

MARZEC 1/2016

HAŁO WZŁ!

WIADOMOŚCI ZDARZENIA LUDZIE ■

HANGAR I HERCULES



INNOWACYJNE WuZeteLe!

PRACODAWCA POMORZA
I KUJAW 2015

AIR FAIR
2016

➤ **ZMIANY
ORGANIZACYJNE**

RAPORT CSR 2015

WYWIAD Z SEBASTIANEM KAWĄ
- TATRZAŃSKA FALA

SIMP w WZŁ-ach

Szanowni Państwo, Koleżanki i Koledzy!

Miło nam przedstawić Państwu pierwszy noworoczny numer naszego biuletynu. To bardzo ważny rok dla naszej Spółki nie tylko ze względu na nowe kontrakty i wyzwania, ale również ze względu na X edycję Wystaw AIR FAIR, 70-lecie powstania Zakładu, a także na uroczyste otwarcie naszego nowego hangaru. Chcemy być z Państwem kolejny rok i informować o wszystkich ważnych wydarzeniach, które będą miały miejsce. Kolejny numer biuletynu pojawi się w czerwcu.

W numerze tym pojawił się specjalny Raport dot. działalności społecznej biznesu (CSR) w 2015 roku.

Zachęcamy Państwa do współtworzenia z nami naszej gazetki. Jesteśmy otwarci na nowe pomysły i współpracę. Cały czas można podsyłać do nas zdjęcia, materiały, tematy na nowe artykuły, informacje o swoich pasjach i wszystko inne, co Państwa zdaniem możemy umieścić w naszym biuletynie.

Z lotniczymi pozdrowieniami
Redakcja „HALO WZL!”

W NASTĘPNYM NUMERZE:

LOTNICTWO CYWILNE

AKTUALNOŚCI

70-LECIE WZL 2 30 WRZEŚNIA

ZAPOWIEDZI

PODSUMOWANIE AIR FAIR 2016

AKTUALNOŚCI

WYNIKI KONKURSU PLASTYCZNEGO

CSR

ZAGRANICZNE TARGI

AKTUALNOŚCI

WAKACYJNY KONKURS DLA PRACOWNIKÓW!

OD REDAKCJI

.... I WIELE, WIELE INNYCH!

REDAKCJA

Katarzyna Stefanowicz / tel. 626 /

Daniel Ciechalski / tel. 630 /

halo@wzl2.mil.pl

SŁOWO OD REDAKCJI

2 / OD REDAKCJI

NURKOWANIE

4-5 / NASZE PASJE

SEBASTIAN KAWA

6-7 / OD REDAKCJI



TATRZAŃSKA FALA 13500 m. n.p.m.

8 / OD REDAKCJI

RADA PRACOWNIKÓW WZL NR 2 S.A.

9 / AKTUALNOŚCI



LOTNICZA JAKOŚĆ

10-11 / AKTUALNOŚCI



HANGAR I HERCULES

12-13 / AKTUALNOŚCI

2 MARCA 2001 ROK GODZINA 10:44
- PAMIĘTAMY...

14 / AKTUALNOŚCI



SIMP w WZL-ach

15 / AKTUALNOŚCI

SALA TRADYCJI OTWARTA DLA ZAŁOGI!

16 / AKTUALNOŚCI

INNOWACYJNE WuZeteLe!

17 / AKTUALNOŚCI



BADANIA NIENISZCZĄCE

18 / AKTUALNOŚCI

AIR FAIR 2016

19 / ZAPOWIEDZI

ZŁOMIARZE 31 BLT

20-22 / OD REDAKCJI

ZBIÓRKA KRWI

PRZYNIEŚ PLUSZAKA DLA PRZEDSZKOLAKA

23 / CSR

KONKURS PLASTYCZNY

24 / CSR

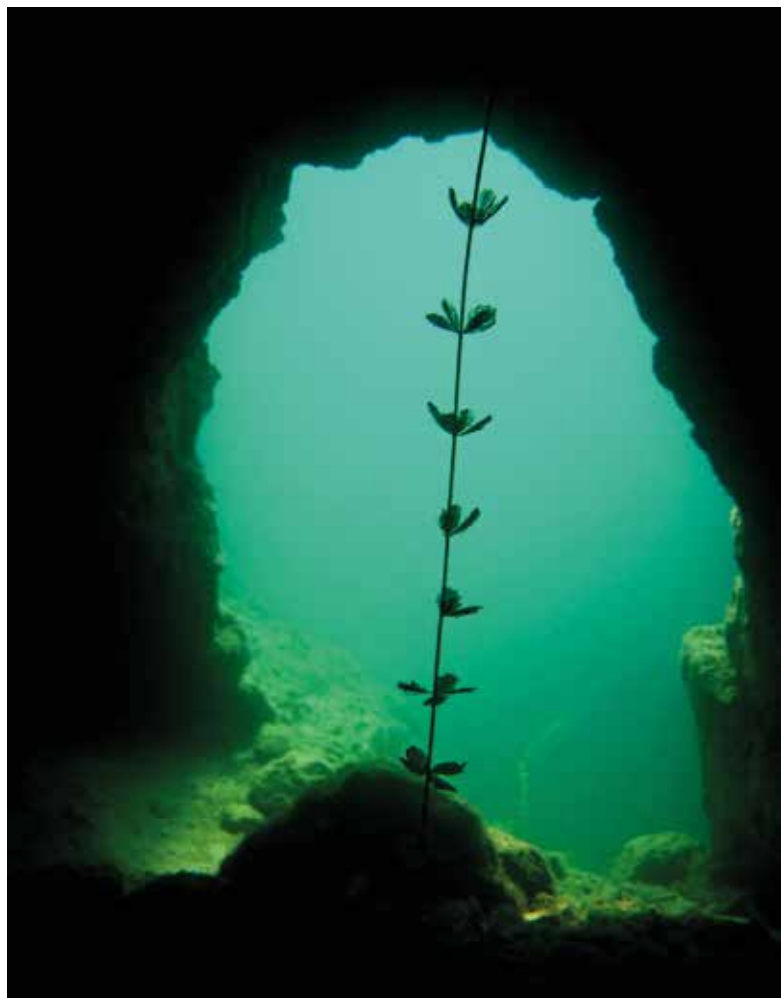


NURKOWANIE

Zdzisław

Swoją przygodę z nurkowaniem rozpocząłem w trakcie studiów na Akademii Techniczno-Rolniczej (obecnym Uniwersytecie Technologiczno-Przyrodniczym) w Bydgoszczy. Zawsze kochałem wodę. Już w szkole średniej poszedłem na kurs ratownika wodnego i każde wakacje spędzałem na plaży. Po rozpoczęciu studiów, na początku lat 80-tych, natychmiast zapisałem się do Akademickiego Klubu Badań Podwodnych „ARIUS”. W tamtych czasach były tylko dwie organizacje nurkowe, jedna działająca i szkoląca przy Lidze Obrony Kraju, z którą związany był mój klub i druga działająca w ramach PTTK.

