

02/2020 (lipiec)

ha1o WZŁ



wiadomości zdarzenia ludzie

**MALOWANIE BUSINESS JET
- WERSJA VIP**

O FIRMIE

Żelaźni 
**w nowych
barwach**

AKTUALNOŚCI



**NOWY HANGAR
ODDANY DO UŻYTKU**

Zaczynamy się w nim urządzać



**MASZ WIADOMOŚĆ!
SMS DOTARŁ DO WZŁ NR 2 S.A.**

AKTUALNOŚCI

DOŁĄCZ DO DRUŻYNY!



SZANOWNI PAŃSTWO, KOLEŻANKI I KOLEDZY!

Tuż przed przerwą urlopową mamy dla Was sporą dawkę ciekawostek!

Warto oddać się lekturze tego wydania, szczególnie artykułowi o wdrażanym Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem, gdyż na dobry jego początek ogłaszamy KONKURS. Do wygrania pokaźna kwota!

Oprócz relacji z procesu malowania i odbioru samolotów ORLEN Grupy Akrobacyjnej ŻELAZNY, zakończonego pokazem akrobacji lotniczej nad WZL Nr 2 w Bydgoszczy, przygotowanym specjalnie dla nas chcemy pochwalić się naszą najnowszą inwestycją. Hangar do obsługi samolotów cywilnych został już oddany do użytku.

Opowiemy o Wydziale Prób Silników w Zielonce, o jego roli, historii i przyszłości. Ponadto do Warszawy zaklętej w fotografii przeniesie nas jeden z pasjonatów tej sztuki, pracujący w naszej firmie.

Zachęcamy też do przeczytania artykułu „Historii (Indyjskiej) Ciąg Dalszy”, będącego nawiązaniem do „Naszej Lady” z poprzedniego numeru. Swoją wiedzę na ten temat podzielił się z nami zaprzyjaźniony z WZL Nr 2 ppłk rez. pil. Henryk Szkudlarz.

Życzymy udanych urlopów!

Z lotniczymi pozdrowieniami
Redakcja „Halo WZL!”

Aktualne i archiwalne wydania gazetki znaleźć można na stronie internetowej Spółki www.wzl2.mil.pl w zakładce O FIRMIE/GAZETKA FIRMOWA.

Więcej z życia firmy znajdziecie również na naszych profilach na Facebook i LinkedIn.



W NASTĘPNYM NUMERZE:

- Wyniki konkursu na hasło SMS
- Su-22 w barwach Bydgoszczy na terenie WZL Nr 2
- System identyfikacji „swój-obcy” standardu Mark XIIA do polskich MiG-ów 29
- i wiele innych.

REDAKCJA

[**kontakt**]



Magdalena
Gołembiewska
tel. 52 36 28 626



Sylwia
Mielcarek
tel. 52 36 28 626



Daniel
Ciechalski
tel. 52 36 28 630



Krzysztof
Wawrzyk
tel. 22 53 24 340

gazeta@wzl2.mil.pl





NASZE PASJE - Świat w fotografii zakłęty
- rozmowa z Adamem Krajewskim / 4-5

AKTUALNOŚCI - Wydział Prób Silników
Lotniczych w Zielonce (P-6) / 10-11

O FIRMIE - Malowanie Business Jet
- wersja VIP / 20-21

HISTORIA - Historii (Indyjskiej) ciąg dalszy / 22-25

CSR - Podsumowanie akcji #POMAGAMY / 26-27

NOWY HANGAR ODDANY DO UŻYTKU

O FIRMIE



16-18

Po roku od rozpoczęcia inwestycji możemy z dumą powiedzieć, że **zakończona została budowa nowoczesnego hangaru** do obsługi samolotów cywilnych.

MASZ WIADOMOŚĆ

SMS dotarł
do WZL Nr 2 S.A.!



AKTUALNOŚCI

6-9

AKTUALNOŚCI

ŻELAŹNI W NOWYCH BARWACH

metamorfoza samolotów
ORLEN Grupy
Akrobacyjnej ŻELAŻNY
w WZL Nr 2



12-15



ŚWIAT W FOTOGRAFII ZAKŁĘTY

Na wstępie chciałbym serdecznie podziękować za zaproszenie do podzielenia się swoją pasją na łamach naszego wspólnego biuletynu. Jest mi niezmiernie miło, szczególnie ze względu na fakt, że osób fotografujących jest naprawdę wiele. **W to, co robię niewątpliwie wkładam całe swoje serce i cieszę się za każdym razem, kiedy mam możliwość pokazania moich kadrów innym.** Fotografia to nie tylko zwykłe hobby, to przede wszystkim bardzo rozwijające zajęcie, które zmienia sposób patrzenia na świat oraz kształtuje wrażliwość i charakter.

■ **Adam Krajewski**
brygadzysta mechanik lotniczy
obróbki skrawaniem
Dział Mechaniczny (P-3)
- Warszawa

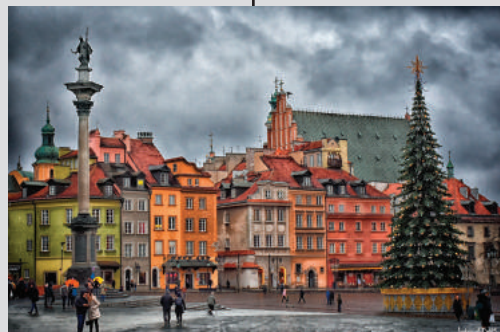


Czy fotografii uczyłeś się sam czy na kursach?

Jestem typowym samoukiem, właściwie o teorii prawie nic nie wiedziałem. Żeby znaleźć motywację i inspiracje oglądałem sporo zdjęć innych fotografów. Metodą prób i błędów po wypstrykaniu klatek liczonych już chyba w setkach tysięcy, doszedłem do momentu, w którym, mogę powiedzieć, że jestem względnie zadowolony ze swoich prac. Fotografuję zajmuję się amatersko i w sumie nie planuję tego zmieniać.

Jaki jest Twój przepis na udane zdjęcie?

Fotografia to pasja, uzależnienie. Bardzo lubię ten moment, sekundę „przed”, kiedy okazuje się, że wszystko układa się w całość, tworząc piękny kadr. Moje zdjęcia to czasem kwestia uchwycenia odpowiedniej chwili, jednak bywa i tak, że widzę ciekawe kompozycje, które potrzebują jedynie interesującej postaci na ich tle. Zdarzają się kadry, do których wracam wiele razy, zanim trafię na ten właściwy. Oczywiście fotografa z pewnością muszą dostrzegać więcej, szukać piękna tam, gdzie inni go nie zauważają.



Zwykłe kadry potrafi uchwycić każdy, ale tylko te wyciekane kryją w sobie prawdziwą wartość, pokazując emocje, różnorodność czy niepowtarzalną chwilę.

Czym w takim razie jest dla Ciebie sztuka fotografii?

Chyba każdy z nas lubi robić zdjęcia sobie czy znajomym. To najlepszy sposób na utrwalenie ważnych wydarzeń w naszym życiu, a przy okazji przyjemna zabawa. I tym właśnie dla mnie jest. Jest to sztuka, której można się nauczyć i stać się w niej ekspertem, jednak aby przekonać się, że jest już naszą prawdziwą pasją, trzeba z nią poprzybywać jakiś czas w sposób amatorski. A zatem zabawa w fotografa rozpoczyna się zwykle od prób zrobienia ładnych ujęć aparatem w telefonie czy zwykłą cyfrówką, z biegiem czasu zdajemy sobie sprawę, że nasz sprzęt ma za małe możliwości techniczne, kupujemy nowy i... łapiemy bakcyła! Trzeba przyznać, że fotografia wciąż - bo jest tyle rzeczy do sfotografowania, tyle sposobów na ujęcie czegoś niekonwencjonalnie, tyle różnych funkcji aparatu i programów graficznych, że zaczynamy się w to zagłębiać. Później przekonujemy się, że to naprawdę fajne, chcemy to robić i czerpać radość ze swojej pasji, doskonalić swój warsztat. Nie zapominajmy, że fotografia rozwija i pozwala na lepsze poznanie siebie i otaczającego świata. Fotografowie amatorzy w wielu rzeczach czy sytuacjach widzą doskonałe tło do zdjęcia. Dla niektórych np. stary dworzec kolejowy może być tylko zapomnianym budynkiem, a dla fotografa jest sceną do urzędnienia nastrojowej sesji. Interesowanie się fotografią zwiększa również kreatywność. Sprawia, że na jedną sprawę potrafimy spojrzeć z wielu punktów widzenia. Fotografia jako pasja jest więc nie tylko sposobem na doskonalenie swoich umiejętności i polepszanie wiedzy, ale i kształtuje pracę nad samym sobą. Za to cenię ją najbardziej.

Którą część swoich zbiorów chciałbyś pokazać naszym Kolegom i Koleżankom?

Uwielbiam fotografować przyrodę i ludzi. Pomyślałem jednak, aby pokazać kawałek Warszawy, mojego miasta. Liczę, że Wam się spodoba.



Po więcej zdjęć zapraszam na mój profil na Instagramie
adam_krajewski_foto



MASZ WIADOMOŚĆ!

SMS DOTARŁ DO WZL NR 2 S.A.!



SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

SMS (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)



„SMS jest dla każdego z nas, po to, abyśmy dni swoich w spokoju dożyli, a przy okazji, żebyśmy sami nikomu krzywdy nie wyrządzili. Luksusem byłoby, gdybyśmy zdołali się zabezpieczyć przed nieodpowiedzialnością innych”.

