i rannych. Dodatkowo pod kadłubem (na haku zewnętrznym) może przenosić ładunki o masie do 4000 kg. Wielokrotnie był

wykorzystywany na polu walki, a jego cechy konstrukcyjne zapewniają dużą przeżywalność w sytuacjach awaryjnych. W 1994 roku wyprodukowano dwutysięczny egzemplarz Black Hawka, a w roku 2001 liczba wyprodukowanych śmigłowców osiągnęła 2500 sztuk.

M28 to kolejny sztandarowy produkt mieleckich zakładów i jeden z najpopularniejszych samolotów pasażersko-transportowych. Powstał jako modyfikacja radzieckiego samolotu pasażersko-transportowego An-28. Pod taką nazwą był produkowany do końca lat 80-tych, w następnej dekadzie znany był jako Skytruck. Maszyna została wyposażona w silniki Pratt&Whitney Canada PT6A-65B i pozytywnie przeszła wszystkie testy. Samolot trafił m.in. do odbiorców z USA, Wenezueli, Kolumbii, Indonezji, a także Nepalu i Jordanii. W polskiej armii użytkowana jest militarna odmiana M28 Bryza.

M28 jest samolotem klasy STOL posiadającym możliwość startu i lądowania również na nieutwardzonych lądowiskach gruntowych. To maszyna dwusilnikowa z trójkołowym stałym podwoziem, wyposażona w zestawy przyrządów VFR oraz IFR, system radionawigacyjny, 2 radiostacje UHF i pilota automatycznego. W kabinie M28 mieści się do 18 foteli, do jego atutów należy zaliczyć chociażby: niski koszt eksploatacji, łatwą i szybką zmianę konfiguracji wnętrza kabiny, czy doskonałe własności lotne na małych prędkościach.



fot. M.Mielniczuk

Black Hawk - dane techniczne:

Napęd: 2 × General Electric T700-700,
o mocy 1560 KM każdy
Długość kadłuba: 15,26 m
Wysokość: 5,13 m
Masa własna: 4 819 kg
Prędkość maks.: 295 km/h
Zasięg: 2130 km (przelot)
Długość trwania lotu: 3,2 h



fot. Archiwum PZL Mielec

PZL M28 - dane techniczne:

Rozpiętość skrzydeł: 22,06 m
Długość całkowita: 13,10 m
Wysokość: 4,90 m
Maksymalna masa startowa i do lądowania: 7500 kg
Prędkość: 365 km/h
Maksymalny pułap: 6000 m

ORIENTACYJNY

Program

POKAZÓW

Uwaga: rozkład poszczególnych lotów
i udział poszczególnych ekip może ulec zmianie