Nurkowanie w tamtych czasach znacznie różniło się od dzisiejszego. Sprzęt nurkowy, który mieliśmy do dyspozycji był mało „przyjazny” w użytkowaniu - wymagał bardzo dużych umiejętności. Nie mieliśmy wielu udogodnień, np. systemu wypornościowego w postaci kamizelki ratunkowo-wyrównawczej, która obecnie jest obowiązkowym wyposażeniem każdego pletwonurka, czy też dwustopniowych automatów oddechowych, które umożliwiają swobodne oddychanie na każdej głębokości. Z tych powodów szkolenia były długie. Kolejne stopnie nurkowe zdobywałem w odstępach 2-letnich. Jednak nie uważam tego za wadę, a wręcz przeciwnie. Całe nasze życie, szczególnie w sezonie letnim toczyło się wokół naszego klubu. Wakacje spędzałem na obozach. Pierwszy obóz 3-tygodniowy był przeznaczony na szkolenie, poszerzanie swoich umiejętno-





ści, zdobywanie kolejnych stopni nurkowych. W związku z tym, że nasz klub miał status badawczy (stąd i jego nazwa) drugi obóz był przeznaczony na prowadzenie badań naukowych przy współpracy z Katedrą Ochrony Środowiska naszej uczelni. Badania te były związane z życiem podwodnym, zbieraliśmy dane statystyczne o florze i faunie jezior w Borach Tucholskich. Mieszkaliśmy w lesie, nad jeziorem więc aby założyć obóz w takim miejscu potrzebne były aż 3 samochody ciężarowe do przewiezienia sprzętu nurkowego, sprężarki, namiotów, kuchni polowej a nawet kabla do doprowadzenia elektryczności. Wszystkie koszty związane z działalnością klubu były pokrywane przez uczelnię, dlatego w takich obozach uczestniczyło nawet 60-80 osób. Dodatkowo każdego roku organizowaliśmy wyjazd zagraniczny do krajów bloku wschodniego jak Rumunia, Bułgaria, czy kraje byłej Jugosławii.

Mam ogromny sentyment do tamtych czasów. Jednak muszę przyznać, że nasze obecne wyprawy nurkowe do Egiptu, Zanzibaru czy Norwegii pod względem flory i fauny to przepaść w porównaniu do polskich jezior. Nie mniej nie ograniczam się jedynie do wyjazdów zagranicznych. W sezonie letnim wraz ze znajomymi nurkuję prawie w każdy weekend w pobliskich jeziorach. Szczególnie upodobałem sobie, jak i wielu innych nurków, urokliwy i bardzo czysty Piechcin, gdzie w naturalnych warunkach można spotkać szczupaka, okonia i wiele innych ryb. Przynajmniej raz w roku staram się odwiedzić nasze polskie morze, które jest bardzo wymagające i nieprzewidywalne, ale w zamian oferuje możliwość odkrywania wraków okrętów wojennych. Dzisiejszy sprzęt nurkowy umożliwia nam nawet nurkowanie zimą, pod lodem, dzięki temu mój sezon nurkowy trwa cały rok.

Jestem instruktorem nurkowania więc każdego roku przybliżam podwodny świat kolejnym osobom. Wszystkich zachęcam do poznania mojego świata, trochę niedostępnego, ale jednak fascynującego. Obiecuję niezapomniane wrażenia i wspomnienia.

Mimo, że odwiedziłem wiele miejsc nurkowych i schodziłem setki razy pod wodę, nie czuję, że osiągnąłem już

wszystko, że już nic ciekawego nie może mnie spotkać, a wręcz przeciwnie ciągle odkrywam coś nowego. Mam mnóstwo planów związanych z nurkowaniem i nie zamierzam z nich zrezygnować.

Kasia

Mimo, że nie posiadam tak ogromnego doświadczenia jak Zdzisław, to tak samo jak on kocham podwodny świat. 12 lat temu będąc w Egipcie postanowiłam po raz pierwszy zejść pod wodę. No i od pierwszego razu wciągnął mnie ten niesamowity, pełen kolorów i życia świat. Często nurkuję z aparatem fotograficznym aby chociaż w części uwiecznić te wyjątkowe chwile.

Zdzisław Górski Dział Remontu Wyposażenia Płatowca (PB)

Katarzyna Iwanowska Dział Technologiczny (TK-3)





SEBASTIAN KAWA

Redakcja: Panie Sebastianie, jak zaczęła się Pana przygoda z szybownictwem?

Sebastian Kawa: Latanie stało się u nas tradycją rodzinną. Żartobliwie tato opowiada historie jeszcze z I wojny światowej gdzie na łąkach pradziadka startowały samoloty obserwacyjne Albatros. Wtedy to po raz pierwszy w samolotach pojawiło się radio i pilot koordynował ostrzał artyleryjski a moi przodkowie spotkali się z latającymi maszynami. Były też i balony obserwacyjne. Do obsługi tego potrzeba było mnóstwo ludzi i zaopatrzenia więc okoliczne wsie były zaangażowane. Śmiejemy się więc, że przygody z lotnictwem trwają już 4 pokolenia. Tak naprawdę, tym pierwszym, który mógł osobiście zasmakować lotu był właśnie mój ojciec Tomasz, a ja spędzając godziny na zabawach w aeroklubie Gliwickim, w Bielsku Białej i na Żarze - byłem skazany na latanie. Po wysłuchaniu setek opowieści o przygodach w powietrzu, po obejrzeniu dziesiątek pokazów akrobacji i chuligańskich kosiaków nad lotniskiem w końcu sam chciałem zacząć latać. Zanim mogłem podjąć szkolenie, miałem okazję kilka razy przeokołować samolotem po murawie, czy też spędzić godzinę w powietrzu na Bocianie. Jeden z lotów Zlinem szczególnie utkwił mi

w pamięci. Lecieliśmy chyba z Bielska Białej do Gliwic, ja u taty na kolanach w drugiej kabinie a na przednim fotelu zapięta pasami skrzynka piwa... Utkwiło mi w głowie nie tylko to, Zlin, wiadomo jest bardzo hałaśliwy, więc uszy mnie bolały okropnie. Helmofoon nie dał się dopasować na głowie przedszkolaka. Druga rzecz, to po wylądowaniu na miejscu trawa okazała się tak wysoka, że skrzydła z trudem kładły kłosa a śmigło wyrzucało w górę sterty skoszonych łądy i liści. Szkoliłem się na Żarze, w górach, gdzie było to ciut bardziej wymagające niż na płaskim terenie i gdy po pierwszym przelatanym sezonie pojechałem na zawody szybowcowe do Leszna - wygrałem je z ogromną przewagą. Dwa lata przeplatałem latanie z pływaniem na żaglówkach, na których pływałem wtedy jako reprezentant Polski i wygrywałem zawody. Po tym okresie czas zajęły mi studia i pływanie się zupełnie skończyło. Przychodziłem już tylko na lotnisko. Ale wsiadając do szybowca byłem już zawodnikiem. Zamieniłem tylko wodę na powietrze.

R: Co uważa Pan za swój największy sukces?

SK: W sumie powtarzalność sukcesów. Zawody szybowcowe za każdym razem stanowią ogromne wyzwanie. Gdy



się lata dłużej, i wygrywa, powstaje koalicja zawodników, trenerów, a nawet organizatorów i sędziów, którzy chcieliby w końcu zmienić lidera. Nie przepuszczą żadnego błędu i trzeba się bardzo starać. Same zawody to wielokrotnie loteria pogodowa. Zwłaszcza podczas burz trudno przewidzieć, czy popołudniowe warunki będą bardzo dobre, czy zalane deszczem trasy będą jeszcze możliwe do pokonania. W takiej pogodzie konkurencja może wywrócić całkowicie kolejność w zawodach bo startujący później, ryzykują lądowanie poza lotniskiem, ale mogą jednak natrafić na silne warunki i wygrać.

Tereny górskie również są wyzwaniem, dlatego, że trzeba poznać każdą przełęcz, każde gorące miejsce w którym znajdują się kominy termiczne. Idealnie, gdy można w taki rejon pojechać wcześniej i wystartować w lokalnych zawodach. Gdy nie ma na to czasu, miejscowi mają ogromną przewagę.

Medale MŚ i ME zdobywam od 16 lat i to jest chyba najcenniejsze. W tym czasie mogę wyróżnić też cykl zawodów Grand Prix, który był od samego początku wielkim wyzwaniem dla mnie. U nas mało lata się w typowo alpejskim terenie. Latamy w Tatrach i one mają taki charakter, ale są bardzo krótkim i mało skomplikowanym zbozcem. Wszystkie trzy pierwsze edycje GP były rozgrywane właśnie w takich wysokich i skalistych górach Francji, Nowej Zelandii i Chile. Wygrałem po minimalnym przygotowaniu w każdym z nowych miejsc. Z tego jestem najbardziej dumny.