Waldemar Królikowski / Polski Klub Lotniczy

■ Piotr Szcześniak

Główny Inspektor
ds. Bezpieczeństwa
i Operacji Lotniczych

■ Bartłomiej Czyżewski

Specjalista ds. Bezpieczeństwa
i Organizacji Lotów
Bezpieczeństwo i Operacje
Lotnicze (KL)

Lotnictwo od zawsze związane jest z ryzykiem. Z chwilą pierwszego lotu człowiek zdał sobie sprawę, jak istotna jest rola bezpieczeństwa. Determinacja do „dopięcia sobie skrzydeł” pchała go do coraz śmielszych kroków i coraz boleśniejszych doświadczeń.

Wraz z rozwojem lotnictwa na przestrzeni lat ryzyko zagrożeń jest nieustannie minimalizowane. Z punktu widzenia bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych historia lotnictwa wyróżnia trzy główne okresy:

Era techniczna - trwająca od początku XX wieku do końcówki lat 60. Podczas jej trwania względy bezpieczeństwa były ukierunkowane na czynniki techniczne. Lotnictwo jawiło się jako ważna gałąź branży transportowej, jednak środki techniczne z nią związane nie zostały w pełni rozwinięte, co spowodowało, że błędy technologiczne były powtarzającym się czynnikiem naruszeń bezpieczeństwa.

Era czynników ludzkich - trwała od wczesnych lat 70., kiedy to nastąpił istotny postęp technologiczny

związany z wprowadzeniem silników odrzutowych, radarów (zarówno pokładowych, jak i naziemnych), funkcji autopilota, usprawnionej nawigacji i łączności oraz technologii zwiększającej wydajność, zarówno w powietrzu, jak i na ziemi.

Punkt ciężkości związany z odpowiedzialnością za bezpieczeństwo przesunął się na czynnik ludzki i działalność człowieka. Pomimo ogromnych inwestycji i nakładów, oraz wprowadzania środków mających na celu minimalizowanie ludzkich błędów i łagodzenie ich skutków, w połowie lat dziewięćdziesiątych działalność człowieka nadal była wskazywana jako główny czynnik łamania zasad bezpieczeństwa. Era ta dała początek nowemu niezmiernie ważnemu podejściu do zagadnienia bezpieczeństwa w lotnictwie - **procesowi zarządzania bezpieczeństwem**.

Era organizacyjna - rozpoczęła się w połowy lat 90. Wtedy też po raz pierwszy przyznano, że człowiek nie działa w próżni, ale w określonych sytuacjach



operacyjnych. Od tej pory bezpieczeństwo zaczęło być postrzegane z systemowego punktu widzenia, co pozwalało objąć wszystkie czynniki łącznie, tj. ludzkie, organizacyjne i techniczne. Był to również okres, w którym wprowadzono pojęcie wypadku lotniczego z przyczyn organizacyjnych.

Obecnie, wychodząc naprzeciw wymaganiom i oczekiwaniom dynamicznie rozwijającego się rynku usług lotniczych, jak również wpisując się w potrzebę systemowego podejścia do kwestii szeroko pojętego bezpieczeństwa, Zarząd Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. podjął decyzję o wdrożeniu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem - SMS (ang. Safety Management System), która znalazła swoje odzwierciedlenie poprzez wpisanie jej jako priorytetowej inicjatywy restrukturyzacyjnej w „Planie restrukturyzacji spółki WZL Nr 2 S.A. na lata 2020-2025”.

Realizując to duże zadanie, mamy szansę stać się jedną z pierwszych w ramach konsorcjum PGZ i jedną z nielicznych w kraju organizacją, która będzie posiadać w pełni dojrzały SMS, którego zadaniem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych. Wprowadzenie odpowiednich procedur identyfikujących zagrożenia oraz sprowadzających ich ewentualne skutki do poziomu akceptowalnego ryzyka pozwoli na realizację wszelkich procesów bezpośrednio i pośrednio związanych z operacjami lotniczymi, w zgodzie z najwyższymi standardami bezpieczeństwa wymaganymi przez ICAO, UE i ULC. Procedury obejmować będą wszystkie obszary funkcjonowania naszego przedsiębiorstwa oraz wszystkie jego oddziały.

Zmieniający i stale rozwijający się rynek usług lotniczych, mobilizuje do poszukiwania nowych możliwości i obszarów działania dla WZL Nr 2 S.A. oraz rozszerzania wachlarza oferowanych usług.

Powyższe cele wskazują nam na konieczność zaprojektowania i wdrożenia interdyscyplinarnego systemu zarządzania bezpieczeństwem, który będzie ewoluował razem z WZL Nr 2 S.A. Ciągłe poprawianie bezpieczeństwa poprzez rozpoznawanie zagrożeń, zbieranie i analizowanie danych oraz permanentne zarządzanie ryzykiem pozwoli na proaktywne opanowanie bądź łagodzenia skutków niewłaściwych działań, zanim przestoczą się one w incydent lub wypadek.

W tym miejscu wartym zaznaczenia jest fakt, iż jednym z kluczowych elementów SMS jest edukacja, mająca na celu podnoszenie świadomości i samodyscypliny personelu organizacji w codziennym wykonywaniu swoich obowiązków. Wskazywanie, że nawet najdrobniejsza nasza czynność - pracowników przedsiębiorstwa - znacząco wpływa na minimalizowanie prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzenia lotniczego (incydentu lub wypadku), buduje w każdym osobiste poczucie odpowiedzialności za wykonywaną pracę oraz poczucie satysfakcji w chwili, kiedy uświadomimy sobie, że życie innych ludzi zależy od naszego profesjonalnego podejścia.

Podstawowymi filarami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem są cztery elementy, które jedynie w połączeniu dają w pełni działający i dojrzały system, zapewniający oczekiwany poziom bezpieczeństwa naszej organizacji.

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

- » Zaangażowanie, obowiązki i odpowiedzialność kierownictwa
- » Zatrudnienie kadry zarządzającej bezpieczeństwem
- » Koordynacja działań kryzysowych
- » Dokumentowanie SMS

ZARZĄDZANIE RYZYKIEM

- » Systemy raportowania i badania zdarzeń
- » Identyfikacja zagrożeń
- » Ocena i zarządzanie ryzykiem
- » Minimalizowanie ryzyka
- » Nadzór nad dostawcami

ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA

- » Monitorowanie i pomiary stanu bezpieczeństwa
- » Zarządzanie audytami i zmianami
- » Ciągłe doskonalenie systemów

PROMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA

- » Programy bezpieczeństwa
- » Szkolenia i kształcenie
- » Komunikacja i publikacje
- » Wspomaganie bezpieczeństwa



- **Polityka bezpieczeństwa** musi być znana i zrozumiana przez wszystkich pracowników WZL Nr 2 S.A. oraz powinna mieć odzwierciedlenie w ich działalności, a nie stanowić tylko zestaw efektownych słów wklejonych do dokumentu. Rolą i odpowiedzialnością każdego kierownika będzie aktywne wykazywanie swojego zaangażowania w politykę bezpieczeństwa. Przyczyni się to do utworzenia pozytywnej kultury bezpieczeństwa w zakładzie, co jest istotne dla powodzenia całego Systemu.
- **Zarządzanie ryzykiem** bezpieczeństwa jako proces rozpoczyna się od zidentyfikowania zagrożeń, mających wpływ na bezpieczeństwo wszystkich procesów ściśle związanych z działalnością naszego zakładu. Następnie dokonana zostanie ocena prawdopodobnych skutków i konsekwencji tych zagrożeń, z punktu widzenia dotkliwości oraz prawdopodobieństwa ich zaistnienia. Po ustaleniu poziomu ryzyka możliwe będzie wprowadzenie odpowiednich działań naprawczych lub środków ograniczających (bariery ochronne) w celu zmniejszenia ryzyka do możliwie niskiego poziomu. Zastosowane środki ograniczające będą następnie monitorowane dla sprawdzenia czy dały pożądany efekt.
- **Zapewnianie bezpieczeństwa** to nic innego jak monitorowanie i pomiar wyników bezpieczeństwa za pomocą audytów bezpieczeństwa, które sprawdzą, czy struktura SMS w WZL Nr 2 S.A. jest prawidłowa pod względem:
 - » odpowiedniej liczby personelu;
 - » spełnienia wymagań zatwierdzonych procedur i instrukcji;
 - » poziomów kompetencji i szkoleń do wykonywania konkretnych zadań;
 - » utrzymania wymaganych poziomów wyników;
 - » realizacji polityki i celów bezpieczeństwa;
 - » skuteczności interwencji i ograniczania ryzyka.
- **Promowanie bezpieczeństwa** to przede wszystkim edukacja. Cały personel weźmie udział w szkoleniu z dziedziny bezpieczeństwa, odpowiednio do swoich obowiązków w tym zakresie. Dodatkowo kadra kierownicza zostanie przeszkolona w dziedzinie zarządzania bezpieczeństwem. Informacja o bezpieczeństwie jest podstawą ustanowienia i utrzymania w naszej organizacji odpowiedniej kultury pracy w tym zakresie. Ciągłe informowanie o bezpieczeństwie ma za zadanie:
 - » zapewnić, że cały personel WZL Nr 2 S.A. ma pełną świadomość SMS oraz kultury bezpieczeństwa organizacji;
 - » rozpowszechniać informacje krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa;
 - » wyjaśniać dlaczego podejmowane są pewne działania;
 - » wyjaśniać dlaczego procedury bezpieczeństwa są wprowadzane lub zmieniane;
 - » uzupełniać i podnosić kulturę bezpieczeństwa organizacji;
 - » obejmować proces oceny stosowności informowania o bezpieczeństwie oraz jego skutków dla naszego zakładu.