SOBOTA

PLANOWANE POKAZY 10:00 – 14:00

STATEK POWIETRZNY

Blok modelarzy
3xAzymuth Trike

Boeing Stearman PT-17 Kaydet

RWD-5

De Havilland Tiger Moth

AN-2

XtremeAir XA-41 Artur Kielak

Wiatrakowiec Xenon

Formacja 3AT3

DA-42 Diamond Twin Star

Maciej Pospieszynski - Szybowiec S-1 Swift

Celfast Flayng Team

Mi-2

3xM-20 Mewa

3xPipper Seneca V

Trójhol szybowców

RODZAJ POKAZU

Pokazy modeli latających

Prezentacja w locie

+ zrzut spadochroniarzy

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Desant skoczków

Akrobacja samolotowa

Prezentacja w locie

Pokaz

lotu w szyku

Prezentacja w locie

Akrobacja szybowcowa

Pokaz

akrobacji zespołowej

Prezentacja w locie

Lot grupowy

Prezentacja w locie

hol szybowców

STATEK POWIETRZNY

Blok modelarzy
3xAzymuth Trike

Boeing Stearman PT-17 Kaydet

RWD-5

De Havilland Tiger Moth

AN-2

XtremeAir XA-41 Artur Kielak

Wiatrakowiec Xenon

DA-42 Daimond Twin Star

Formacja 3AT3

Maciej Pospieszynski - Szybowiec S-1 Swift

Celfast Flayng Team

Mi-2

3xM-20 Mewa

3xPipper Seneca V

Trójhol szybowców

MIG-15

RODZAJ POKAZU

Pokazy modeli latających

Prezentacja w locie

+ zrzut spadochroniarzy

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Desant skoczków

Akrobacja samolotowa

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Pokaz

akrobacji zespołowej

Akrobacja szybowcowa

Pokaz akrobacji

zespołowej

Prezentacja w locie

Lot grupowy

Prezentacja w locie

hol szybowców

Pokaz akrobacji

PLANOWANE POKAZY 14:00 – 18:00

MIG-15

2xM18 Dromader

„Żelazny” grupowo

M 28

S 70i

XtremeAir XA-41

6xTS 11 Iskra Wojsko

Boeing Stearman PT-17 Kaydet

RWD-5

AN-2

De Havilland Tiger Moth

„Żelazny” solo

Grupa Firebirds

TS-11 Iskra SOLO

M28 Bryza

6xBalony na uwięzi

Pokaz akrobacji

Zrzut bomby wodnej

Akrobacja zespołowa

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Akrobacja samolotowa

Pokaz

akrobacji grupowej

Prezentacja w locie

Desant skoczków

Prezentacja w locie

Pokaz solowy

Pokaz

akrobacji zespołowej

Pokaz solowy

Desant wojskowy

Zawis

2xM-18 Dromader

„Żelazny” grupowo

XtremeAir XA-41 Artur Kielak

Boeing Stearman PT-17 Kaydet

RWD-5

AN-2

De Havilland Tiger Moth

Nieuport 11

Grupa Firebirds

TS-11 Iskra SOLO

6xBalony na uwięzi

M28 Bryza

Zrzut bomby wodnej

Akrobacja zespołowa

Akrobacja samolotowa

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Desant skoczków

Prezentacja w locie

Prezentacja w locie

Pokaz

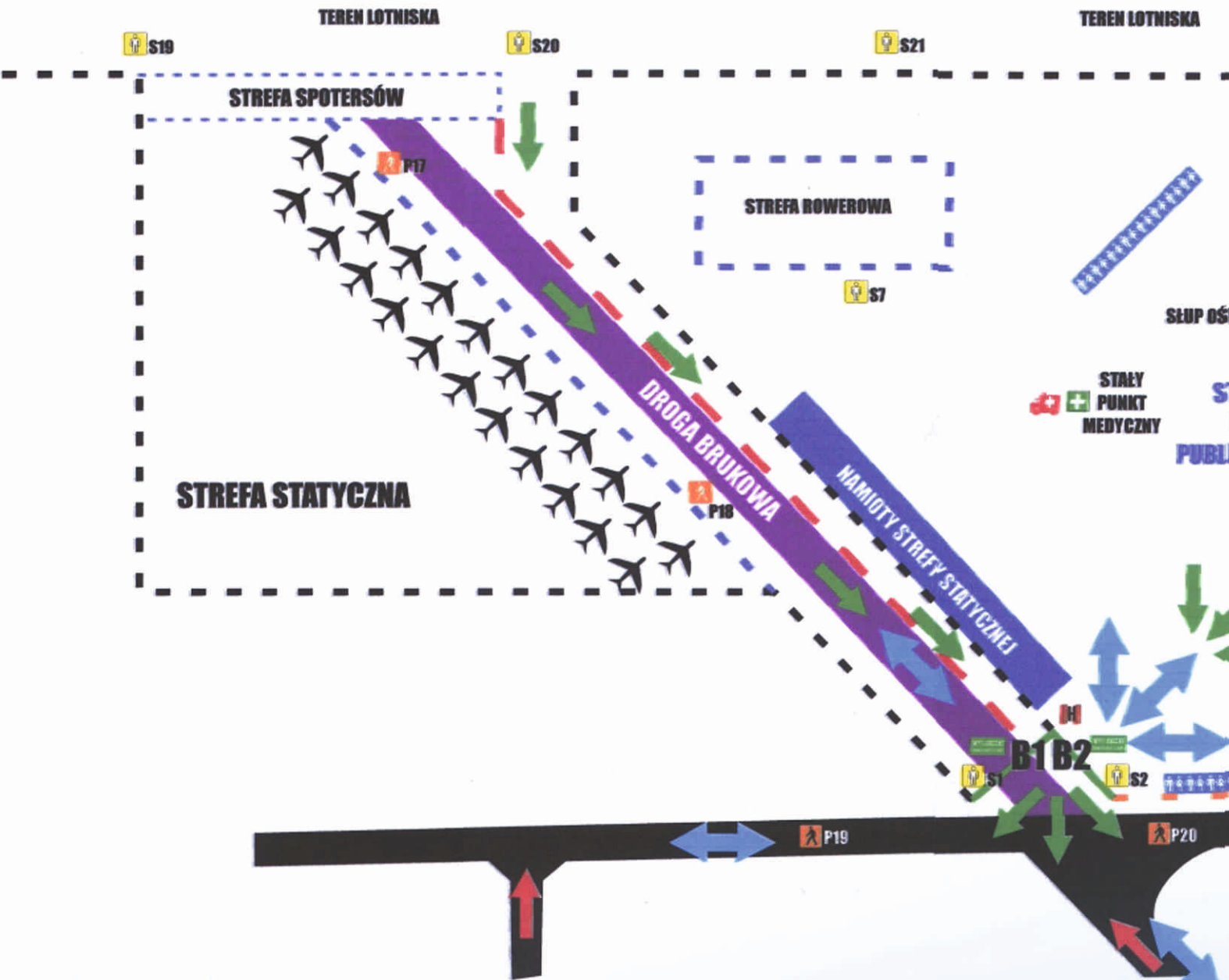
akrobacji zespołowej

Pokaz akrobacji

Zawis

Desant wojskowy

Mapa POKDARPACKICH



- Patrol stały
- Patrol pieszy
- Szalety
- Gastronomia
- Parking

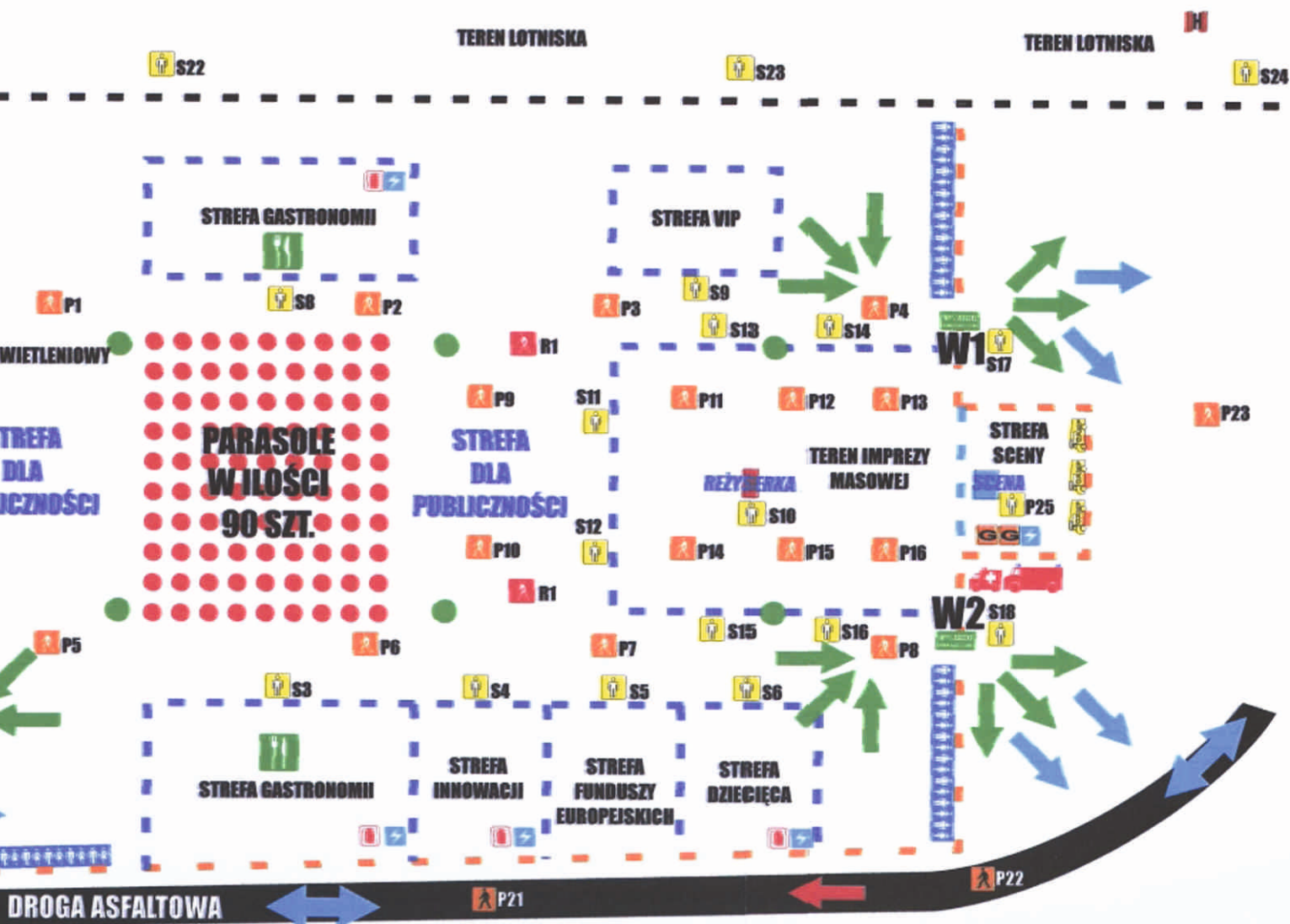
- RATOWNICZY Patrol pieszy
- STAŁY Punkt pomocy medycznej
- Pogotowie