R: Co jest w tym wszystkim najtrudniejsze? Czy czasami się Pan boi?

SK: Jasne, że się boję. Niekiedy wlatujemy w tak niesamowite górskie doliny, ciemne, zacienione, mokre, a do tego głęboko poniżej szczytów, że człowiek odruchowo się kuli w kabinie. Najgorzej gdy nie ma lądowisk i lata się nisko. Zawody są pod tym względem znacznie trudniejsze, bo decyzje trzeba podejmować szybko i zmuszają do latania w tak niepewnej sytuacji. Ten sam rejon pokonywany już bez presji wyścigu jest zupełnie inny. Trudności w locie treningowym oznaczają tylko tyle, że polecą się wolniej.

Na zawodach wprost przeciwnie. Gdy nie można znaleźć noszeń, nie wolno tracić czasu i leci się dalej do przodu, wyścig pędzi. W końcu można się znaleźć w niebezpiecznej sytuacji na małej wysokości a takie ryzyko w wyścigu jest konieczne bo inni to zrobią i najczęściej uciekną. Ktoś, kto za wszelką cenę, w słabych noszeniach spróbuje przez trudny teren lecieć bezpiecznie i wysoko zostanie daleko w tyle. Ale najtrudniejsze w szybownictwie są długotrwałe pobyty poza domem i godzenie tego z pracą. Większość zawodów rozgrywa się w dzikich i suchych miejscach, tam gdzie warunki są najlepsze i po kilku sezonach nie można już liczyć, że pojedziemy na takie wakacje z rodziną.

R: Skąd pomysł o pobiciu rekordu wysokości?

SK: Właściwie innych rekordów nie da się już w Polsce poprawić. Rekordy odległościowe i prędkościowe poprawia się tam, gdzie pogoda jest znacznie lepsza i lata się pod cumulusami na większej wysokości. Tereny pustynne Afryki, Namibia są stale odwiedzane przez pilotów z Polski a podstawy cumulusów sięgają tam 4 tys metrów, średnio 2 razy wyżej niż w Polsce. Wyżej, w powietrzu znacznie rozrzedzonym lata się szybciej. A dodatkowo przy tak wysokim zasięgu wznoszenia są mocniejsze. Są miejsca gdzie lata się wzdłuż pasm górskich na fali lub przy zboczu, co jest jeszcze szybsze niż loty na termice. Cała tabela rekordów świata w klasie otwartej jest zapełniona lotami z Andów w Argentynie, a rekord wysokości można poprawić u nas, w Tatrach i przy takim samym halmym jak 49 lat temu w 1966 r.

R: Czy jakieś równie wyjątkowe projekty planuje Pan w najbliższym czasie?

SK: Marzenia...Chciałbym polecieć szybowcem na Mc'Kinley. Pobić kilka rekordów w odległości przelotu nad Antarktydą, czy być pionierem latania w Kazachstanie, nad górami Tienszan. Afryka też jest piękna i marzyło by mi się przelecieć ją od Europy do Przylądka Igielnego szybowcem.

R: Serdecznie dziękuję za rozmowę.

SK: Dziękuję.



TATRZAŃSKA FALA

13500 m n.p.m.

Stanisław Józefczak i Jan Tarczoń w roku 1966 ustanowili dotychczasowy rekord Polski w wysokości lotu szybowcem. Był to nie lada wyczyn (piloci musieli zmierzyć się z granicami ludzkiej wytrzymałości) a rekordu 12560 metrów wysokości przez kolejne 49 lat nie udało się nikomu w Polsce pobić. W ostatnim czasie zebrał się zespół kilku osób w tym Sebastian Kawa – polski pilot szybowcowy i żeglarz sportowy, dziesięciokrotny mistrz świata w konkurencjach szybowcowych, wielokrotny rekordzista świata w szybownictwie, od wielu lat w czołówce światowego rankingu pilotów szybowcowych, najbardziej utytułowany pilot szybowcowy w historii. Piloci stowarzyszeni w „Aeroklubie Żar” postanowili zmierzyć się z wyzwaniem i spróbować poprawić stary rekord z założeniem, że zmierzą się z nim również nad Tatrami i nad Zakopanem. Pomimo upływu lat i lepszego sprzętu nie wydaje się, by sprawa była łatwiejsza do wykonania. Zamierzona wysokość to 13500 m n.p.m.



Napotkanych problemów było wiele. Jednym z nich było zaopatrzenie pilotów (szybowiec dwumiejscowy Nimbus 3DM) w tlen, niezbędny na tak dużej wysokości. Z pomocą przyszły Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A.. Zgłosił się do nas pilot Krzysztof Trzeźniowski i przedstawił wstępne założenia projektu. W sumie odbyły się dwa spotkania w których uczestniczyli pracownicy PB-B, KJW i TK-4. Merytoryczna dyskusja, próby i testy oraz wiedza fachowa przyczyniły się do realizacji projektu. Nasze propozycje zostały z powodzeniem wykorzystane. Za sprawą WZL Nr 2 S.A. szybowiec został wyposażony w część instalacji tlenowej współczesnego myśliwca. Jeszcze przed montażem urządzeń na szybowcu w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie w komorze niskich ciśnień przeprowadzono symulowane wejście na wysokość 13500 m. Wykorzystana instalacja tlenowa spełniła oczekiwania pilotów.

Pozostało nam tylko życzyć odpowiednich wiatrów i nowego rekordu.

*Dariusz Dziarnowski
Dział Remontu Wyposażenia Płatowca (PB)*



Rada pracowników WZL Nr 2 S.A.

W marcu 2016 roku mija kolejna 4-letnia kadencja rady pracowników. W związku z tym chcielibyśmy przekazać kilka istotnych informacji dotyczących tego organu, ponieważ uważamy, że odgrywa on ważną rolę w strukturach demokratycznych naszej firmy.

Rada pracowników powstaje i działa w oparciu o „Ustawę z 7 kwietnia 2006 roku o informowaniu pracowników i przeprowadzaniu z nimi konsultacji” (Dz.U. z 2006r. Nr 79, poz. 550 z późn. zm.).

Wybory członków rady pracowników organizuje pracodawca na pisemny wniosek grupy co najmniej 10% pracowników.

Czynne prawo wyborcze przysługuje każdemu pracownikowi, z wyjątkiem pracowników młodocianych. Bierne prawo wyborcze przysługuje pracownikowi, który przepracował w WZL Nr 2 nieprzerwanie co najmniej rok (do tego okresu wlicza się okres zatrudnienia u poprzedniego pracodawcy – szczegóły w ww. Ustawie). Bierne prawa wyborczego nie mają: osoby zarządzające firmą, główny księgowy, radca prawny oraz pracownicy młodociani.

Rada pracowników liczy 7 osób i reprezentuje **wszystkich** pracowników.

Kadencja rady trwa 4 lata od dnia jej wyboru.

Pracodawca przekazuje radzie pracowników informacje dotyczące:

- działalności i sytuacji ekonomicznej pracodawcy oraz przewidywanych w tym zakresie zmian,
- stanu, struktury i przewidywanych zmian zatrudnienia

oraz działań mających na celu utrzymanie poziomu zatrudnienia,

- działań, które mogą powodować istotne zmiany w organizacji pracy lub podstawach zatrudnienia.

Uzyskane informacje są przekazywane następnie pracownikom naszej firmy w postaci komunikatów, ogłoszeń i kontaktów osobistych ze współpracownikami.

Pracodawca **nie może** bez zgody rady pracowników wypowiedzieć ani rozwiązać stosunku pracy z pracownikiem będącym jej członkiem w okresie jego członkostwa w radzie pracowników. Dotyczy to również jednostronnej zmiany warunków pracy lub płacy na niekorzyść członka rady.