Pamiętajmy!
Wszyscy tworzymy System Zarządzania Bezpieczeństwem i możemy być jego promotorami. Każdy z nas musi mieć świadomość bycia niezbędnym elementem procesu minimalizowania ryzyka związanego z naszą pracą.



Choć wyeliminowanie wypadków lub poważnych incydentów lotniczych pozostaje celem ostatecznym, uznaje się i akceptuje, że lotnictwo nie jest i nie będzie całkowicie wolne od zagrożeń i związanego z nimi ryzyka. Nie można zagwarantować, że działalność ludzka i systemy zbudowane przez człowieka będą w pełni wolne od błędów eksploatacyjnych i ich następstw. Jednakowoż bezpieczeństwo jest dynamiczną cechą wszelkich systemów lotniczych, w których ryzyko dotyczące bezpieczeństwa musi być stale monitorowane i łagodzone. Produkcja, remont czy obsługa bieżąca, a w końcu oblot statku powietrznego to zadania, które nie byłyby możliwe bez zaangażowania wszystkich pracowników WZL Nr 2 S.A.

KONKURS

ha!o **WZŁ**

SZUKAMY INSPIRACJI NA BRAND SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Pomóż nam zbudować markę SMS w WZŁ Nr 2 S.A.!

Zainspiruj nas i wymyśl chwytliwą nazwę własną
- hasło dla wdrażanego Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem w naszej firmie.

KOMISJA WYŁONI
ZWYCIĘSKIE HASŁO*
A JEGO AUTOR
OTRZYMA NAGRODĘ
W WYSOKOŚCI
500 zł



Na propozycje
czekamy
do **31 sierpnia 2020 r.**
pod adresem:

gazeta@wzl2.mil.pl

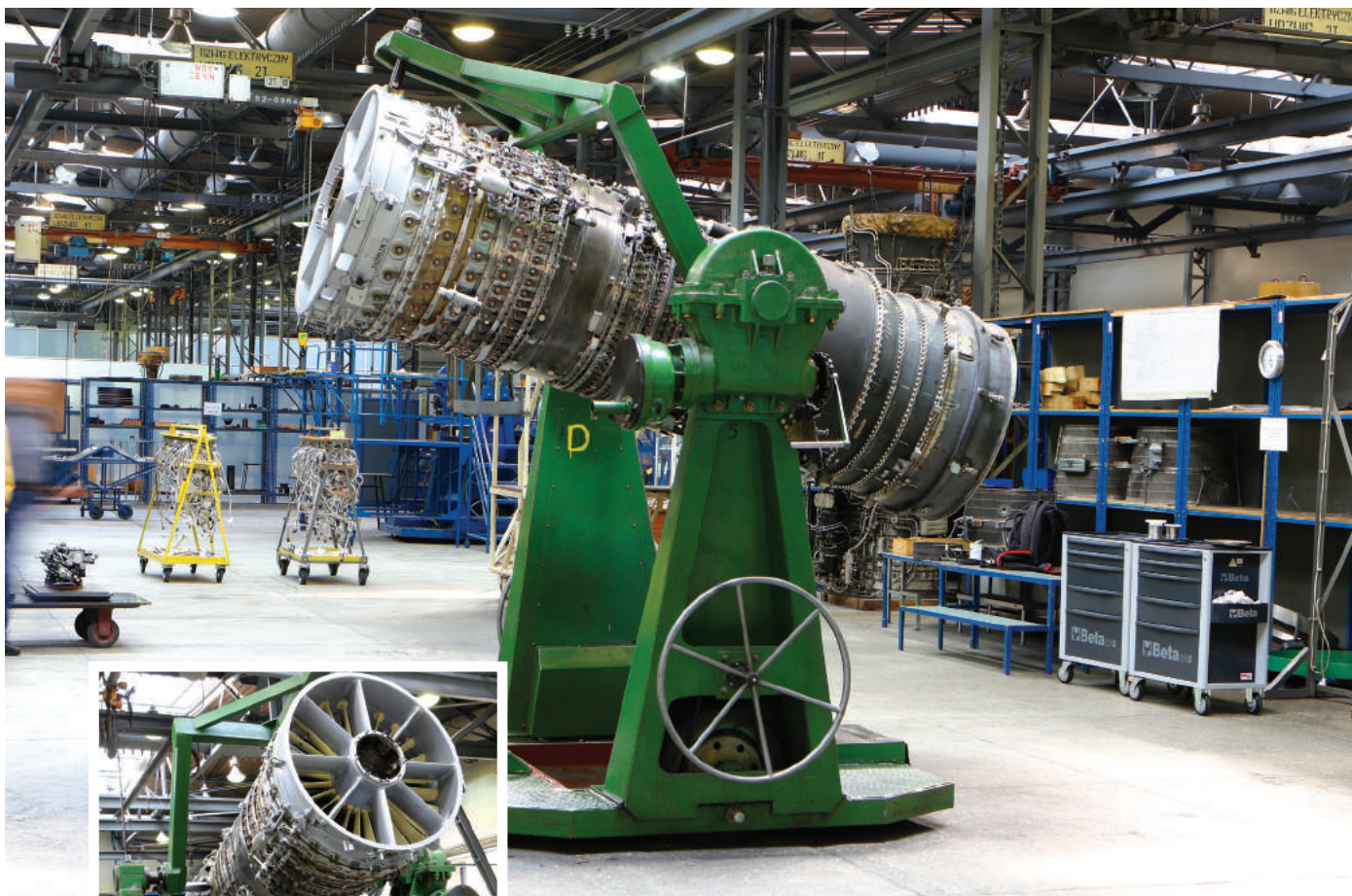
Ogłoszenie wyników
do **15 września 2020 r.**

Więcej szczegółów
w Dziale Marketingu
i Komunikacji,
tel. 52 362 86 26

* Zastrzegamy sobie prawo do modyfikacji zwycięskiego projektu



WYDZIAŁ PRÓB SILNIKÓW LOTNICZYCH W ZIELONCE (P-6)



■ Dariusz Maj

kierownik / Wydział Prób Silników Lotniczych (P-6)

Wydział Prób Silników Lotniczych w Zielonce posiada dwa stanowiska do wykonywania prób silników zarówno wojskowych, jak i cywilnych, a wykonywana na tych stoiskach próba silnika jest ostatnim etapem remontu lub usprawnienia, dlatego jest tak ważna. Stanowi zwieńczenie wysiłku i pracy wszystkich pracowników Spółki i pozwala oddać do użytku konkretny, wyremontowany sprzęt.

Głównym celem prób silnika jest ustalenie wartości parametrów osiąganych przez testowany silnik i ich ocena. Osiągnięte w czasie próby parametry stanowią ocenę jakości wykonanego remontu i montażu.

Dlaczego Zielonka?

Gdy wybierano lokalizację Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 4 (dawniej Lotnicze Zakłady Remontowe Nr 4), czynnikiem decydującym był pobliski pas startowy na obrzeżach północno-zachodniej Warszawy, który aktualnie jest główną ulicą Dzielnicy Bemowa - ulicą Powstańców Śląskich.

Głównym celem prób silnika jest **ustalenie wartości parametrów osiąganych przez testowany silnik i ich ocena.**



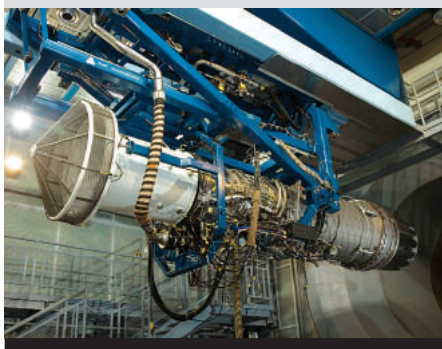
W początkowym okresie działalności naszej firmy stanowiska do wykonywania prób silników ówczesnie remontowanych zlokalizowane były na terenie zakładu na Kole, lecz wraz z dynamiczną rozbudową Bemowa i Woli WZL Nr 4 wplótł się na stałe w urbanistykę zarówno tych dzielnic, jak i całej stolicy. Hałas generowany podczas prób silników oraz duża ilość spalin przekraczały dopuszczalne normy dla obszarów miejskich i powodowały duży dyskomfort mieszkańców okolicznych budynków oraz terenów rekreacyjnych. Podjęto więc decyzję o wyborze nowego miejsca na budowę nowoczesnej stacji prób silników na przedmieściach Warszawy lub w jej okolicach. Zlokalizowano kilka miejsc spełniających warunki określone dla budowy tego typu obiektu, tj. okolice Płocka, Sochaczewa, Mińska Mazowieckiego oraz oczywiście Zielonki.

Wybór padł na Zielonkę ze względu na lokalizację: teren poligonu wojskowego z dala od zabudowań mieszkalnych, najmniejsza odległość od głównej siedziby firmy w porównaniu z innymi lokalizacjami oraz bliskość bocznic kolejowej Jednostki Wojskowej w Wesołej.

Budowa i modernizacje stoisk do testowania silników lotniczych

Prace budowlane stanowiska prób silników w Zielonce rozpoczęły się pod koniec lat 80. Zostały zakończone w roku 1992, i w tym też roku zostało oddane do użytku jako zatwierdzone stanowisko do prób silnika AŁ-21F3 do samolotu Su-22. Po modyfikacjach stanowisko to zostało przystosowane również do prób silników R-11, R-13 i R-25, stanowiących napęd samolotu Mig-21.