- Straż
- Hydrant
- Gaśnica

- Agregat
- NAMIOT Garderoba
- CAMPER Garderoba

- Droga ewakuacyjna
- Droga dojazdowa służb ratowniczych
- Droga dojeźdźców i rowerzystów
- Wyjście ewakuacyjne

POKAZÓW LOTNICZYCH



P PARKING DLA VIP, OBSŁUGI I MEDIÓW

■ STARA WIEŻA - BIURO PRASOWE

B1 BRAMA WEJŚCIE/WYJŚCIE
W1 BRAMA WYJŚCIE

● Słup oświetleniowy
 ● Parasol

- Ogrodzenie trwałe
- - - Ogrodzenie tymczasowe WYSOKIE
- - - Ogrodzenie tymczasowe NISKI PŁOTEK
- - - Ogrodzenie tymczasowe PŁOTEK ZAPOROWY
- - - Wygrozdzenie TASMA BIAŁO/CZERWONA

GWIAZDY Podkarpackich Pokazów Lotniczych

Choć na niebie aż roi się od maszyn latających, mieleckie pokazy mają całkiem mocną obsadę naziemną. Nie zabraknie dobrej muzyki, popisów grup tanecznych, świetnej formy teatru ulicznego a także miejsca dla fanów nauki - czyli strefy innowacji.



BRACIA

oraz

Krzysztof CUGOWSKI

Mr. POLLACK



Zespół **DwaA**



Krakowski Teatr Uliczny
SCENA KALEJDOSKOP



Prowadzenie

Radek
BRZÓZKA

Latanie

jest romantyczne...

rozmowa z Radkiem Brzózką, prezenterem telewizyjnym, miłośnikiem paralotniarstwa, komentatorem i prowadzącym Podkarpackie Pokazy Lotnicze w Mielcu.

- Dziennikarz, reporter, prezenter, a ostatnio coraz częściej prowadzący i komentator pokazów lotniczych. Jak to się zaczęło?

- W 2009 r. od Air Show w Radomiu. Tam po raz pierwszy miałem okazję poprowadzić pokazy lotnicze wspólnie z absolutnym guru, jeśli chodzi o komentowanie podniebnych akrobacji – Tadeuszem Sznukiem. Od tamtej pory prowadziłem jeszcze dwa pokazy - w Pruszkowie i Lesznie. W Mielcu jako komentator pokazów lotniczych wystąpię po raz czwarty i jestem przekonany, że będzie to równie fascynujące wydarzenie jak wszystkie poprzednie.

- Praca z głową w chmurach... jak bardzo różni się od tej przed kamerą?

- W studiu telewizyjnym zazwyczaj jest kilka kamer, za każdą z nich stoi operator i właściwie nie wiadomo jaka jest reakcja odbiorców, jakie mają wrażenia i odczucia. Podczas pikniku jest tzw. sprzężenie zwrotne. Widać emocje na twarzach widzów, oni są tuż obok. Dla mnie osobiście komentowanie i obserwowanie pikników oraz tego co robią piloci jest fenomenalnym doświadczeniem, dlatego tak bardzo mnie do nich ciągnie.

- Ale z tego co mi wiadomo, do lotnictwa ciągnie pana coś znacznie więcej...

- Zawsze marzyłem o tym żeby latać, choć nigdy nie wyobrażałem sobie siebie za sterami Jumbo jeta czy innego samolotu pasażerskiego. Ale jak miałem 12 lat zobaczyłem na okładce jakiegoś magazynu zdjęcie paralotniarza i wtedy pomyślałem, że chciałbym robić to samo. Zeszło kolejne 12 lat, a ja w tym czasie zrobiłem licencję paralotniową i zrealizowałem swoje marzenie. Latanie sprawia mi coraz większą frajdę. Jeśli chodzi o przyszłość to marzy mi się kurs szybowcowy. Dlatego, że szybowiec to lotnicza bardziej zaawansowana analogia paralotni, ma kształt i właściwości samolotu i podobnie jak paralotnia wykorzystuje siły natury, by się utrzymać w powietrzu. Najlepsi piloci mają w swojej karierze szybowce, albo wciąż na nich latają. To coś niezwykle romantycznego i to jest mój plan na przyszłość.

- No to jeśli kurs szybowcowy to tylko na Podkarpaciu! Bezmiechowa jest jednym z najlepszych ośrodków w Polsce. Zresztą cały nasz region ma wieloletnie tradycje i osiągnięcia lotnicze. Słyszał pan o nich?