Jeśli jesteście Państwo zainteresowani uzyskaniem dodatkowych informacji, zapraszamy do osobistych kontaktów z członkami „starej” rady.

O tym, czy następna rada pracowników powstanie, decydujemy **My** – pracownicy WZL Nr 2 S.A. Jeśli nie będzie dostatecznej ilości kandydatów do rady (co najmniej 7 osób), jeśli nie pójdziemy na wybory – nie powstanie.

*Rada Pracowników
Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A.*

Rada pracowników:

Krzysztof Śmigiel - przewodniczący
Waldemar Dratwiński
Dariusz Dziarnowski
Grzegorz Dźwigala
Jacek Konecki
Grzegorz Kruś
Jan Zwierzchlewski



LOTNICZA JAKOŚĆ

18 stycznia 2016 roku odbyło się posiedzenie Rady Nadzorczej WZL Nr 2 S.A., podczas którego Rada Nadzorcza rozszerzyła skład osobowy Zarządu Spółki i dokonała wyboru nowego członka w osobie Pana Szymona Dankowskiego, który pełni funkcję Dyrektora ds. jakości.

Szanowni Państwo,
miło nam będzie razem współpracować w tak dobrym i dynamicznie rozwijającym się przedsiębiorstwie jak WZL Nr 2 S.A. Mam nadzieję, że wspólnymi siłami będziemy dbać o dobro i wizerunek Spółki, ponieważ każdy jest trybikiem w mechanizmie, a praca zespołowa wszystkich mechanizmów da wymierny sukces w perspektywie krótko i długoterminowej.

Mimo relatywnie młodego wieku związany z jakością jestem od prawie 10 lat, szlify w tej dziedzinie zdobywałem zarówno w formie praktycznej i teoretycznej. Praktykę w przemyśle produkcyjnym zaczynałem od szeregowego pracownika produkcji poprzez kontrolera i odbiorcę technicznego. W trakcie mojej pracy zawodowej zdobyłem wiele certyfikatów i odbyłem wiele szkoleń uprawniających mnie do wykonywania specjalnych czynności badawczych. Zarządzaniem grupą ludzi zajmowałem się praktycznie już od początku mojej kariery zawodowej zarówno na działach produkcyjnych jak i w dziale jakościowym. Niezbędną merytoryczną wiedzę z zakresu zarządzania zespołami w przemyśle zdobywałem na bydgoskich uniwersytetach. Obejmując stanowisko Dyrektora ds. jakości otaczając się grupą fachowców mam nadzieję na wzajemne uzupełnianie i wspólne podnoszenie kompetencji w ramach realizowanych zadań. Nigdy nie należałem i nie należę do typu ludzi, którzy stwierdzają, że wszystko już wiedzą, ponieważ byłoby to nieprawdą. Od początku funkcjonowania w Zakładzie staram się na mocy dialogu wypracowywać pewne kompromisy dotyczące wszelkiego rodzaju rozwiązań. Z punktu widzenia Członka Zarządu, a nie tylko Dyrektora Pionu bardzo ważna dla mnie jest niezawodność techniczna produkcji, ale nigdy nie zapominam o najważniejszym czynniku jakim jest człowiek i jego ciężka praca. Niejasności będę starał się rozwiązywać merytorycznie. W pierwszej fazie jako Dyrektor Pionu wprowadzę moje dyżury dla pracowników jakości z przemyślaną częstotliwością, a w perspektywie dalszej dla reszty pracowników, o ile tylko będę miał przyjemność i możliwość nadal pracować w Zakładzie.

Chciałbym Państwu przedstawić główne zasady, na których opiera się działalność Pionu Jakości oraz sztarndarowe cele.

Główne zasady działania Pionu Jakości:

- Uniezależnienie systemu jakości od pionu produkcji, co nie oznacza, że piony te nie będą ze sobą współpracować, a nawet więcej Pion Jakości będzie autonomicznie współpracował z każdą jednostką.
- Zorientowanie Zakładu na jakość, jako bardzo istotny element w szczególności biorąc pod uwagę, że zajmujemy





się bardzo specyficzną branżą jaką jest przemysł lotniczy.

- Wyjście do lotnictwa cywilnego, które wymaga innego spojrzenia na jakość oferowanego produktu.

Cele Pionu Jakości:

- Ustalenie skuteczniejszego mechanizmu monitorowania procesu produkcyjnego, oceny i kontroli. Kontrola w procesie produkcyjnym będzie na bieżąco raportowała niezgodności za pomocą nowego narzędzia, które będzie subskrybowane w uzależnionych od jakości komórkach. Pozwoli to na wyeliminowanie powtarzających się błędów i braków produkcji.
- Pokazanie na zewnątrz przedsiębiorstwa, iż Zakład posiada wysoki stopień zaawansowania technicznego, wraz z pożądanymi przez branżę certyfikatami, co rzadko dostrzegane jest w mediach lokalnych.

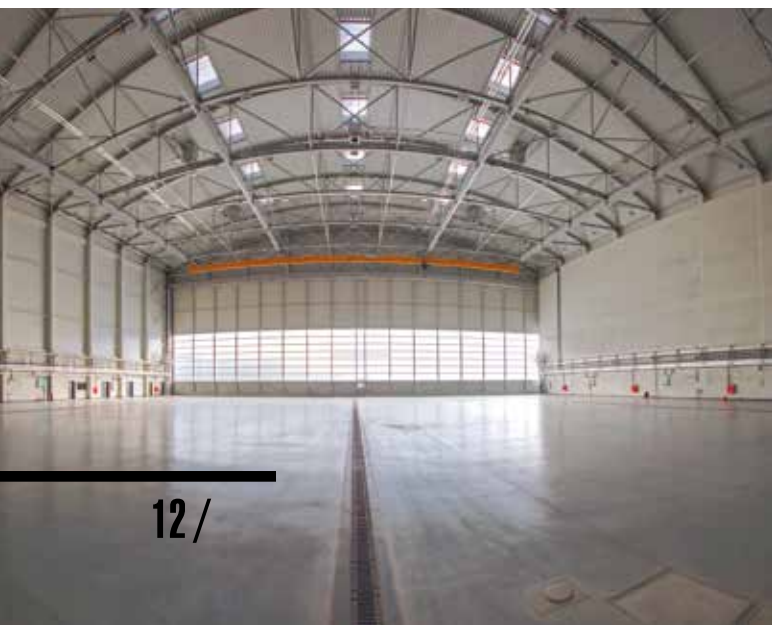
- Pokazanie, że WZL Nr 2 S.A. to nie tylko samoloty i płatowce, ale cały szereg usług pośrednich m.in.: badania nieniszczące, laboratorium chemiczne, laboratorium metrologiczne, które poprzez swój stopień specjalistycznego sprzętu do badań i pomiarów może w większej skali świadczyć usługi na zewnątrz, stając się dodatkową wizytówką zarówno w branży narzędziowej, motoryzacyjnej jak i elektromaszynowej.
- Kontrola to swojego rodzaju elita, ponieważ oprócz wiedzy i doświadczenia pracownika na stanowisku, w przypadku niepowodzeń odpowiedzialność spada na niego, dlatego kontrolerzy i jakościowcy oprócz wiedzy teoretycznej posiadają lub powinni posiadać niezbędną wiedzę praktyczną z zakresu odbioru, którym się zajmują. Odbiorca techniczny w szerokim tego słowa znaczeniu to nie tylko etat, a swego rodzaju służba dla prawidłowego funkcjonowania przedsiębiorstwa.