Końcówka lat 90. i początek nowego tysiąclecia to czas prac modernizacyjnych nad nowym systemem pomiarowym przeznaczonym do prób silników RD-33 do samolotu MIG-29. W prace zaangażowany był Przemysłowy Instytut Automatyki i Pomiarów - PIAP. Powstał nowoczesny system pomiarowy, który nadzoruje i monitoruje wartości 150 dynamicznie zmieniających się sygnałów analogowych oraz dwustanowych, które przetwarzane są na postać cyfrową z rejestracją i zapisem w pamięci. Wyniki pomiarów i obliczeń przesyłane są do stanowiska operatora i prezentowane na monitorach w postaci zegarów analogowych, danych liczbowych oraz oscylogramów. W sposób ciągły dokonywana jest kontrola zgodności parametrów z warunkami technicznymi we wszystkich zakresach pracy silnika.



Aktualnie na tym stanowisku wykonuje się próby regulacyjne silników po remoncie głównym: silnik AŁ-21F3 (SU-22) i RD-33 (MIG-29).

W roku 2003 zakończyła się również budowa tzw. „nowej nitki” - stoiska do testowania silników produkcji zachodniej zarówno cywilnych, jak i wojskowych. Był to projekt zrealizowany wspólnie z General Electric Aircraft Engines oraz PLL „LOT”. Pomysł zakładał powstanie zupełnie nowej i bardzo nowoczesnej placówki badającej osiągi i parametry silników do 75 000 lbf siły ciągu (z możliwością zwiększenia do 120 000 lbf) i 1 450 lb/s masowego natężenia przepływu powietrza. Stanowisko zostało wyposażone w nowoczesny system komputerowy, służący do sterowania pracą testowanego silnika i akwizycją danych oraz sterowania urządzeniami stoiskowymi. Dostawcą systemu była firma Aero Systems Engineering. Pierwszymi testowanymi silnikami były silniki CFM56-3, stanowiące napęd samolotów Boeing 737.

W roku 2005 WZL Nr 4 wraz z firmą ATEC i MAGNUS wykonały modernizację stacji prób, która pozwoliła na przeprowadzanie prób poprodukcyjnych silników typu F100-PW-229, stanowiących napęd samolotów F-16 C/D, dzięki czemu firma przeprowadziła próby niemal wszystkich silników, w które zostały wyposażone nasze „Jastrzębie”. Kolejnym etapem było przystosowanie stacji prób do wykonywania testów silnika F100-PW-229 po usprawnieniach.

Z zupełnie nowym zadaniem zmierzaliśmy się wraz z firmą SAFRAN AIRCRAFT ENGINES w latach 2014-2016 podczas testów prototypowego silnika nowej generacji LEAP-1A. Po zakończeniu tych testów i otrzymaniu certyfikacji pierwsze seryjne egzemplarze silnika LEAP-1A, stanowiące napęd samolotu AIRBUS A320neo, trafiły do klientów. W związku z rozwojem firmy WZL Nr 2 S.A. w kierunku zwiększenia kompetencji w remontach modułów i obsłudze silnika F100-PW-229 na rok 2020 planowana jest modernizacja Stacji Prób Silników wraz z firmą Magnus.

Wymianie będą podlegać komputery instalacji kontrolno-pomiarowej, modernizacja obejmować będzie aktualizację systemu do obsługi próby, kalibrację wraz ze szkoleniem personelu obsługującego.

Po modernizacji system pozwoli nam na komunikację z nowszą konfiguracją wyposażenia wraz z oprogramowaniem sterującym silników F100-PW-229, aktualnie stosowanych w Polskich Siłach Powietrznych.

Przyszłość Wydziału Prób Silników Lotniczych w Zielonce

Przyszłość wydziału to kontynuowanie prób silników produkcji radzieckiej - AŁ-21F3 i RD-33 na stanowisku nr 1 oraz pełne wykorzystanie możliwości produkcyjnych stanowiska nr 2 przy próbach i obsłudze silnika F100-PW-229 lub innych silników wykorzystywanych zarówno w lotnictwie wojskowym, jak i cywilnym.

Dynamika rozwoju miasta i światowe trendy (ekologia, normy hałasu itp.) wymuszają podjęcie kolejnych kroków związanych z przeniesieniem usług testowania silników, które jeszcze świadczono w lokalizacji Bemowo do Zielonki.

Posiadane tereny w Zielonce pozwalają z optymizmem planować dalsze inwestycje, jak np.: budowa nowoczesnej hali z przeznaczeniem do obsługi silnika F100-PW-229 czy innych jednostek napędowych: wojskowych lub cywilnych.



ŻELAZNI W NOWYCH BARWACH

ORLEN Grupa Akrobacyjna ŻELAZNY to jedna z wiodących na świecie grup zespołowej akrobacji lotniczej, która słynie z wykonywania najtrudniejszych manewrów w powietrzu. Jej początki sięgają lat 90., natomiast oficjalnie treningi grupy rozpoczęły się w 2000 roku.

Początkowo członkami grupy byli: Lech Marchelewski, Sebastian Chrzęszcz, Marek Dubkiewicz, Tadeusz Kołaszewski i Wojciech Krupa. Kilka lat później do grupy dołączyli Piotr Banachowicz, Krzysztof Kosiński i Piotr Haberland. Przez kilka sezonów za sterami szybowca zasiadał wielokrotny Mistrz Świata w akrobacji szybowcowej Jerzy Makula. Natomiast swój okres szkoleniowy w Grupie Akrobacyjnej ŻELAZNY mieli m.in. tacy utytułowani sportowcy, jak Kasia Żmudzińska czy bardzo dobrze nam znany Artur Kielak, a także jedyny polski pilot Red Bull Air Race - Łukasz Czepiela.

Obecnie skład ORLEN Grupy Akrobacyjnej ŻELAZNY to: Wojciech Krupa - leader i prowadzący zespół, Piotr Haberland, Paweł Antkowiak, Wojciech Muszyński, Wojciech Grzechowiak, Mirosław Wrześniewski, Rafał Przybylak, Wojciech Nowaczyk, Tomasz Żdziarski, Krzysztof Szopiński, a także mechanicy Marek Leliński, Piotr Leliński, Adam Kulka. Od 2019 roku managerem grupy jest płk Krzysztof „Szopa” Szopiński, utytułowany skoczek spadochronowy i niezawodny komentator pokazów GA ŻELAZNY.

Ich niebywałe umiejętności, zaangażowanie, precyzja oraz talent przyczyniają się do spektakular-

nych pokazów, które odbywały się już na najważniejszych imprezach lotniczych, m.in. w Korei Południowej, Niemczech, Szwecji, Czechach, Słowacji i wielu innych, a także na wszystkich polskich imprezach lotniczych. Nazwa „ŻELAZNY” pochodzi od jej pierwszego sponsora, natomiast od stycznia 2020 r. zespół nosi nazwę ORLEN Grupa Akrobacyjna ŻELAZNY, gdyż w wyniku objęcia przez PKN ORLEN sponsorin- giem strategicznym oficjalnie weszła w skład ORLEN TEAM.

Całkiem niedawno mieliśmy niebywałą okazję i wielką przyjemność poznać członków ORLEN Grupy Akrobacyjnej ŻELAZNY podczas realizacji projektu malowania ich samolotów. Spektakularna metamorfoza w sumie aż pięciu samolotów tej grupy spotkała się z pozytywnym odbiorem wśród całego składu grupy oraz jej fanów. Efekty prac załogi WZL Nr 2 opublikowane zostały w mediach społecznościowych PKN ORLEN, ORLEN TEAM oraz samej ORLEN Grupy Akrobacyjnej ŻELAZNY.

SPEKTAKULARNA METAMORFOZA

Przed rozpoczęciem prac na samolotach zespół naszych specjalistów opracował technologię, wybrał system

materiału malarskiego oraz przygotował szablony. Prace przygotowawcze zajęły niespełna tydzień. W tym czasie usunięta została stara powłoka malarska, usunięto również uszczelniacze aerodynamiczne, które zastąpiono nowymi oraz zabezpieczono elementy metalowe powłoką konwersyjną. Celem Naszego zespołu było osiągnięcie jak najlepszego efektu wizualnego. Ważnym było, aby kolor był jak najbardziej intensywny, a połysk widoczny z daleka. Niemniej jednak efekty wizualne to nie jedyne kryteria, którymi kierowali się nasi specjaliści. System farb malarskich najwyższej jakości zastosowany do malowania tych samolotów ma bardzo dobre właściwości fizykochemiczne i został dobrany w taki sposób, aby maksymalnie zabezpieczyć samoloty przed warunkami atmosferycznymi oraz przedłużyć żywotność lakieru bazowego. Ponadto zastosowany podkład posiada właściwości elastyczne, tak by podczas wykonywania figur akrobacyjnych cały system malarski pracował wraz z maszyną.

Pierwsze cztery maszyny „ŻELAZNI” odebrali w kwietniu br., natomiast odbiór ostatniego samolotu ZLIN 50-LS odbył się 16 czerwca i przy tej okazji mogliśmy wszyscy podziwiać mały pokaz akrobacji lotniczej, przygotowany przez Grupę specjalnie dla nas.