- Oczywiście. Pamiętam, jak podczas jednej z moich podróży po Polsce w ramach kręcenia programu „Jak to działa”, byliśmy na Podkarpaciu zrealizować odcinek związany z lotnictwem. Jednym z miejsc, które odwiedziliśmy było lotnisko Aeroklubu Rzeszowskiego. Ono zrobiło na mnie niesamowite wrażenie. Nie dość, że w hangarze stała masa

fenomenalnych samolotów to z ogromną zazdrością patrzyłem na studentów wydziału lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej, którzy w ramach normalnych zajęć, mogli korzystać ze szkoleń lotniczych. Pomyślałem wtedy – O kurczę, szczęściarze, dlaczego ja na to nie wpadłem? Jeśli chodzi o Bezmiechową to wiele słyszałem o tym szybowisku. To nie jest miejsce, które byłoby super znane paralotniarzom i pewnie dlatego, jeszcze tam nie dotarłem. Ale tak, Podkarpacie absolutnie kojarzy mi się z lotnictwem, Doliną Lotniczą i fenomenalnym przemysłem lotniczym.

- Był pan już w Mielcu?

- W Mielcu nie byłem, ale kiedyś podczas jednej z imprez wystawienniczych w Warszawie, przedstawiciele miasta Mielca na swoim stoisku promocyjnym prezentowali bardzo fajny symulator lotów. Nie odmówiłem sobie przyjemności i usiadłem za sterami. Okazało się, że wirtualny lot odbyłem właśnie nad Mielcem, samolotem TS 11 Iskra - produkowanym przecież kiedyś w tym mieście. Miałem ogromną frajdę, teraz z przyjemnością zobaczę Iskry nad Mielcem, ale na żywo.

- Podkarpacki Piknik Lotniczy odbywa się pod hasłem Na skrzydłach Funduszy Europejskich, bo impreza jest współfinansowana z RPOWP 2014 - 2020. Spotkał się pan ostatnio z jakimiś innymi ciekawymi inicjatywami promocyjnymi, realizowanymi dzięki Funduszom Europejskim?

- W lipcu byłem jednym z prowadzących program „Europa to My” w telewizyjnej „Jedynce” i ten program pokazywał jak wiele w 20 wybranych polskich miastach zmieniło się dzięki Funduszom Unijnym i to w wielu dziedzinach życia. Fundusze zmieniły nasz kraj i cieszę się, że umożliwiają organizację takich wydarzeń, jak to w Mielcu.

- Liczymy, że przyleci pan na piknik na własnym skrzydle...

- Hm... zobaczymy co da się zrobić.

Rozmawiała Sylwia Tęcza



Ja, moja maszyna i żywioł!

fot. arch. A. Kielak

Artur Kielak – jeden z najbardziej utytułowanych polskich pilotów akrobacyjnych, na co dzień kapitan Boeingów 737, jedna z gwiazd Podkarpackich Pokazów Lotniczych w Mielcu – zdradza, dlaczego został pilotem, a nie komandosem jednostki specjalnej GROM i co czuje w górze, gdy jest tylko on, jego maszyna i żywioł...

- W jednym z wywiadów powiedział pan, że były tylko dwie możliwości: pilot albo komandos jednostki specjalnej GROM. Co zatem zadecydowało o tym, że ostatecznie jest pan jednak pilotem?

- Latanie od dziecka było moją największą życiową pasją. Od kiedy pamiętam chciałem zostać pilotem i kręcić akrobacje, jak piloci Migów stacjonujących w bazie w pobliżu Mińska Mazowieckiego, gdzie się wychowywałem. Ale od dziecka trenowałem też sztuki walki: kick boxing, karate i zawsze imponowała mi odwaga i umiejętności członków elitarnych jednostek specjalnych oraz antyterrorystycznych jak GROM. Jednak zawsze uważałem, że w życiu trzeba iść za głosem serca. Ja tak zrobiłem i zostałem pilotem.

- Swoją przygodę z lotnictwem rozpoczął pan na Podkarpaciu od latania na szybowcach w Aeroklubie w Krośnie. Jak pan wspomina tamten okres?

- Tak, to prawda. To już dla mnie dosyć odległe czasy, ale bardzo miło je wspominam. Byłem jak nieopierzony pisklak, rządny przygody i gotowy na wszystko. Strasznie podekscytowany szkoleniem i szczęśliwy, że zaczynam swoją przygodę z lotnictwem. To była długa droga, ale warta każdej kropli potu.

- Jak później wyglądała pana nauka, gdzie się pan szkolił?

- Moja droga do dużego lotnictwa i akrobacji była bardzo długa i kręta. Do wszystkiego doszedłem sam. Pochodzę z rodziny niezwiązanej z lotnictwem, więc nie wiedziałem jak się za to zabrać, ale byłem niezwykle uparty. Po szkoleniu szybowcowym zacząłem pracować w wakacje i w czasie wolnym, aby było mnie stać na 2-3 godziny w miesiącu na latanie samolotem. Rodzice pomogli mi też z kredytem

studenckim. Każdy grosz i wolną chwilę poświęcałem na latanie i szkolenia. Szkoliłem się tak do licencji samolotowej, robiłem także kurs spadochronowy. Potem w miarę wzrostu mojego doświadczenia i ilości godzin spędzonych w powietrzu, latałem jako pilot dyspozycyjny, zrzucałem skoczków spadochronowych z samolotu AN-2 i wykonywałem loty fotometryczne oraz wiele innych. W ramach wymiany studenckiej jeździłem w każde wakacje do USA, aby tam pracować. Wszystkie zarobione pieniądze przeznaczałem na zdobycie amerykańskich uprawnień pilota. Potem zdawałem egzaminy w Polsce, aby zdobyć licencję liniową, by w wieku 26 lat zasiąść za sterami Boeinga 737. Trzy lata później byłem już kapitanem. Gdy zacząłem lepiej zarabiać, co miesiąc 50% swojej pensji przeznaczałem na szkolenie w akrobacji. To w wielkim skrócie moja historia.