HANGAR I HERCULES

Bardzo ważna jest część serwisowa hangaru, ale dla projektu lotnictwa cywilnego najważniejsze jest oddanie drugiej części – malarni. Zespół lakierników dedykowany dla tego projektu jest w połowie treningu przygotowawczego do malowania statków cywilnych. Dzięki temu w momencie oddania najnowocześniejszego hangaru lakierniczego w Europie wraz ze wszystkimi udogodnieniami technicznymi będziemy w stanie świadczyć usługi na najwyższym poziomie jakości. Nowoczesna infrastruktura i wysoki poziom szkolenia lakierników pozytywnie wpływa na negocjacje z przewoźnikami jak i firmami leasingowymi dotyczące malowania samolotów, a wstępne zainteresowanie ofertą WZL Nr 2 S.A. przekracza nasze oczekiwania. Główne negocjacje prowadzone są z przewoźnikami z Europy oraz Bliskiego Wschodu. Mam nadzieję, że pierwszy samolot do malowania pojawi się w naszym hangarze już 1 lipca 2016.

Mateusz Czyżewski
Kierownik Projektu Lotnictwa Cywilnego
Dział TC



W zawiązku z podpisaniem w dniu 02.01.2015, umowy nr 6/JW4228/03/2015, dotyczącej "...wykonania w latach 2015 ÷ 2019 na rzecz jednostek wojskowych lotnictwa Sił Zbrojnych RP (...) programowalnego przeglądu strukturalnego (Programmed Depot Maintenance - PDM) samolotów C-130E Hercules...", Zespół C-130 od 7 stycznia ubiegłego roku rozpoczął procedurę przyjęcia na obsługę pierwszego samolotu o numerze bocznym 1501 (nr fabryczny 70-1273). Obsługę tą wykonywano w hangarze 'lekkim' w Powidzu, z uwagi na ówczesny brak możliwości do realizacji zadania na terenie WZL Nr 2 S.A.

Zanim to jednak nastąpiło należało możliwie najlepiej przygotować się do realizacji tego przedsięwzięcia. W tym celu w styczniu 2012 roku uchwałą nr 1/2012/1 Zarządu Spółki, powołano projekt „Wdrożenie systemu zabezpieczenia napraw i eksploatacji samolotu C-130 Hercules”.

W procesie przygotowań nie bez znaczenia pozostawał również fakt, że od 2010 roku WZL Nr 2 S.A. realizują umowy serwisowe dotyczące samolotu C-130.

Obsługa PDM samolotu nr 1501 została zakończona w dniu 01.02.2016. Od tego dnia samolot przygotowywany był do pierwszego lotu, którego start nastąpił 4 lutego o godzinie 17.00.

Loty próbne-kontrolne realizowane były w dniach 04.02 – 05.03.2016, przez Załogę 33 Bazy Lotnictwa Transportowego. Dowódcą załogi był jednocześnie Dowódca 33 BLTr - płk Mieczysław GAUDYN.

Samolot został przyjęty po wykonanej obsłudze, przez przedstawicieli 33 BLTr w dniu 08.03.2016.

Obecnie zakład posiada możliwości do przyjęcia samolotu C-130. Oddana jest do eksploatacji część obsługowa nowego hangaru, gdzie rozpoczęła się już obsługa główna samolotu nr 1502 (nr fabryczny 70-1262).

Z uwagi na prace wykonywane na miejscu (w przypadku pierwszego samolotu była to 15 miesięczna delegacja...), bieżący dostęp do możliwości produkcyjnych wydziałów WZL Nr 2 S.A., zebrane doświadczenie oraz zbudowaną w ciągu ubiegłego roku bazę materiałową, prace na samolocie nr 1502 powinny przebiegać płynniej z nadzieją, na oddanie samolotu po drugiej obsłudze głównej w planowanym terminie.

Piotr Czyżak
Kierownik Oddziału Serwisu i Obsługi C-130
Dział PH



Zgodnie z obowiązującą Umową zakończono I Etap realizacji Inwestycji dla „Budowy „pod klucz” Hangaru dla samolotów transportowych i pasażerskich wraz z płytą przedhangarową” przy dużym wysiłku Generalnego Wykonawcy, Zespołu Projektowego oraz przy współudziale Zespołu Inspektorów Nadzoru Inwestorskiego. Uzyskano dla Hali Obsług wraz z zapleczem socjalno-techniczno-magazynowym i infrastrukturą Pozwolenie na Użytkowanie z dniem 30 grudnia 2015 r. Hala Malarni wraz z jej zapleczem socjalno-technicznym i magazynowym to II Etap tego Projektu.

Brzmi to bardzo oficjalnie, ale nie było to proste zadanie. W szczytowym okresie na budowie pracowało ok. 250 osób i ponad dwadzieścia firm Podwykonawców. Na naradach koordynacyjnych budowy pracowaliśmy nad rozwiązaniami z wielu dziedzin. Można powiedzieć, że nasza wspólna praca dała efekty. Pragnę podkreślić, że od wmurowania kamienia węgielnego minęło dziewięć miesięcy i mimo różnorodnych problemów z postępowaniem prac, uszczegóławianiem Projektu i próbami obciążania Inwestora znacznymi kwotami kosztów dodatkowych daliśmy radę. Utrzymaliśmy koszty inwestycji na optymalnym poziomie, umożliwiliśmy terminowe wprowadzenie samolotu C-130 na Halę Obsług i nadal współpracujemy z Generalnym Wykonawcą na wypracowanych relacjach nad zakończeniem w terminie kolejnego Etapu Inwestycji.

Oddanie Hali Obsług umożliwiło rozpoczęcie prac PDM na C-130. Nasza rola jako Zespołu Projektowego dla tej Hali powoli się kończy. Kończymy zagospodarowanie terenu wokół Hangaru. Sprawdzamy usuwanie usterek. Należy uzupełnić dylatacje płyty przedhangarowej i zaimpregnować jej powierzchnię. Czekamy na korzystne warunki pogodowe. Należy wykonać odcinek drogi Foxtrot 2 (ok. 0,5 km) od płyty przedhangarowej do skrzyżowania z Foxtrot 1. Natomiast jesteśmy przed najważniejszymi sprawdzeniami dla Hali Malarni. Aby wykonać profesjonalnie proces malowania na nowym obiekcie musimy sprawdzić zmontowaną właśnie instalację technologii urządzeń wentylacji nawiewno-wywiewnej i nawilżania: czy osiągnięto projektowany przepływ powietrza na poziomie ok. 0,3 m/s na wysokości skrzydeł malowanego samolotu w strefie SP, czy poziom wilgotności względnej nawilżania jest w przedziale $35\% \pm 75\%$, czy oświetlenie Hali Malarni osiągnęło 1000 lx. Jeżeli uda się uzyskać te parametry to będziemy dysponować Malarnią o wysokich standardach technicznych dla procesu malowania. Mamy sporo wyzwań i oby się udało. Trzymajmy kciuki.

*Marlena Kochanowska
Kierownik Projektu
Dział TT*

- Hangar składa się z dwóch części, dzięki czemu zapewnia możliwość jednoczesnej obsługi i realizacji prac malarskich na samolotach wojskowych i pasażerskich.
- Hala Obsług: zaprojektowana i wybudowana na potrzeby przeprowadzania obsług w zakresie przeglądu struktury płatowca na samolocie C-130 E Hercules oraz obsług innych statków cywilnych.
- Hala Malarni: dostosowana do obsługi średniodystansowych samolotów transportowych i pasażerskich, posiadająca niezbędne nowoczesne instalacje i wyposażenie dla przeprowadzenia profesjonalnego i bezpiecznego procesu malowania samolotu.
- Od stycznia 2016 roku w nowym hangarze wykonywane są obsługi wyższego rzędu na samolotach C-130 E Hercules.
- Spółka obecnie jest w fazie prowadzenia negocjacji z korporacjami międzynarodowymi, specjalizującymi się w lotnictwie cywilnym, którym prezentuje nowe możliwości usługowe i rozmawia o przyszłej współpracy.
- Do tej pory WZL Nr 2 S.A. obsługiwały samoloty klasy C. Po zrealizowaniu inwestycji Spółka posiada możliwość obsługi samolotów klasy D. (rozpiętość skrzydeł do 52 m)!
- Celem WZL Nr 2 S.A. jest wzrost aktywności względem otoczenia konkurencyjnego, w tym dywersyfikacja produkcji oraz wyjście z ofertą do sektora cywilnego.
- Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. są jedyną certyfikowaną malarnią w Polsce. Najbliższe podobne obiekty zlokalizowane są w Czechach i Niemczech.
- Usługi świadczone przez Spółkę są bardzo atrakcyjne dla potencjalnych odbiorców ze względu na konkurencyjne ceny, a także opłaty stosowane przez pobliskie lotnisko.