KORZYSTAJĄC ZE SPOSOBNOŚCI ZADALIŚMY MANAGEROWI GRUPY KILKA PYTAŃ, KTÓRE MOGĄ NURTOWAĆ NIEJEDNEGO FANA AKROBACJI POWIETRZNYCH.



Jak wygląda przygotowywanie pokazu akrobatycznego w powietrzu? Czy najpierw wykonywane są projekty rysunkowe, obliczenia itp.?

Przygotowanie występu poprzedzone jest całym procesem. Program pokazu tworzy Leader Wojtek Krupa, który posiada ogromne doświadczenie, wiedzę i swoisty instynkt w zakresie lotów akrobacyjnych, w tym lotów zespołowych. Podczas odprawy przed treningiem omawiany jest utworzony wcześniej i rozrysowany na tablicy układ pokazu obejmujący również każdy fragment lotu z osobna - od startu do lądowania. Następnie wykonujemy układ „pieszo latając”, tzn. piloci chodząc w ugrupowaniu pokazowym utrwalają jako nawyk elementy lotu. Natomiast podczas lotu wykonywane są najpierw poszczególne elementy pokazu, a dopiero w kolejnych lotach wykonywany jest cały program pokazu. Każdy lot filmowany jest kamerą z ziemi oraz z kamer umieszczonych na samolotach. Materiał video wykorzystywany jest do omówienia lotu podczas odpraw polotowych.

Czy podczas pokazu komunikujecie się ze sobą?

Wszyscy piloci wykonujący pokaz mają ze sobą łączność. Jednak w locie nie ma gadulstwa. Manewry wykonuje się na komendę Leadera - prowadzącego, który najpierw zapowiada komendę, następnie ją podaje, a pozostali piloci ją potwierdzają i wykonują. Komendy są także precyzyjnie omawiane podczas odprawy przed lotem.

Który element przygotowania przed lotem jest szczególnie istotny?

Dobra kondycja psychofizyczna jest warunkiem bezwzględnym do wykonywania lotów w zespole akrobacyjnym.

Jak się czuje pilot po pokazie?

Zmęczony, ale zadowolony z poprawnie wykonanego pokazu oraz szczęśliwy, że mógł podzielić się swoją pasją z publicznością.

Czy są konkretne cechy osobowości, które dyskwalifikują do bycia pilotem?

Latanie wymaga od pilota pewnych specyficznych cech. Gdyby tak nie było, to wszyscy chcieliby i mogliby latać. Poza szeregiem cech psychofizycznych koniecznych u wszystkich pilotów, latanie w zespole akrobacyjnym wymaga dodatkowej porcji odwagi, zaufania do pozostałych członków zespołu, pokory wobec lotnictwa i natury oraz umiejętności nie ulegania emocjom podczas pokazu. Bycie częścią takiego zespołu jest dość specyficznym stanem ducha i umysłu, który przekłada się na sukces zespołu, gdyż każdy z jego członków ma poczucie jedności.

Jakie czynniki uniemożliwiają odbycie pokazu?

Oczywiście warunki pogodowe mają zasadnicze znaczenie, ale musimy także brać pod uwagę te wynikające z przepisów mówiących o zasadach organizacji i wykonywania pokazów lotniczych.

Jakie macie plany na najbliższy rok? Gdzie będzie można Was spotkać?

Ten rok będzie specyficzny z powodu pandemii. Prawdopodobnie będziemy musieli wraz z PKN ORLEN dokonać korekty planów pokazowych i startowych. Jeśli nadal będą obowiązywały zakazy organizacji imprez masowych, a takimi są pokazy lotnicze, to mamy w zanadrzu kilka spektakularnych wydarzeń z udziałem ORLEN Grupa Akrobacyjna ŻELAZNY.

Jak podsumowalibyście współpracę z Naszą Firmą?

Z całego żelaznego serca dziękujemy załodze WZL Nr 2, szczególnie kierownictwu i specjalistom z Malarni, za dokonanie spektakularnej i cudownej metamorfozy naszych ukochanych samolotów, które jak już słyszymy w komentarzach fanów, dostały jakby nowe życie. Z dumą będziemy mówili wszędzie, że nowe oblicze samolotów to dzieło serc i rąk Załogi WZL Nr 2 Bydgoszcz.

Dziękujemy bardzo.





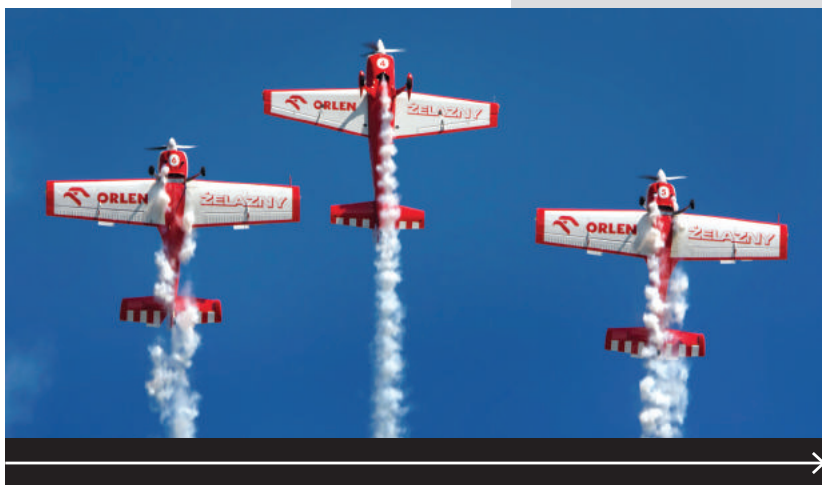
Cały proces odnowienia powłoki lakierniczej samolotów zajął zespołowi malarni cywilnej niespełna dwa tygodnie. Efekt końcowy był spektakularny!



zdjęcia:
M. Woźniak / P. Klause / PKN ORLEN

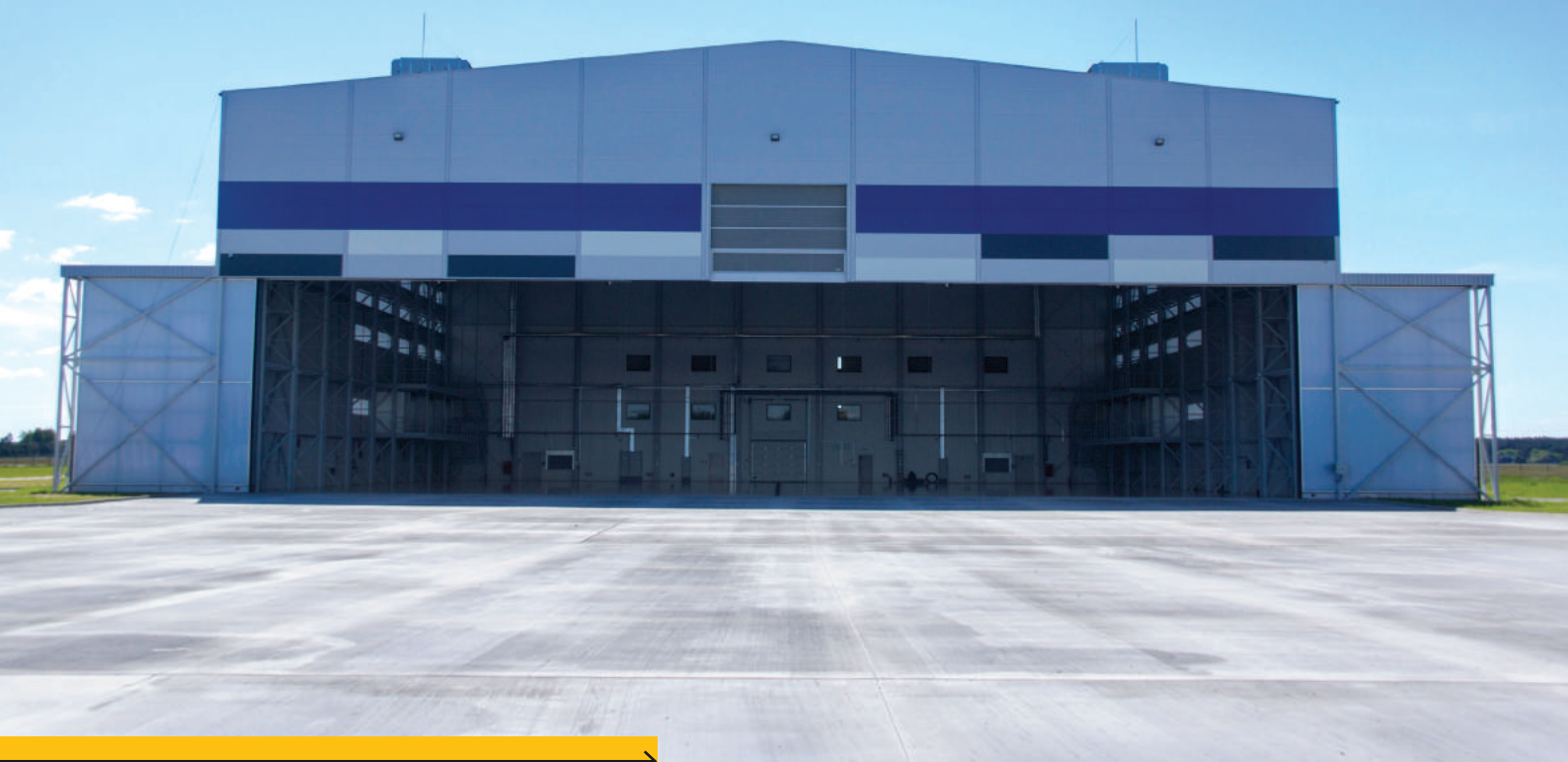


Na zdjęciu zdalnie sterowany model samolotu Zlin 50. Został zbudowany dziesięć lat temu, przez Piotra Klausa - pracownika naszej firmy, posiada malowanie z tamtego okresu. Model konstrukcji klasycznej z wykorzystaniem sklejk, sosny, balsy, włókna szklanego i węglowego. Napędzany silnikiem trójfazowym o mocy 620W. Rozpiętość skrzydeł 1300 mm, waga do lotu 1300 g.