- Czy szkoląc się na pilota był pan sumiennym, zdyscyplinowanym uczniem czy zdarzały się jakieś wybryki?

- Jeżeli chodzi o konkrety, czyli szkolenie w USA do licencji zawodowej czy liniowej w Polsce, to byłem bardzo sumienny, bo bardzo mi zależało na jak najlepszym rezultacie. Ale nie mam łagodnego charakteru i moi instruktorzy do tej pory mają zapewne pot na plecach, gdy wspominają, jak zamiast na horyzoncie widzieli mnie gdzieś nad lasem lub pół metra nad ziemią, albo rzeką. Teoria nigdy nie była moim konikiem, ale myślę, że czułem powietrze manualnie, więc znalazłem swój balans w szkoleniu.

- Pana życie zawodowe to praca pilota rejsowego w irlandzkich liniach Ryanair, gdzie jako kapitan lata pan na Boeingach 737. Czy to tylko nudne „rzemiosło” w porównaniu do akrobacji samolotowej?

- Praca pilota liniowego to zupełnie inne latanie. Nie da się go porównać z akrobacją, bo to tak, jakby porównywać jazdę autobusem do jazdy bolidem F1. Tyle tylko, że ten autobus lata 800 km/h na 12 tys. metrów nad ziemią! Więc, aby dowodzić taką maszyną i personelem, trzeba dużo doświadczenia, dyscypliny i cech przywódczych. Bezapelacyjnie lubię tę pracę - szczególnie zimą, gdy



większość lotnictwa jest na ziemi – w zawiejach i zamieciach śnieżnych. My zawsze latamy. W dzień i w nocy. We frontach atmosferycznych, huraganach i burzach. Bycie kapitanem Boeinga pełnego pasażerów i paliwa to przede wszystkim umiejętność zarządzania maszyną, personelem i ogromna odpowiedzialność za życie ludzkie. Trzeba mieć wiedzę techniczną i operacyjną. Umiejętności interpersonalne i spokój, aby nie podejmować pochopnych decyzji.

Z kolei pilotaż samolotu akrobacyjnego to dla mnie wyrażanie samego siebie. To czystość pilotażu i agresja. Tu nie ma pasażerów. Jestem ja, moja maszyna i żywioł. To pełnia szczęścia, spełnienie marzeń o wolności i trzech wymiarach. Tu nie ma autopilota, urządzeń nawigacyjnych. Są stery, przepustnica i ja przymocowany pasami do mojej maszyny. Człowiek, ze swoimi słabościami, z którymi walczy w każdym locie, aby być lepszym. To ból przeciążeń dodatnich i ujemnych, wysokie temperatury i zmęczenie fizyczne i psychiczne. Dla mnie to kwintesencja lotnictwa...

- Taki pilotaż wymaga odpowiedniego przygotowania. Jak to wygląda u pana?

- Przygotowanie ma dwa aspekty: fizyczny i techniczny. Trening fizyczny to moje codzienne ćwiczenia ciała. Sztuki walki i trening funkcjonalny stanowią dla mnie gruntowne przygotowanie do przyjmowania ogromnych przeciążeń i zmęczenia codziennymi akrobacjami w wysokich letnich temperaturach.

Trening techniczny to loty pod nadzorem trenera na zgrupowaniach treningowych i mój własny, gdy przygotowuję nowe figury i manewry.

- Jak laikowi, który nigdy nie przeżyje tego co pan podczas akrobacji, opisałby pan ten stan w górze, kiedy kręci pan te wszystkie figury?

- To dla mnie uczucie absolutnej wolności. Ale gdy latam, skupiam się przede wszystkim na wykonaniu zadania, które sobie postawiłem. Największą przyjemność sprawia mi jego realizacja zgodnie z założeniami. Wiele od siebie wymagam i staram się zawieszać wysoko poprzeczkę w każdym locie. Czasem jednak zdarza mi się latać po prostu dla radochy. Żeby polatać. Pobyć w powietrzu i pocieszyć się widokami gór i zachodzącego słońca.

- Co zobaczymy w Mielcu? Jak pan wspomina mieleckie lotnisko?

- Mielec przyjął mnie bardzo ciepło i mam nadzieję, że i tym razem tak będzie. Bardzo podobała mi się organizacja i samo lotnisko.

Mój pokaz będzie to duża mieszanka figur autorotacyjnych na dużych i małych prędkościach, które będę wykonywał do bardzo ostrej muzyki metalowej. Będę latał tak, jak to czuję i postaram się dostarczyć publiczności niezapomnianych wrażeń lotniczych.

- Zaprezentuje się pan nowym samolotem XA-41 niemieckiej firmy XtrimeAir. Jak sprawdza się ta maszyna? I skąd tak nietypowa kolorystyka?

- Maszyna, na której latam ma 3 lata więc jest rzeczywiście nowa i w świetnym stanie. Jest to bezapelacyjnie doskonały samolot do wykonywania pilotażu, że względu na duże stery, małą masę i ogromną wytrzymałość. Myślę, że stanowimy dobry duet, ponieważ jestem zwoleńnikiem agresywnego i precyzyjnego pilotażu. Jeżeli chodzi o kolorystykę, to jest ona również odzwierciedleniem mnie i mojego gustu. Lubię czarny kolor i ostre krawędzie. To na pewno ma związek z subkulturą muzyki rockowej i metalowej, której jestem fanem.

- Co pan radzi wszystkim tym, którym marzy się bycie pilotem?

- Wytrwałość i ciężka praca. Wszystko jest możliwe i nie ma żadnych granic dla ludzkich marzeń. Jestem tego doskonałym przykładem. Nic nigdy mi nie przyszło łatwo i z tego się cieszę, bo nauczyłem się wytrwałości i konsekwencji w pogoni za marzeniami.

- Oprócz lotnictwa ma pan jeszcze czas na jakieś inne zainteresowania? Chociażby książka, kino itp.

- Kocham treningi sztuk walki i żeglarstwo. Lubię czytać książki o tematyce wojskowej i historyczne z okresu II Wojny Światowej oraz współczesnych konfliktów z zastosowaniem oddziałów specjalnych i wywiadu. Lubię czytać o sprycie i pomysłowości ludzkiej w rozwiązywaniu trudnych zadań.