2 MARCA 2001 ROK GODZINA 10:44 - PAMIĘTAMY... 15 rocznica katastrofy TS-11 Iskra

Pilot: ppłk pil. mgr inż. Romuald Czopek, ur. 18.03.1956 roku, absolwent WOSL z 1981 r., dowódca 23. Lotniczej Eskadry Specjalnej, pilot klasy „M”, pośmiertnie awansowany do stopnia pułkownika. 2391 godzin nalogu na samolotach TS-11 Iskra i PZL-130 Orlik.

Pilot: kpt. pil. inż. Jacek Trzciński, ur. 26.05.1967 roku, absolwent WOSL z 1991 r.; pilot oblatywacz z 23. Lotniczej Eskadry Specjalnej; pilot klasy „M”, pośmiertnie awansowanych do stopnia majora. 1080 godzin nalogu na samolotach TS-11 Iskra.



Katastrofa wydarzyła się na lotnisku w Bydgoszczy. Załoga samolotu TS-11 Iskra z 1. Ośrodka Szkolenia Lotniczego w Dęblinie wykonywała oblot samolotu po remoncie głównym w WZL Nr 2, według programu „A”, w DZWA. Po wykonaniu prób silnikowych, z powodu niemożności kontynuowania oblotu (wykonania korkociągów i prób pilotażowych) dowódca załogi podjął decyzję o lądowaniu. Duże kąty natarcia samolotu i obroty silnika nie większe niż 9200 obr./min spowodowały gwałtowny spadek prędkości lotu. Energiczne wprowadzenie samolotu w zakręt z jednoczesnym wypuszczeniem podwozia oraz brak wystarczającego ciągu silnika spowodowały przejście samolotu na pozakrytyczne kąty natarcia i wpadnięcie w prawy korkociąg na wysokości około 300 m. Kiedy wysokość wynosiła 250m dowódca załogi podał komendę do katapultowania. Samolot zderzył się z ziemią w odległości 1546 m od progu pasa startowego lotniska w Bydgoszczy, 400 m od osi pasa z północnej strony. Obaj piloci zginęli. Samolot uległ zniszczeniu.

Bezpośrednią przyczyną katastrofy było niezamierzone dopuszczenie przed dowódcę załogi do nagłego zmniejszenia prędkości lotu, przejścia samolotu na pozakrytyczne kąty natarcia i wpadnięcia w korkociąg. Było to wynikiem energicznego wprowadzenia w prawy zakręt z dużym przechyleniem i jednoczesnym wypuszczeniem podwozia przy prawdopodobnym zawisie prędkości obrotowej silnika oraz niewłaściwym wyważeniu kierunkowym. Zbyt mała wysokości lotu uniemożliwiła wyprowadzenie samolotu z korkociągu i bezpieczne katapultowanie.

ppłk R. Czopek został pochowany na cmentarzu parafialnym w miejscowości Karczmiska, kpt. J. Trzciński - na cmentarzu w Dęblinie.



SIMP w WZL-ach



Czytając ten tytuł, zapewne większość czytelników zastanawia się co to za cudo (z czym ma do czynienia), a odpowiedź jest bardzo prosta. Jest to Zakładowe koło Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich działające w WZL nr 2 od 1968 roku.

SIMP jest dobrowolną, demokratyczną, samorządną i trwałą organizacją użyteczności społecznej, o celach niezarobkowych, zrzeszającą inżynierów i techników mechaników wszystkich specjalności oraz zawodów pokrewnych.

Dlaczego akurat teraz powstaje ten artykuł? Powody są dwa:

1. Możliwość dotarcia do pracowników WZL przez gazetkę, a co za tym idzie możliwość zaprezentowania historii tego koła
2. Rok 2016 jest rokiem jubileuszu 70-lecia działalności Oddziału SIMP w regionie

Cele SIMP:

- krzewienie nauki, kultury, techniki i dobrych obyczajów,
- podnoszenie kwalifikacji zawodowych członków,
- tworzenie form wymiany informacji w zakresie nauki i techniki oraz zagadnień gospodarczych i społecznych,
- dbałość o przestrzeganie etyki zawodowej inżynierów i techników,
- reprezentowanie i obrona interesów zawodowych i osobistych swoich członków,
- rozwijanie więzi koleżeńskich i zawodowych,
- troska o zabytki techniki i kultury materialnej,
- dbałość o ochronę środowiska naturalnego,
- propagowanie idei humanizacji techniki i działalności stowarzyszeniowej.

Historia Koła.

Koło Zakładowe SIMP przy WZL nr 2 powstało w 1968r z inicjatywy nieżyjącego już kol. Henryka Misiaka. Od początku istnienia członkowie Koła prowadzili intensywną

działalność w zakresie popularyzacji techniki lotniczej i racjonalizacji wśród załogi Zakładu.

Podstawowe formy działalności to:

- prowadzenie szkoleń oraz organizowanie i wygłaszanie odczytów z zakresu techniki lotniczej,
- współudział w prezentacji osiągnięć Zakładu, jak np. organizowanie wystaw osiągnięć techniki WZL nr 2,
- popularyzacja wiedzy lotniczej wśród młodzieży szkolnej i akademickiej,
- organizowanie wyjazdów technicznych na wystawy i targi techniki lotniczej, pokazy lotnicze itp.,
- organizowanie wyjazdów do instytutów naukowych oraz zakładów pracujących dla potrzeb lotnictwa wojskowego i cywilnego,
- organizowanie pokazów filmowych o tematyce lotniczej,
- przyjmowanie i oprowadzanie wycieczek z zakładów pracy oraz szkół,
- udział w seminariach naukowych organizowanych przez Zarząd Oddziału.

SIMP w zakładzie w swoich szeregach skupia obecnie 38 osób. Zarząd Koła SIMP przy WZL nr 2 S.A. stanowią następujące osoby:

- Leszek Bagniewski – prezes koła
- Jarosław Schneider – v-ce prezes koła
- Ireneusz Jakubiak – członek zarządu
- Adam Tomyślak – sekretarz koła

Członkowie Koła od wielu lat aktywnie uczestniczą w pracach zarządu Oddziału SIMP w Bydgoszczy, Komisji Rewizyjnej i Sądzie Koleżeńskim Oddziału. Obecnie Ireneusz Jakubiak jest v-ce Prezesem Oddziału.

Czekamy na wszystkich chcących wesprzeć działalność koła swoimi pomysłami i chęciami do działania, a także tych którzy dopiero poszukują ścieżki swojego rozwoju.

Zarząd Koła SIMP przy WZL nr 2 S.A.



SALA TRADYCJI OTWARTA DLA ZAŁOGI!

fotorelacja

Wielu Pracowników skorzystało z możliwości zwiedzenia Sali Tradycji podczas naszej grudniowej akcji. Mamy nadzieję, że pozwoliło to Państwu na lepsze zapoznanie się z historią, zbiorami i tradycjami naszego Zakładu. W związku z tym, że akcja cieszyła się dużym zainteresowaniem na pewno ponowimy ją w przyszłości.





INNOWACYJNE WuZeteLe!