NOWY HANGAR ODDANY DO UŻYTKU



■ **Paweł Łubiński**
Business Development Manager

Nadszedł ten czas! Po roku od rozpoczęcia inwestycji możemy z dumą powiedzieć, że zakończona została budowa nowoczesnego hangaru do obsługi samolotów cywilnych. Zaczynamy się w nim urządzać.



Lotnictwo cywilne jest jeszcze wciąż odeskim w niespełna 75-letniej historii naszego Zakładu. Decyzja związana z budową nowego hangaru była odpowiedzią na potrzeby rynku w zakresie remontów i napraw cywilnych statków powietrznych. Zwiększająca się ilość samolotów, generowana na potrzeby uzupełniania pojawiających się coraz to nowych siatek połączeń, ma odzwierciedlenie w konieczności zapewnienia miejsc do ich obsługi technicznej. Dlatego też we wzroście zainteresowania transportem lotniczym na całym świecie upatrzyliśmy możliwość rozwoju lotnictwa cywilnego w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 2 S.A. Konsekwentnie podążamy tą drogą poprzez inwestowanie w infrastrukturę, dzięki której możliwy jest serwis samolotów w coraz to szerszym zakresie.

Nowy hangar idealnie wpasowuje się w sąsiadujące obiekty i wspólnie z hangarem obsługowo-malarskim dla samolotów transportowych i pasażerskich tworzy nowoczesny kompleks.

Obiekt składa się z hali obsługowej o powierzchni 2.750 m² oraz z budynku socjalno-biurowego. Hala jest wyposażona w suwnicę i szereg przyłączy teleinformatycznych, elektrycznych, lotniczych, pneumatycznych, dzięki którym praca podczas obsług będzie bardziej ergonomiczna.



Hangar został zaprojektowany tak, aby pomieścić wszystkie samoloty zgodnie z zatwierdzonym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego certyfikatem. Największy z samolotów, który może być obsługiwany to Boeing 737-800.





Na parterze budynku biurowo-socjalnego znajduje się narzędziownia, magazyny części sprawnych, niesprawnych i materiałów chemicznych oraz przejazd na holownik. Na pierwszym piętrze jest sala konferencyjno-szkoleniowa, kuchnia ze stołówką, szatnie z łazienkami oraz pokój dla klientów. Ostatnie piętro w całości zaadoptowane zostało na biura dla personelu inżynieryjno-administracyjnego oraz dla przedstawicieli technicznych właściciela samolotu.



Budynek socialno-biurowy

- **Dzięki zastosowaniu żywicy SILCAFLOOR** posadzka wewnątrz hali charakteryzuje się tym, że posiada wodoszczelną powłokę i jest łatwa w utrzymaniu czystości, co przy tego typu obiektach jest bardzo istotne, a ponadto ma wysoki walor estetyczny, co nadaje nowoczesnego charakteru całemu obiektowi.
- **Brama hangaru** została zaprojektowana z siedmiu segmentów, z których każdy można otwierać i zamykać niezależnie. Dzięki temu zmniejsza się czas obsługi i strata ciepła w okresie zimowym.
- **Powierzchnia płyty hangarowej** zapewni spokojne manewrowanie statkami powietrznymi oraz umożliwi zaparkowanie samolotów czekających na wolny slot. Ponadto wyodrębnione zostało stanowisko, na którym zamontowano specjalne kotwy, które pozwolą na zabezpieczenie samolotu Hercules C-130 podczas parkowania.
- **W celu optymalnego wykorzystania przestrzeni** po obu stronach hangaru, ponad poziomem skrzydeł samolotu znalazły się antresole do wykorzystania jako dodatkowe pomieszczenia biurowo-magazynowe.



Przy okazji oddania do użytku nowego hangaru w żaden sposób nie możemy pominąć sytuacji związanej z pandemią COVID-19 i jej wpływu na sektor lotniczy. Większość statków powietrznych pozostaje nadal uziemiona, niemniej stopniowe znoszenie ograniczeń ponownie pobudzi rynek lotniczy do życia.

Eurocontrol, czyli Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej prognozuje*, że w I kw. 2021 r. ruch lotniczy nadrobi ok. 70% operacji. Z pewnością dojdzie do pewnych zmian właścicielskich na rynku przewozów lotniczych, lecz nie ma to wpływu na ilość statków powietrznych, które już zostały dostarczone na rynek. Kwestią jest dla jakich linii statki będą operować i jak szybko wznowione zostaną operacje w takiej ilości jak to miało miejsce przed pandemią. Przywrócenie statków do ponownych lotów wiąże się z przeglądami technicznymi, a przy okazji zmian barw przewoźników również z nakładaniem nowych powłok lakierniczych. Tym samym WZL Nr 2 S.A. idealnie wpisuje się w potrzeby rynku ze swoją bogatszą i rozbudowaną ofertą, biorąc pod uwagę nową inwestycję.

* www.eurocontrol.int/covid19

Masz ciekawe pomysły lub robisz coś, o czym chciałbyś opowiedzieć innym? A może masz dziennikarskie zacięcie i chciałbyś prowadzić swój dział tematyczny?

Napisz lub zadzwoń do nas!

Czekamy na Twoje zgłoszenie!
Pamiętaj, każdy pomysł się liczy!

**DOŁĄCZ DO REDAKCJI
I TWÓRZ Z NAMI**

ha1oWZL!



Bydgoszcz:

- Magdalena Gołembiewska
- Sylwia Mielcarek

tel. 52 362 86 26

Warszawa:

- Krzysztof Wawrzyk

tel. 22 532 43 40

gazeta@wzl2.mil.pl





MALOWANIE BUSINESS JET

- WERSJA VIP

Coraz więcej przedsiębiorców korzysta z samolotów Business Jet. Dla niektórych własny samolot to nie tylko gadżet, którym można się pochwalić, ale również dodatkowa gałąź prowadzonego biznesu.



Beechcraft King Air B200

■ **Anna Kistowska**
Inżynier Wsparcia (DMC)

Według terminologii lotniczej „Lotnictwo Biznesowe” to część lotnictwa ogólnego (ang. General Aviation - GA), w ramach którego loty nie są wykonywane przez wojsko czy regularne linie lotnicze. Koncentruje się ono na biznesowym wykorzystaniu samolotów i śmigłowców.

Samoloty Business Jet, często określane są mianem samolotów premium czy VIP, a ich właścicielami są głównie małe i średnie firmy oraz inne podmioty, w tym organizacje non-profit.

CZYM SIĘ CHARAKTERYZUJE ODNAWIANIE POWŁOKI LAKIERNICZEJ SAMOLOTÓW PREMIUM?

Zasada jest jedna: liczy się pierwsze wrażenie. Właściciele Business Jet traktują swoje samo-

loty jak wizytówkę biznesową. Pragną, aby samolot był zauważalny i wyróżniał się na tle innych. Bardzo wysoko stawiają na wymagania jakościowe, którym tylko nieliczni wykonawcy potrafią sprostać.

Samoloty premium, jak każde dobro luksusowe, wymagają szczególnej uwagi i niestandardowych rozwiązań w każdym aspekcie ich obsługi.

Odpowiednie zaplecze malarskie, którym dysponuje potencjalny wykonawca usługi odnowienia powłoki malarskiej, nazywanej potocznie „malowaniem” samolotów Business Jet, jest niezbędne. W tym procesie nie ma miejsca na przypadkowość zdarzeń. Z niezwykłą starannością należy wykonywać każdy etap procesu, ponieważ ma to wpływ na efekt końcowy.



Gama kolorów jest zdecydowanie większa niż w standardowych systemach malarskich. Co ciekawe, właściciele Business Jet-ów wymagają efektów specjalnych podobnych do tych stosowanych w przemyśle motoryzacyjnym. W takich przypadkach pozyskiwane są próbki farb samochodowych i na podstawie kodów ich kolorów produkowane są farby z przeznaczeniem dla lotnictwa, opatrzone odpowiednimi certyfikatami lotniczymi.

W tym miejscu warto zaznaczyć, że nasza firma spełnia wszelkie standardy, dzięki którym z dumą możemy powiedzieć, że jesteśmy w stanie sprostać wymaganiom klientów VIP i to nie tylko dzięki infrastrukturze. Filarem Malarni Cywilnej jest wysoko wykwalifikowany personel, który podchodzi do swojej pracy i lotnictwa z pasją.

JAK PRZEBIEGA PROCES MALOWANIA

Proces rozpoczyna się od analizy i adaptacji projektu malowania przez Inżyniera Wsparcia DMC. Dobrze opracowanie inżynierskie to klucz do sukcesu każdego projektu. Pierwszym etapem jest zebranie wszystkich wymagań i „życzeń” klienta. Kolejnym, opracowanie dokumentacji i nadzór nad procesem. Ostatnim jest zamknięcie projektu i pakietu dokumentacji.