- Chce pan być najlepszym pilotem akrobacyjnym na świecie – jaki dał pan sobie czas na zrealizowanie tego marzenia?

- Moim celem jest zdobycie mistrzostwa świata w akrobacji samolotowej w kategorii UNLIMITED oraz mistrzostwa świata we FREESTYLE. Nie wytyczam sobie żadnych ram czasowych, bo wiem jak bardzo jest to trudne, ale nie boję się wyzwania i zrobię wszystko, aby swój cel zrealizować.

- Życzę powodzenia i dziękuję za rozmowę.

Rozmawiała Monika Konopka



fot. Muzeum Regionalne w Mielcu

Mieleckie lotnisko

czyli co i kto tu nie lądował!



Mieleckie lotnisko powstało w 1938 roku wraz z budującą się fabryką. To w ramach Centralnego Okręgu Przemysłowego właśnie Mielec miał być miastem produkcji samolotów. COP zupełnie zmienił bieg historii niewielkiego miasta w ówczesnym województwie lwowskim.

Jednakże to nie w tym miejscu odbywały się pierwsze starty i lądowania na mieleckiej ziemi. Pierwszy piknik lotniczy w Mielcu odbył się w czerwcu 1928 r. i wtedy zaczęto poważnie myśleć o budowie lotniska. Plany szybko zamieniły się w czyn. 5 lipca 1931 roku odbyły się uroczystości poświęcenia i otwarcia Lotniska Turystycznego w Mielcu. Mszę odprawił i plac poświęcił ks. Franciszek Pawlikowski, a otwarcia lotniska dokonał prezes mieleckiego komitetu Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (L. O. P. P.), Lucjan Gawendo w obecności licznie zgromadzonych mieszkańców i zaproszonych gości, a donosiła o tym „Skrzydłata Polska”.

Najpierw turystyczne

- Lotnisko Turystyczne w Mielcu, zakwalifikowane do kategorii C-cywilne, usytuowane było na miejskich błoniach w bezpośrednim sąsiedztwie drogi na Smoczkę, obecnie na Rzeszów, w rejonie dzisiejszych ulic Kazimierza Wielkiego i Lotniczej – mówi Janusz Halisz z Muzeum Regionalnego w Mielcu.

- Wspomniane lotnisko było areną zawodów lotniczych przez kilka lat, m.in. Zlot Podhalański, Lot Południowo-Zachodniej Polski czy Krajowy Konkurs Awionetek (później Krajowy Konkurs Samolotów Turystycznych). Od połowy 1937 roku Lotnisko Turystyczne stopniowo zmieniało swój charakter, stając się już tylko miejscem festynów i okolicznościowych wieców czy spotkań – dodaje J. Halisz.

Patrząc na gęstą zabudowę wspomnianych terenów trudno dziś wyobrazić sobie starty i lądowania w tym miejscu. W 1938 roku wraz z budową fabryki płatowców musiało powstać także lotnisko fabryczne w jej pobliżu. Wtedy wykupiono ponad 400 ha w Chorzelowie na ten właśnie cel.

Fabryczne starty i lądowania

- W czasie nalotu hitlerowskich samolotów na początku września lotnisko nie ucierpiało. Pod okupacją hitlerowską funkcjonowało w związku z lotniczym charakterem zarządzanej przez Niemców fabryki. W lipcu 1944 r., kiedy front zbliżał się do linii Wisły i Sanu, urządzono tu przyfrontową bazę dla Luftwaffe. 25 VII wypełnione niemieckimi samolotami lotnisko zostało niespodziewanie zaatakowane przez myśliwce amerykańskie. Niemcy ponieśli duże straty, a Amerykanie prawdopodobnie żadnych, mimo podjęcia walki przez niemiecką artylerię przeciwlotniczą – tak wojenne losy lotniska na łamach Encyklopedii Mielca wspomina Józef Witek.

Po wojnie służyło jako lotnisko fabryczne, gdzie startowały i wznosiły się w powietrze maszyny produkowane w Mielcu. Do dziś powstało ich bez mała 20 tysięcy. W 1996 roku rozpoczęły się zmiany własnościowe. W ramach restrukturyzacji WSK "PZL-Mielec" S.A. (dotychczasowy zarządca) i Zakład Lotniczy "PZL-Mielec" utworzyły nowy podmiot gospodarczy do zarządzania lotniskiem - "PZL-Mielec" Cargo Sp. z o.o. Kolejne zmiany przyniosły wiele problemów dla spółki, ale to temat na inną publikację. Od 2005 roku głównym właścicielem była: Agencja Rozwoju Przemysłu S.A. w Warszawie oraz miasto Mielec i PZL Mielec. W 2013 roku, samorząd miasta Mielca przejął 98 % udziałów w spółce Cargo, zmieniając nazwę na Lotnisko Mielec, co zakończyło jej własnościowe przeobrażenia i otworzyło lepsze perspektywy. Pierwsze inwestycje już wykonano, m.in. nową wieżę. Korzysta z niego Aeroklub Mielecki i szkoły pilotów.

Beczki i korkociągi

Pokazy lotnicze to również ciekawsza część historii lotniska. Wszelkie relacje, starsze czy bardziej aktualne podkreślały olbrzymie tłumy widzów zarówno imprezy z 1947 roku jak



Na pasie lotniska odbyła się m.in. nietypowa sesja zdjęciowa dla magazynu Top Gear, fot. Tomasz Leyko

i z 2013 r. Odbywały się w odstępie 2-3 lat, a czasami rok po roku. Tendencję zniżkową obserwujemy dopiero w XXI wieku ale dzięki temu ich organizacja zyskuje na atrakcyjności. Każda impreza miała swoje atrakcje i smaczki. Zwykle urządzano je z okazji Święta Lotnictwa, ale gdy dodatkową okazją była np. rocznica powstania fabryki, pokazy były podwójnie efektowne.