23 stycznia 2016 roku Wojakowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. zostały wyróżnione Tytułem „Pracodawcy Pomorza i Kujaw 2015” w kategorii Innowacyjna Firma, za dywersyfikację innowacyjnych rozwiązań o strategicznym znaczeniu dla gospodarki i obronności kraju.



Konkurs promuje najlepszych pracodawców, kierujących się zasadami fair play wobec pracowników i partnerów w biznesie oraz wprowadzających innowacje.

Kapitułę konkursu stanowią przedstawiciele administracji rządowej oraz regionalnych uczelni i instytucji otoczenia biznesu. Tytuł „Pracodawcy Pomorza i Kujaw 2015” przyznawany jest przedsiębiorcom w następujących kategoriach:

- Mikro i Mały Przedsiębiorca,
- Średni i Duży Przedsiębiorca,
- Innowacyjna Firma.



Zdjęcie przedstawia siatkę spękań powierzchni chromowanej, badanie NDT wykonano metodą penetracyjną (PT) w świetle ultrafioletowym (UV-A)

BADANIA NIENISZCZĄCE

Badania nieniszczące często pisane skrótem NDT (ang. Non Destruct Testing) służą do wykrywania nieciągłości materiałowych. Pod tą tajemniczą nazwą kryją się wszystkie możliwe do znalezienia przez nas – oczywiście w miarę możliwości czy to sprzętowych czy ograniczeń fizycznych – wskazania na i w materiałach. Wskazanie następnie dzielimy na te dopuszczalne i niedopuszczalne np. znane wszystkim - pęknięcia, jak i mniej oczywiste - wtrącenia niemetaliczne w stopach stali (pozostałości żużla z wytopu stali w hucie), pustki i pęknięcia znajdujące się wewnątrz materiału, niewidoczne dla oka. Nazwa badania nieniszczące wzięła się stąd, że wykonywana przez nas kontrola na obiektach nie wpływa na ich właściwości użytkowe – element po naszym badaniu może być dalej eksploatowany w przeciwieństwie do badań niszczących gdzie detal lub jego próbka ulega zniszczeniu.

Celem naszych badań jest wykrycie i wykluczenie wszystkich wadliwych części, podzespołów oraz istotnych ze względów bezpieczeństwa eksploatacji elementów samolotów. Oczywiście nie wszystkie wykryte wady powodują eliminację części, niektóre z nich są naprawiane i dopuszczane do dalszego bezpiecznego użytkowania. W 2009 roku zostaliśmy wydzieleni z dawnego wydziału PB i przeszliśmy do pionu kontroli KJCE, od 2012 przeprowadziliśmy się do wyremontowanych i przystosowanych pomieszczeń w hangarze nr 2. Od tego roku zaczęliśmy głęboką – przy mocnym wsparciu naszego kierownika, Zarządu i Dyrekcji WZL Nr 2 S.A. - modernizację naszego wyposażenia jak i kontynuowaliśmy szkolenia personelu NDT stale podnosząc nasze umiejętności.

Z ważniejszych dla nas zakupów wymienię defektoskop magnetyczny prądu trójfazowego pełno-wyprostowanego (FWDC) - od teraz możemy „zajrzeć” do 8mm w głąb materiału, czy też nasz najnowszy nabytek - jeden z najlepszych defektoskopów ultradźwiękowych Olympus Omni-

Scan MX2, który z kolei umożliwi nam badanie materiałów kompozytowych.

Zwieńczeniem tych starań było uznanie naszych certyfikatów i systemu szkolenia przez ULC, Krajową Komisję do Spraw Badań Nieniszczących w Lotnictwie PL (NAND-TB/CPL) i Komitet Programowy do Spraw Certyfikacji Personelu Badań Nieniszczących w Lotnictwie w JCO UDT-CERT. Dzięki temu uzyskaliśmy międzynarodowe uprawnienia do badania cywilnych statków powietrznych. Obecnie posiadamy certyfikaty II i III stopnia w metodach penetracyjnej PT, magnetyczno-proszkowej MT, ultradźwiękowej UT i prądów wirowych ET.

W naszej pracy bardzo cenimy sobie stale podnoszone doświadczenie, z każdą wykrytą nieciągłością uczymy się czegoś nowego, bo jak ktoś kiedyś powiedział nie wszystko, co się świeci jest ... pęknięciem :). I to właśnie interpretacja wskazań i jego weryfikacja jest najtrudniejszym elementem naszej pracy, samo techniczne przeprowadzenie badania nie stanowi dla nas problemu. Obecnie wykonujemy badania NDT na wszystkich wojskowych statkach powietrznych remontowanych przez WZL Nr 2 S.A. jak i częściach wytwarzanych przez nasz wydział mechaniczny. Jednym z ciekawszych projektów, w którym ostatnio uczestniczyliśmy było wdrożenie i przeprowadzenie badań nieniszczących podczas prac PDM na samolocie C-130. Przebadaliśmy ten samolot od dziobu po ogon, od końca jednego skrzydła do końca drugiego na zewnątrz jak i wewnątrz skrzydła, z tego powodu zastanawiamy się nad wprowadzeniem limitu w obwodzie pasa dla operatora NDT :). Świadczymy też usługi dla lotnictwa cywilnego, sprawdziliśmy już ponad 60 samolotów Cessna różnego typu w aeroklubach rozsianych po całej Polsce, kilka śmigłowców oraz szybowców.

*Jakub Kalinowski
Dział Kontroli Jakości KJCE (NDT)*



X edycja Wystawy AIR FAIR 2016

W dniach 20-21 maja 2016 roku na terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. odbędzie się X edycja Wystawy AIR FAIR 2015.

AIR FAIR to Międzynarodowa Wystawa, której głównym celem jest konsolidacja środowiska lotniczego. To dzięki zaufaniu naszych gości mamy możliwość zorganizowania już X edycji AIR FAIR, która dzięki liczным Wystawcom nie tylko z Polski, ale z całego świata stała się ważnym wydarzeniem i na stałe wpisała się w kalendarz imprez lotniczych.

Mamy nadzieję, że tradycyjnie Patronat Honorowy nad Wystawą obejmie Minister Obrony Narodowej, Prezes Aeroklubu Polskiego, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a także Prezydent Miasta Bydgoszczy. Do tej pory Patronat na Wystawę potwierdził Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego oraz Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Pierwszy dzień Wystawy połączony zostanie z cyklem seminariów pod hasłem „Przyszłość Systemów Bezzałogowych Statków Powietrznych w Polsce”. Jednym z tematów będą „Nowe wizje w projektowaniu Bezzałogowych Systemów Powietrznych” – poprowadzi płk S. Augustyn.

Nasze wydarzenie silnie propaguje postęp techniczny oraz nowatorskie rozwiązania myśli naukowo-technologicznej, a zwiększająca się renoma Wystawy motywuje nas do dalszych działań i stwarzania dogodnych warunków do prezentacji innowacyjnych technologii i konstrukcji lotniczych. Dlatego od początku istnienia Wystawy organizujemy specjalny konkurs „Statuetka AIR FAIR”, podczas którego wyróżniamy firmy za ich szczególne osiągnięcia w dziedzinie innowacji. Wręczenie statuetek odbędzie się pierwszego dnia Wystawy.

Zgodnie z tradycją będzie to dzień zamknięty, poświęcony wyłącznie Wystawcom oraz zaproszonym Gościom.

Drugiego dnia Wystawy (sobota, 21 maja) miłośnicy fotografii lotniczej będą mogli wziąć udział w specjalnie

zorganizowanych warsztatach fotograficznych, które poprowadzi Sławek „Hesja” Krajewski, będzie również to doskonała okazja do zapoznania się z jedną z wystaw tego autora.

Kolejnym powodem, dla którego fani lotnictwa powinni odwiedzić naszą Wystawę jest możliwość rozmowy z wielokrotnym Mistrzem Świata w Szybownictwie – Sebastianem Kawą oraz zapoznania się z jego szybowcem i dotychczasowymi osiągnięciami.