Podczas prac malarskich zespół lakierników dopracowuje każdy centymetr kwadratowy samolotu, nie tylko w celu zwiększenia żywotności samolotu, ale także w celu utrzymania wysokiej jakości wykończenia. Dopiero po odbiorze samolotu przez właściciela proces zostaje zakończony, a WZL Nr 2 zyskuje kolejnego zadowolonego klienta.

W 2018 roku zespół malarni DMC pomalował samolot Beechcraft King Air B200 dla prywatnego inwestora. Zastosowane podczas tego procesu kolory farb lotniczych zostały opracowane na podstawie palety kolorów marki Volkswagen, specjalnie dla tego jednego projektu.

Obecnie w naszym hangarze został pomalowany kolejny samolot premium, Gulfstream G200 należący do hiszpańskiej firmy Mercadona. W projekcie wzięło udział 28 lakierników, którzy poświęcili 1600 roboczogodzin i zużyli w sumie 400 litrów podkładu,

farby i lakieru bezbarwnego. Wszystko po to, aby zapewnić wyjątkowy efekt końcowy, którego niestety nie oddają zdjęcia. Podane wyżej liczby obrazują jaką to jest ciężka i odpowiedzialna praca każdej z osób, która uczestniczyła w procesie. Obserwując duże zainteresowanie wśród klientów VIP naszymi usługami śmiało możemy powiedzieć, że Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 stanowią już swoistą markę oraz są rozpoznawalne nie tylko w kraju, ale przede wszystkim w całej Europie.



Wnętrze samolotu Gulfstream G200

Farba przeznaczona do malowania samolotów VIP ma na celu zapewnienie spójnego, jednolitego wykończenia, często z efektami specjalnymi tj. mika czy metalik. Rezultatem jest stylowe wykończenie o bardzo dobrym kryciu oraz wysokim współczynniku połysku (>96%).



Gulfstream G200 na płycie Portu Lotniczego Bydgoszcz przed odlotem do właściciela



HISTORII (INDYJSKIEJ) CIĄG DALSZY

W zgiełku wydarzeń wielkiej wagi dla Świata i Narodów giną czyny postaci wielkiej szlachetności i bezgranicznej życzliwości. Ich dokonania bywają przemilczane, a upływ czasu pokrywa je mrokiem zapomnienia. I tylko zbieg okoliczności pozwala na ponowne ich przypomnienie i pokazanie ich chwały w pełnym świetle.
Zapamiętajmy bohatera artykułu. Przekażmy wiedzę o nim naszym dzieciom.

■ ppłk rez. pil. Henryk Szkudlarz

Pilot doświadczalny, pracownik ITWL. Kierownik projektu Latające Laboratorium Sonex. Współpracuje z WZL Nr 2 od 1987 r. Trzykrotnie wraz z WZL Nr 2 brał udział w oblotach TS-11 w Air Force Station Hakimpet, a w 2010 roku z zespołem EADS Warszawa-Okęcie prezentował PZL-130 TC II Orlik w bazie w Jamnagar. W 2017 r. WZL Nr 2 jako organizator wystawy Air Fair uhonorowały Henryka Szkudlarza za 50 lat pracy i służby dla lotnictwa wyróżnieniem honorowym Grand Prix wystawy. W tym też roku upłynął 30-letni okres współpracy z WZL Nr 2.

Z racji częstych służbowych kontaktów z WZL Nr 2 S.A. w Bydgoszczy, mam możliwość uczestniczyć w życiu Firmy. Stąd też usłyszałem o dużym ożywieniu, szczególnie wśród młodszej części załogi Zakładów, jakie nastąpiło po publikacji w „Halo WZL!” (01/2020) artykułu autorstwa Dyrektora Technicznego, Pana Waldemara Topola zatytułowanego Nasza „Lady” - wspomnienia z indyjskiej lotniczej przygody. Jestem jednym z tych, którzy w tej „indyjskiej lotniczej przygodzie” wspólnie z pracownikami WZL Nr 2 kilkakrotnie brali udział w latach ’90, aż do ostatniego kontraktu na przełomie 2000/2001 r.

W roku 1994 lub 95 również miałem szczęście być gościem mieszkającej w Hyderabadzie Pani Kiry Banasińskiej, wdowy po konsulu II RP w Indiach. To od niej usłyszałem o niezwyklej historii indyjskiego Maharadży, który w czasie wojny zaopiekował się osieroconymi polskimi dziećmi.

Pozwólcie Państwu, że opowiem tę niezwykle historię, bo jest mało znana, a z kolei moje drogi życia pozwoliły mi dotknąć wręcz fizycznie, tej polsko-indyjskiej historycznej przyjaźni.

Postacią tej opowieści jest **Maharadża Jam Saheb Digvijay Sinhji** z rodu **Jadeja** (1895-1966), dziedzic księstwa Navanagar (Dobra Ziemia) w zachodnich Indiach, ze stolicą księstwa w miejscowości Jamnagar.

Związki Maharadży z Polską zaczęły się na początku lat 20. Wraz z ojcem reprezentowali Indie w Szwajcarii na pierwszym posiedzeniu Ligi Narodów. Podczas pobytu w Szwajcarii obydwaj bardzo zaprzyjaźnili się z mieszkającym po sąsiedzku Ignacym Paderewskim. Polski mąż stanu wywarł na nich wielkie wrażenie. Częste i długie rozmowy wzbudziły zainteresowanie przyszłego władcy Navanagar losem i heroizmem ponad 120-letniej walki Polaków o niepodległość.

Nie trudno zrozumieć to zainteresowanie, jeżeli doda się, że Maharadża z urodzenia był Radżputem, dla którego honor i walka o prawo do życia w wolności są świętością. Nie wiadomo, czy nasz kompozytor zapoznał Radżę z naszymi pieśniami powstańczymi, ale ta ze słowami: „...**kto zwycięży wolnym będzie, kto umiera, wolnym już...**” jest niewątpliwie bliska sercu każdego Radżputa - oddaje sens ich idei świętej honorowej śmierci w walce, „dżohar”

- walce do chwalebnej śmierci z orężem w rękę lub do chwały zwycięstwa. Z tych też powodów z bitnymi Radżputami Anglicy woleli zawierać sojusze niż walczyć i tak „nasz” maharadża Nawanageru był suzerenem jednego z 568 księstw (indyjskich państw książęcych) o bardzo dużej autonomii, formalnie niewchodzących w skład Indii Brytyjskich, lecz pozostających z Wielką Brytanią w tzw. sojuszu zależnym (subsidiary alliance), który gwarantował Radżom pełne zwierzchnictwo nad ich własnymi dobrami.

Znajomość z Ignacym Paderewskim sprawiła, że władca Nawanageru żywo interesował się naszym krajem, a w późniejszych latach, jako dyplomata, stał się wielkim sprzymierzeńcem Polski. W okresie II Wojny Światowej był jednym



fot. Wikipedia

Jam Saheb Digvijay Sinhji



Maharadża Digvijaysinhji z dziećmi i kobietami - Boże Narodzenie 1943

z dwóch hinduskich delegatów w gabinecie wojennym Wielkiej Brytanii (Imperial War Cabinet), gdzie poznał generała Władysława Sikorskiego.

Po zawieszeniu wrześnie 1939 roku, na wschodnich terenach Rzeczypospolitej Związek Radziecki zaprowadzał swój porządek. Masowo w głąb Kraju Rad deportowana była polska ludność. Deportowano całe rodziny. Wielu ludzi nie przeżyło kilkutygodniowej gehenny transportu do Kazachstanu, czy na Syberię w bydłych wagonach. Ci, którzy przeżyli transport zostali zdziśiatkowani w „obozach pracy” przez głód, katorżniczą pracę i choroby. Na miejscu zesłania „komisarze” dorosłych kierowali do łagrów i kołchozów, a dzieci do sowieckich sierocińców - dietskich domow, oddalonych od miejsca pobytu rodziców o kilkanaście lub kilkadziesiąt kilometrów. W sierocińcach panowały warunki niewiele lepsze niż w koszmarnych łagrowych barakach. Siermiężne warunki bytowania, niedożywienie i choroby zdziśiatkowały dzieci przeżywające traumę rozstania z bliskimi i pogłębiały sierocą apatię. W tej beznadziei zaświeciło „Słońce Ocalenia”.

W lipcu 1941 roku w Londynie generał Sikorski podpisuje z sowieckim ambasadorem Iwanem Majskim układ przywracający polsko-radzieckie stosunki dyplomatyczne, określone zostają warunki utworzenia polskiej armii w ZSRR. Polskich zesłańców obejmuje amnestia i masowo zaczynają zgłaszać się

do punktów werbunkowych armii Andersa. Świeżo sformowana armia opuszcza niegościnną ziemię. 24 grudnia 1941 r. Stalin wydał zgodę, by ze Związku Radzieckiego wyjechały także osieroczone polskie dzieci. Do sierocińców ruszyli polscy ochotnicy w poszukiwaniu małych rodaków.

W Aszchabadzie, przy granicy z Iranem zorganizowano przejściowo polski sierociniec, do którego trafiały dzieci z całego

Związku Radzieckiego. Olbrzymią rolę w jego utworzeniu odegrała słynna przedwojenna piosenkarka Hanka Ordonówna i jej mąż, hrabia Michał Tyszkiewicz. Ordonka z poświęceniem przemierzała Związek Radziecki wyciągając z dietskich domow wyczerpane i chore polskie sieroty - wysyłała je do obozu przejściowego w nadgranicznym Aszchabadzie.