Tak było chociażby w 1988 roku. Podczas dwudniowej imprezy dominowały samoloty odrzutowe. Podziwiano maszyny nie tylko produkowane w Mielcu. Pokazy trwały dwa dni, ale WSK świętowało swój jubileusz przez cały tydzień, a jednym z efektownych jego punktów był przylot największego wówczas samolotu na świecie AN-124 Rusłan. Dziś lotnisko nie spełnia wymogów, aby znów przyjąć tak dużego gościa, choć padają zapewnienia, że to stan przejściowy.

Szczególą wymowę miała impreza w 1997 roku. Były to Centralne Uroczystości Święta Lotnictwa Polskiego Air Show Mielec. Mieleckie niebo przesyływały m.in. samoloty F-16, F/A 18, Mirage 2000-5 i JAS-39 Grippen. Ironicznie tę imprezę nazywano castingiem na samolot dla polskiej armii. Wśród gości znaleźli się wtedy Mirosław Pietrewicz – ówczesny wicepremier, minister skarbu państwa oraz Marek Siwiec – szef BBN. Planowane szerokie relacje telewizyjne z imprezy przycięła tragiczna śmierć księżnej Diany tego samego dnia. Trzy lata później ponownie odbyły się tu Centralne Uroczystości Święta Lotnictwa już z udziałem prezydenta

Aleksandra Kwaśniewskiego. Ważne osobistości często lądowały w Mielcu. Nieraz pas startowy służył rządowym Jakom czy Tupolewom. Oprócz wspomnianego Kwaśniewskiego lądował także Lech Wałęsa, a w kwietniu 2015 roku, jeszcze jako kandydat na prezydenta, był tutaj Andrzej Duda.

Obok pokazów mieleckie lotnisko było także gospodarzem Mistrzostw Polski w Wieloboju Spadochronowym, w Akrobacji Samolotowej i w Akrobacji Szybowcowej oraz Modeli Zdalnie Sterowanych.



WAŻNIEJSZE DATY

1938 – powstanie lotniska

5 października 1947 – pierwsze, powojenne pokazy lotnicze

Maj 1953 - Tadeusz Gołębiewski z Aeroklubu Mieleckiego oddał pierwszy oficjalny skok spadochronowy

1965 - pokazy lotnicze w ramach Dni Lotnictwa połączone z Akademią Przemysłu Lotniczego

1967 - I Ogólnopolski Nowoczesny Pięciobój Spadochronowy

1972 - wystawa przemysłu lotniczego

30 sierpnia 1981 - uroczyste poświęcenie lotniska

1987 - MP w akrobacji szybowcowej

1 września 1988 - lądowanie samolotu AN-124 Rusłan (wówczas największa maszyna na świecie)

1988 - pokazy lotnicze z okazji 50-lecia WSK

30-31 sierpnia 1997 - Air Show, centralne obchody święta Lotnictwa

27 sierpnia 2000 - centralne obchody święta Lotnictwa

3-4 maja 2003 - pokazy z okazji 65-lecia

22 lipca 2007 - piknik lotniczy

17 sierpnia 2008 - Air Show z okazji 70-lecia lotnictwa w Mielcu

17 sierpnia 2013 - Pokazy z okazji 75-lecia lotnictwa w Mielcu, połączone z promocją funduszy unijnych



Nowa perspektywa

nowe szanse i możliwości

W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego 2014 – 2020 do wykorzystania jest ponad 2 114,2 mln euro. To pieniądze, które zgodnie z poszczególnymi osiami priorytetowymi pomogą zrealizować wiele nowych inwestycji. To pieniądze dla przedsiębiorców, dla samorządów, dla organizacji i stowarzyszeń. To przede wszystkim pieniądze, z których może skorzystać każdy przeciętny mieszkaniec regionu. Pierwsze nabory wniosków o dofinansowanie ruszą prawdopodobnie w IV kwartale 2015 r.

Stara i nowa perspektywa – różnice

Nowa perspektywa z punktu widzenia beneficjenta rządzi się nieco innymi prawami niż poprzednia. Na przykład tym razem w ramach RPO WP zostały przewidziane działania finansowane z Europejskiego Funduszu Społecznego, a nie w ramach odrębnego Programu jak to było w perspektywie 2007 – 2013 (POKL). Można jednak powiedzieć, że jest to tylko zmiana techniczna, bo dotacje wciąż będą udzielane na tzw. projekty miękkie w tym: wsparcie osób bezrobotnych, rozwój opieki żłobkowej, profilaktykę i ochronę zdrowia czy poprawę systemu edukacji przedszkolnej, szkolnej i zawodowej oraz podnoszenie kompetencji osób dorosłych. Zmiany dotyczą również Instytucji Certyfikującej, która aktualnie umiejscowiona jest w strukturach Urzędu Marszałkowskiego, a nie jak to było do tej pory w ramach funkcjonowania Podkarpackiego Urzędu Wojewódzkiego. Ogromne wsparcie, jakie uzyskaliśmy w poprzedniej perspektywie wzbudziło również większą czujność Komisji Europejskiej, która zapowiedziała, że będzie zwracać szczególną uwagę na uzasadnienie interwencji m.in. w zakresie przygotowania terenów inwestycyjnych oraz stref aktywności gospodarczej, a także projektów z zakresu kultury.

Wsparcie dla przedsiębiorców - priorytety

Działania na rzecz zwiększenia konkurencyjności MŚP obejmować będą głównie trzy obszary: dostęp do finansowania, dostęp do know-how, poprawę pozycji w ramach łańcucha wartości. Celem wszystkich przewidzianych działań nie powinno być zwiększenie ogólnej liczby przedsiębiorstw, ale zwiększenie liczby przedsiębiorstw w sektorach, w których dany region ma szansę osiągnięcia przewag konkurencyjnych. Priorytetowo traktowane będą projekty wpisujące się w strategię inteligentnej specjalizacji.

Przedsiębiorcy, którzy przedstawią mniej innowacyjne



Adam Hamryszczak

Dyrektor Departamentu Zarządzania Regionalnym Programem Operacyjnym

projekty, mogą liczyć tak jak dotychczas na preferencyjne pożyczki i kredyty.

