



Fot. Waclaw Hołyś

Może jest to samolot na którym pierwszy raz w życiu poleciałem jako 13 letni chłopiec z pilotem Panem Stanisławem Zalewskim?

Samolot na zdjęciu stoi naprzeciw zabudowań dawnego Aeroklubu Mieleckiego. Od wielu lat jestem na emeryturze. Pracując w WSK PZL - Mielec oblatywałem wykonując pierwsze loty na 488 nowo wyprodukowanych samolotach tłokowych, turbinowych i odrzutowych takich jak: An-28, An-2, M-18 Dromader, M-20 Mewa, TB-9 Socata, M-26 Iskierka, M-28 Skytruck, M-28 Bryza, M-15 Belfegor, TS-II Iskra, I-22 Irydą. Jako pilot-dowódca wykonywałem loty na 56 typach różnych samolotów. Ogółem na samolotach wykonałem 14099 lotów w czasie 9526 godzin. W próbach w locie wylatałem 3283 godzin. Na 9 typach szybowców wykonałem 292 loty w czasie 190 godzin zdobywając diament do złotej odznaki szybowcowej. Wykonałem 15 skoków spadochronowych w tym jeden ratowniczy.

Fragment z książki „Pilot doświadczalny”

Mielec - lotnisko fabryczne lata 60-te, wystawa statyczna samolotów przed pokazami lotniczymi w powietrzu...

Pod koniec lat pięćdziesiątych i na początku lat sześćdziesiątych, co roku na lotnisku mieleckim odbywały się pokazy lotnicze, które z okolicznych miejscowości i miasteczek gromadziły kilkunastotysięczne tłumy ludzi. Oczywiście bywałem na tych pokazach, pamiętam wspaniałych pilotów i ich akrobacje. Tadeusz Śliwak, Jerzy Wojnar - późniejszy pilot doświadczalny WSK - Okęcie, pilot doświadczalny z WSK - Mielec Tadeusz Stępczyk - na szybowcu Jastrząb, zwłaszcza ich przeloty w locie odwróconym na wysokości 5m przed publicznością.

W kraju odbywały się zawody w zespołowej akrobacji samolotowej, więc często na pokazach oglądaliśmy tak zwaną „warszawską trójkę” Zdzisława Dudzika (założyciel kadry pilotów rajdowo - nawigacyjnej, wychowawca wielu późniejszych mistrzów świata) na samolotach Jak - 18. Z Rzeszowa przylatywała trójka Schabowskiego z Marianem Złamańcem i Stanisławem Wiśniewskim.

Duże wrażenie robili wojskowi piloci akrobaci na samolotach odrzutowych Lim - 5, a zwłaszcza fabryczny pilot doświadczalny z WSK-Mielec Zygmunt Korab, który na wysokości 20m przelatywał z włączonym dopalaczem - ziemia drżała pod nogami. Pokazy lotnicze trwały kilka godzin, brało w nich udział kilkadziesiąt samolotów szybowców i śmigłowców. Na zakończenie odbywały się skoki spadochronowe. Duże wrażenie na publiczności, a zwłaszcza na kobietach, które mdlały, wywarł pokaz skoku spadochronowego na tak zwane opóźnione otwarcie spadochronu po 60 sekundach swobodnego spadania. Spiker pokazów relacjonował moment opuszczenia samolotu przez skoczka na wysokości 2000m i jego swobodne spadanie. Na 800m miał otworzyć spadochron - nie otworzył, aż uderzył w ziemię kilkadziesiąt metrów od oglądających go ludzi. Co się działo nie muszę opisywać. Była to kukła spadochroniarza, ale spikerowi ludzie nie wierzyli. Później władze lotnicze zabroniły takich elementów na pokazach. Po zakończonych pokazach zawsze odbywały się loty pasażerskie za wykupione bilety. Od rodziców dostałem pieniądze na bilet i odbyłem swój pierwszy lot jako pasażer w samolocie CSS - 13, tak zwany „kukuruźnik”. Pilotem był Stanisław Zalewski, pilot sportowy aeroklubu, w latach 1957-59 był

Prezesem Aeroklubu Mieleckiego i był znany jako Dyrektor Inwestycyjny w WSK Mielec. Wrażenie z tego lotu pamiętam do dzisiaj.

Mieszkaliśmy 3 km od lotniska fabrycznego więc codziennie mogłem obserwować przelatujące samoloty. Lotnisko było ogrodzone płotem i pilnowane przez uzbrojonych strażników. Chodziłem więc pod bramę lotniska od strony Aeroklubu Mieleckiego, gdzie mogłem z bliska obserwować startujące samoloty, a także szybowce. W czasie wakacji przesiadywałem tam godzinami, aż pewnego razu jeden z pilotów aeroklubu załatwił mi przepustkę u kierownika aeroklubu Tadeusza Kulpy i mogłem wejść na teren lotniska i aeroklubu. Zafascynowały mnie szybowce i samoloty w aeroklubie, do kabin których wsiadałem. Postanowiłem zostać pilotem - miałem 13 lat.

Mając stałą przepustkę do aeroklubu, bardzo dużo czasu tam spędzałem, pomagając pilotom w przygotowywaniu sprzętu przed lotami, a zwłaszcza czyszczeniu szybowców, myciu samolotów po lotach i innych pracach porządkowych zleconych przez mechaników. Szefem technicznym był Stanisław Kwiek, podlegali mu mechanicy: Bolesław Guła, Lato (ojciec znanego piłkarza Grzegorza Lato) i inni.



inż. Henryk Bronowicki

Fabryczny pilot doświadczalny w WSK-Mielec, Kapitan - pilot liniowy EuroLot Warszawa. Autor książki "Pilot doświadczalny", której nakład został wyczerpany. Aktualnie na emeryturze.

Wszelkie publikacje na stronie www.nakolannik.pl za zgodą Autora.