Wdzięczni za opiekę Bapu mali mieszkańcy osiedla





Uczucie niezwykle, w dalekim kraju odczytuję w ojczystym języku słowa szczerego podziękowania i wielkiej wdzięczności.

Gdy Saheb Digvijaya Sinhaji dowiedział się o gehennie polskich dzieci i o planie ratowania polskich sierot z sowieckich sierocińców, bez wahania zaoferował gen. Sikorskiemu swoją pomoc.

„Przeżyty jestem cierpieniami polskiego narodu, walczącego tak nieugięcie przeciw przemocy, który wydał z siebie tak wspaniałych synów (...) wzruszony szczególnie losem tych, których dzieciństwo i młodość upływa w tragicznych

warunkach najokropniejszej z wojen, pragnę w jakiś sposób przyczynić się do polepszenia ich losu. Ofiarowuję im więc gościnę na ziemiach położonych z dala od zawieruchy wojennej. Może tam w pięknych górach położonych nad brzegami morza dzieci te będą mogły powrócić do zdrowia, może tam uda im się zapomnieć o wszystkim, co przeszły i nabrać sił do przyszłej pracy, jako obywatele wolnego kraju (...) Jestem niezmiernie rad, że mam możliwość, choć w części przyczynić się do ulżenia doli polskich dzieci...” - tak arystokratyczny dyplomata mówił i tłumaczył swoją decyzję w 1942 roku. Maharadża nakłonił innych radźów, by także przyjęli do siebie polskie sieroty, i dzięki im wszystkim wojenną zawieruchę przetrwało w Indiach około pięciu tysięcy polskich dzieci. Sam Maharadża w pobliżu swojej letniej rezydencji, w posiadłości w Balachadi (pol. Balaczadi) w pobliżu Jamnagar (Dżamnagar), nakazał wybudować kilkadziesiąt nowych budynków. W tym samym czasie Rząd Polski nakazał podjęcie niezwłocznej organizacji obozów uchodźców polskich w Indiach, w tym także obozów dla polskich sierot. Kierownictwo operacji objął Wiktor Styburski, delegat ministerstwa oraz zastępca delegata - Pani Kira Banasińska, wizytująca miejsca schronienia uchodźców (zmarła w 2002 r. w Hyderabadzie).

Delegacja „dzieci maharadży” podczas odsłonięcia dziękczynnej tablicy pamiątkowej



fot. Photo Gallery,
Sainik School
Balachadi web side





W Balachadi z polecenia maharadży powstał Polish Children Camp. Kiedy po długiej podróży przez Iran i Pakistan, apatyczne, często chore polskie dzieci stanęły na ziemi indyjskiej, przywitał je widok sześćdziesięciu nowych domków krytych czerwoną dachówką, z boiskami do gry w piłkę, a na centralnym placu, na maszcie powiewała biało-czerwona flaga, dar polskich marynarzy z SS Kościuszko. W nowym domu powitał ich sam maharadża. Digvijaysinhji powiedział dzieciom: *„Nie uważajcie się za sieroty. Jesteście teraz w Nawanagerze, ja jestem Bapu, ojciec wszystkich mieszkańców Nawanageru, w tym również i wasz.”*

Po piekle rosyjskich diętskich domów dzieci znalazły się w iście bajkowej rzeczywistości, we wspaniałym ciepłym klimacie, wśród palm, słoni, pawi (jeden z symboli Indii) i życzliwych ludzi. Gdzie nie brakowało jedzenia i gdzie opiekował się nimi najprawdziwszy maharadża - Bapu - ojciec. W słowach skierowanych do dzieci prosił, by właśnie tak - Bapu - zwracały się do niego. Przywitanie i serdeczność opiekuna stworzyły natychmiastową głęboką i szczerą więź umęczonych dzieci z gościnnym gospodarzem. W obozie zorganizowano szkołę, opiekę medyczną i utworzono drużynę harcerską. Uroczystość poświęcenia sztandaru hufca harcerskiego zaszczycił swą obecnością Maharadża wraz z małżonką.

Maharadża żywo interesował się polską kulturą. Chłopów Reymonta zaliczał do swych ulubionych lektur. Zapamiętano go, jako człowieka ciekawego polskiej kultury. Z wielkim zainteresowaniem oglądał inscenizacje teatralne oraz różnego rodzaju pokazy i zawody sportowe. Potrafił szczerze bawić się na jasełkach, wzruszać niedolą „Kopciuszka”, jak i głęboko przejmować losem „Kordiana”. Bardzo podobały mu się nasze tańce i stroje ludowe. Kibicował małym polskim piłkarzom w rozgrywkach z lokalnymi drużynami. Po spektaklu lub imprezach zapraszał młodych aktorów na uroczysty, wspólny podwieczorek i obdarowywał ich słodyczami. Polski obóz został zlikwidowany w 1946 roku. Maharadża żegnał się osobiście ze wszystkimi dorosłymi i dziećmi. Rozstanie sprawiło mu wielką przykrość. Bardzo wzruszony, co chwila wycierał zwilgotniałe oczy. Zdawał sobie sprawę, że widzi małych Polaków ostatni raz.

Pod koniec lat osiemdziesiątych delegacja "dzieci maharadży" pojechała jeszcze raz do Indii. Spotkali się z córką i synem swojego wybawiciela i odsłoniли tablicę pamiątkową na miejscu Polskiego Osiedla. W 2010 roku zbiegiem szczęśliwych okoliczności byłem i latałem nad Jamnagar i odwiedziłem Balachadi - dzisiaj na tym terenie znajduje się wojskowa szkoła kadetów. Znalazłem też dwujęzyczną tablicę ocalonych „dzieci maharadży” postawioną w 1987 r. z podziękowaniami za opiekę i schronienie otrzymane w czasach wojny. Stąpam po życzliwej Polakom ziemi - przejmujące uczucie i namacalny, wręcz fizyczny dotyk historii. Jestem szczęśliwy, że los i drogi mego życia zawiodły mnie kilkakrotnie do kraju, który zrodził tak prawych i szlachetnych ludzi.

Władze Polski uhonorowały zasługi Maharadży - pośmiertnie 23 grudnia 2011 roku został odznaczony przez Prezydenta RP Krzyżem Komandorskim Orderu Zasługi Rzeczypospolitej Polskiej. Natomiast Rada Warszawy w czerwcu 2012 roku zdecydowała nazwać skwer przy ulicy Opaczewskiej „Skwerem Dobrego Maharadży” oraz dodatkowo ustawiono obelisk z informacją, o kogo chodzi.

Historię Digvijayasinhji i jego podopiecznych zainteresowało się również Bollywood, a w szczególności reżyserka Anu Radha. Godzinny dokument zatytułowany „A Little Poland in India” powstał w języku polskim i angielskim. W filmie pobyt w Balachadi wspominają sędziwi, ówcześni mieszkańcy osiedla. Zachowajmy w naszej pamięci „Dobrego Maharadżę”.

Marmurowy obelisk na Skwerze „Dobrego Maharadży” z inskrypcją w trzech językach: hindi, angielskim i polskim opisującą dokonania Jam Saheb Digvijay Sinhji.

fot. Archiwum własne





PODSUMOWANIE AKCJI #POMAGAMY

Choć obecnie obostrzenia związane z rozprzestrzenianiem się koronawirusa COVID-19 są już nieco poluzowane, to w połowie marca informacja o stanie epidemii obiegająca Polskę była niezwykle niepokojąca. Wiele przedsiębiorstw i instytucji ruszyło z pomocą, głównie dla szpitali i medyków. **Sygnaly o potrzebach pojawiały się jednak zewsząd, więc i nasza reakcja była natychmiastowa.**



POMAGAMY TAM, GDZIE JESTEŚMY!

W ramach akcji #POMAGAMY zorganizowaliśmy szereg działań pomocowych analizując potrzeby lokalnych społeczności w Bydgoszczy, Warszawie i Zieloncu.

W pierwszej kolejności nasze wsparcie skierowane zostało w stronę seniorów, dlatego też przekazaliśmy 700 szt. artykułów chemicznych i higienicznych na rzecz podopiecznych Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Bydgoszczy. Z tych artykułów przygotowanych zostało aż 100 paczek dla seniorów, w tym osób samotnych i z niepełnosprawnościami, które w sytuacji epidemicznej były najbardziej narażone na zarażenie koronawirusem.





Dostarczyliśmy zapas folii PET do produkcji przyłbic ochronnych dla personelu medycznego do 10. Wojskowego Szpitala Klinicznego z Polikliniką SP ZOZ w Bydgoszczy oraz do przedstawiciela lokalnej grupy przedsiębiorców, którzy w czynie społecznym drukowali przyłbice oraz przekazywali je miejscowym szpitalom.

Ponadto w odpowiedzi na apel władz Wojewódzkiego Szpitala Zakaźnego w Warszawie przy ul. Wolskiej 37, przekazaliśmy 550 butelek wody pitnej dla pacjentów i personelu tej placówki.



Jeszcze przed Świętami Wielkanocnymi Wielospecjalistyczny Szpital Miejski im. dr. Emila Warmińskiego w Bydgoszczy otrzymał od nas środki do produkcji płynu do dezynfekcji rąk, z których udało się wyprodukować ponad 70 litrów dezynfektantu.



Dom Pomocy Społecznej w Zielonce pod Warszawą otrzymał od nas aż 1000 par rękawic ochronnych dla pensjonariuszy oraz personelu pracującego w tej placówce.

Udanego urlopu
życzy Redakcja

ha1oWZŁ