Na wsparcie mogą liczyć w szczególności przedsiębiorstwa, które przyczynią się do rozwoju trwałych powiązań i synergii pomiędzy sektorem nauki, a przedsiębiorcami w celu skutecznego transferu wyników prac badawczo-rozwojowych. Ponadto wsparcie publicznej infrastruktury B+R przewidziane jest tylko w Kontrakcie Terytorialnym i musi być uzgodnione z ministrem właściwym ds. nauki i szkolnictwa wyższego oraz ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego w celu uniknięcia powielania inwestycji. W przypadku projektów infrastrukturalnych konieczne jest także przedstawienie opisu prac B+R, które będą prowadzone przy wykorzystaniu tej infrastruktury oraz wyjaśnienie sposobu zastosowania ich wyników w gospodarce.

Kultura, ochrona zdrowia i inwestycje drogowe – o czym pamiętać?

Ubiegając się o środki na projekty z zakresu kultury należy pamiętać m.in., że wsparcie nie będzie przyznawane

np. na nową infrastrukturę kulturalną, natomiast możliwe będą inwestycje infrastrukturalne mające na celu dostosowanie istniejących obiektów do funkcji kulturalnych. Nie będą wspierane projekty dotyczące imprez o charakterze kulturalnym, tj. wystawy, festiwale.

Zakres wsparcia w obszarze zdrowia uległ znacznemu poszerzeniu. Nowością jest m.in. możliwość realizacji profilaktycznych programów zdrowotnych, czy wsparcia w zakresie utrzymania aktywności zawodowej osób pracujących.

Starając się o dofinansowanie w tym zakresie należy jednak pamiętać o spełnieniu dość wygórowanych wymogów, jakie w nowej perspektywie postawiła przed nami Komisja Europejska, m.in. ścisłą koordynację z Ministerstwem Zdrowia. Ponadto realizowane mogą być wyłącznie projekty dotyczące ochrony zdrowia i wynikające z Regionalnej Mapy Potrzeb Zdrowotnych.

Jak być na bieżąco z informacjami o RPO WP 2014 – 2020

Wszelkie informacje o RPO WP 2014 - 2020 znajdują się na stronie internetowej www.rpo.podkarpackie.pl. O nowościach i innych ważnych informacjach dla beneficjentów informujemy na bieżąco na naszym profilu

na Facebooku (RPO WP 2014-2020). W Urzędzie Marszałkowskim Województwa Podkarpackiego działa również Główny Punkt Informacyjny, a w Mielcu, Tarnobrzegu, Krośnie, Przemyślu i Sanoku lokalne punkty informacyjne, w których każdy może uzyskać informacje o RPO WP, jak również o wszelkich innych Funduszach Unijnych dostępnych w ramach programów krajowych i międzynarodowych.

Podsumowanie poprzedniej perspektywy (2007 – 2013), w ramach której na Podkarpaciu zrealizowano inwestycje na kwotę ok. 2 miliardów euro zajęłyby mnóstwo czasu. Warto jednak wspomnieć, że te miliardy pozwoliły m.in. stworzyć 4 tys. nowych miejsc pracy, wesprzeć blisko 1 tys. przedsiębiorców i 12 różnych uczelni wyższych. Fundusze umożliwiły budowę ponad 930 km sieci wodociągowej oraz ponad 1,5 tys. km sieci kanalizacji sanitarnej. Wybudowano 10 oczyszczalni ścieków, zrealizowano 30 inwestycji w zakresie odnawialnych źródeł energii. Wybudowano ponad 67 kilometrów nowych dróg i przebudowano 881 kilometrów starych. Zrealizowano 30 projektów dotyczących obiektów ochrony zdrowia i 100 dotyczących dziedzictwa kulturowego.



Fundusze Europejskie umożliwiły m.in. wdrożenie nowoczesnych technologii w Zakładzie Metalowym "WB" Wiesław Bożek.



Unijne dofinansowanie w wysokości prawie 28 ml zł pozwoliło na kompleksową przebudowę wiaduktu w Stalowej Woli.



W Szpitalu Specjalistycznym w Brzozowie dzięki dotacji wartej 3,4 mln zł oprócz czterech sal operacyjnych powstała pierwsza w regionie ortopedia onkologiczna.



W ramach RPO WP 2007 - 2013 Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa Politechniki Rzeszowskiej zakupił samolot dwusilnikowy z laboratoryjnym wyposażeniem pokładowym.

Budowlany boom na Podkarpaciu!

W fotograficznym skrócie prezentujemy najważniejsze inwestycje, które powstają w naszym regionie. Wszystkie robią wielkie wrażenie, ale co najbardziej istotne - zmieniają życie na Podkarpaciu. Zobaczcie jak nasz region pięknie się zmienia! Co już powstało, a co niebawem będzie gotowe!

Sieć Szerokopasmowa Polski Wschodniej

Wartość inwestycji: ponad 321 mln zł.
Termin zakończenia inwestycji: wrzesień 2015 r.



Centrum Wystawienniczo-Kongresowe

Wartość inwestycji:
ponad 157 mln zł.

Termin zakończenia prac:
grudzień 2015 r.

Muzeum Polaków Ratujących Żydów podczas II wojny światowej im. Rodziny Ulmów w Markowej

Wartość inwestycji: 8,6 mln zł.
Termin otwarcia muzeum: marzec 2016 r.



Trasy rowerowe w Polsce Wschodniej – czyli nowe drogi, mosty, kładki – wszystko dla rowerzystów!

Wartość projektu na Podkarpaciu: ponad 74 mln zł.

Termin zakończenia projektu:
grudzień 2015 r.



Obwodnica Mielca

Wartość inwestycji: ponad 152 mln zł.
Oddana do dyspozycji kierowców:
13 sierpnia 2015 r.



Droga lotniskowa – czyli połączenie drogowe pomiędzy węzłem „Jasionka” na drodze ekspresowej S 19 Lublin – Rzeszów, a węzłem „Rzeszów Zachodni” na autostradzie A-4

Wartość realizowanego obecnie etapu IV: 39 mln zł.
Termin zakończenia robót (IV etap): listopad 2015 r.