Ponad to spacer na terenie Wystawy umili nam koncert wspaniałego zespołu coverowego – „Zwierzak Band”, grającego największe światowe hity.

Atrakcji będzie wiele i na pewno każdy znajdzie coś dla siebie. Na scenie wystąpią liczne formacje taneczne, a także Chór Sal Canto SPTS w Bydgoszczy, nie zabraknie również pokazów posłuszeństwa psów służbowych Bydgoskiej Straży Miejskiej, a także występu Orkiestry Wojskowej.

Podczas drugiego dnia nastąpi ogłoszenie wyników Konkursu Plastycznego „Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. oczami dziecka”, zorganizowana zostanie również Zbiórka Krwi.

TOGETHER WE CAN MORE...


AIR FAIR
BYDGOSZCZ

ZŁOMIARZE 31 BLT

**„TEN KTO NIE SZANUJE I NIE CENI SWOJEJ PRZESZŁOŚCI NIE JEST
GODZIEN SZACUNKU ANI PRAWA DO PRZYSZŁOŚCI”**

Ten cytat naszego wielkiego Polaka – komendanta naczelnika, marszałka Józefa Piłsudskiego w pełni pasuje do tych, o których będzie ten artykuł, a więc „Złomiarzach 31 BLT”. W godzinach służbowych profesjonalnie zajmują się obsługą techniczną samolotów wielozadaniowych F-16, dbają o to, aby „Jastrzębie” będące na wyposażeniu 31 Bazy Lotnictwa Taktycznego w Krzesinach skutecznie strzegły polskiego nieba. Po godzinach pozasłużbowych z pasją rekonstruuja i odnawiają stare, zapomniane samoloty przywracając im dawny blask i świetność. Członkowie Grupy Rekonstrukcyjnej „Złomiarze 31 BLT”, odnowili już około 10 samolotów i pracują nad kolejnymi. Historia zaczęła się 11 lat temu, kiedy śp. st. chor. sztab. rez. Tadeusz Taniańka zebrał kilku pasjonatów i założył Stowarzyszenie Lotnicze „AVIATA”. Pretekstem była renowacja pierwszego samolotu Lim-2 SB (MiG-15) na jubileusz 50-lecia Bazy w Krzesinach.



Od kilku lat „Złomiarze” działają nieformalnie. Trzon grupy stanowi 5 osób, ale czasami w zależności od potrzeb i możliwości pomagają im koledzy z Bazy. Grupa ta roztęka się w tym czasie nawet o kilkanaście osób. Dlaczego to robią? Większość z nich wychowywała się w tradycjach rodzin lotniczych. Ojcowie zaszczyli w nich miłość do samolotów. Już jako mali chłopcy, mieszkając na osiedlach wojskowych należeli do kółek modelarskich i marzyli o pracy przy prawdziwych samolotach. Większości to marzenie udało się zrealizować, a teraz swoją pasją zarażają kolejnych pasjonatów i miłośników historii lotnictwa.

Kolejnymi egzemplarzami, których rekonstrukcji podjęli się „Złomiarze” były dwa MiG-21: w wersji dwumiejscowej MiG-21UM oraz jednomiejscowej MiG-21MF, które znalazły się w Bazie w wyniku restrukturyzacji Sił Powietrznych „w spadku” po 3 Eskadrze Lotnictwa Taktycznego. Oba samoloty po odnowieniu zostały włączone do kolekcji muzealnej jednostki.



Grupa rekonstrukcyjna może pochwalić się także wieloma innymi odrestaurowanymi eksponatami, wśród których znajdują się między innymi : Lim-2 (MiG-15), TS-11 Iskra, MiG-19P (jeden egzemplarz w Polsce), PZL-104 WILGA, TS-8 BIES, replika dwupłatowego ALBATROSA z czasów I wojny światowej, JAK-11 i JAK-23. Ambicją członków tej grupy było prowadzenie i rekonstrukcja wszystkich samolotów, które latały na lotnisku „Krzesiny”, co w pełni się udało, jednak pasjonaci nie poprzestają na dotychczasowych dokonaniach rekonstrukcyjnych i wyszukują kolejne cenne egzemplarze wymagające ratunku od zapomnienia.



W zależności od stanu zachowania obiektu renowacja samolotu trwa od kilku do kilkunastu miesięcy i finansowana jest ze środków własnych. Części, które służą do skompletowania samolotów zdobywane są poprzez wymianę z innymi grupami rekonstrukcyjnymi, zakup internetowy lub całkowitą rekonstrukcję w warsztatach jednostki. Dokumentacja techniczna niezbędna podczas prac pozyskiwana jest podobnie. Nieocenioną pomoc techniczną w rekonstrukcji samolotów stanowią Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 w Bydgoszczy. Bez fachowego wsparcia Zakładów trudno byłoby zrealizować większość projektów, czego przykładem mogą być oszklenia samolotów TS-8 BIES, JAK-11, JAK-23 oraz odtworzenie tablic kabin samolotów. Nie bez znaczenia jest również wsparcie finansowe sponsorów, dzięki którym możliwe jest pozyskanie droższych części czy materiałów rekonstrukcyjnych. Część odnowionych samolotów jest własnością muzeów państwowych i prywatnych oraz aeroklubów. W zamian za renowację na mocy porozumienia o współpracy zrekonstruowane okazy są eksponowane w Bazie. Wyremontowane samoloty zajmują dwa boksy hangaru Nr 2 Krzesińskiej Bazy. W trzecim boksie trwają prace remontowe. Każdy samolot wyposażony jest w tablicę przedstawiającą historię renowacji, a także informacje o danym typie samolotu – jego pochodzenie, opis techniczny.



W jednym z pomieszczeń służbowych wspomnianego hangaru Nr 2 obok wyremontowanych samolotów można podziwiać unikatową kolekcję akcesoriów wojskowych i hełmów lotniczych, hełmofonów, kasków, emblematów jednostek wojskowych z całego świata oraz miniatur samolotów, stanowiącą nie lada gratkę dla miłośników historii lotnictwa. Nieformalne muzeum w 31 BLT w okresie letnim odwiedzają wycieczki z całego kraju – dzieci, młodzież, dorośli. Najsympatyczniejsze dla personelu grupy są podziękowania od uczestników, za to co robią, bo wiedzą, że ich pasja spotyka się z szacunkiem i uznaniem. Największym wyzwaniem dla „Złomiarzy” był remont najstarszego samolotu kolekcji: JAK-23 z 1949 roku – pierwszego samolotu odrzutowego eksploatowanego w Wojsku Polskim, którego właścicielem jest Lubuskie Muzeum Wojskowe w Dżonowie. Samolot poważnie uszkodzony przez drzewa oraz całkowicie pozbawiony wyposażenia kabiny udało się doprowadzić do niemalże idealnego stanu, choć zdobycie brakujących przyrządów pilotażowych, nawigacyjnych i innego wyposażenia było wielkim wyzwaniem. Ale czego nie robi się dla prawdziwej pasji i oddania dla lotnictwa? Pozostawienie po sobie wyrestaurowanego „kawałka historii lotnictwa” to największa radość dla „Złomiarza”.

Jarosław Zieliński
Dział Szefa Produkcji i Serwisu Wojskowego (PW)

„PRZYNIEŚ PLUSZAKA DLA PRZEDSZKOLAKA”

Szanowni Państwo,

serdecznie dziękujemy za udział w zbiórce zabawek na rzecz Placówki Opiekuńczo-Wychowawczej w Szubinie.
Wspólnie udało nam się zebrać ogromną liczbę pluszaków, puzzli, gier planszowych oraz innych zabawek!

Jeszcze raz dziękujemy za udział w akcji!



DZIĘKUJEMY!

Dziękujemy wszystkim Honorowym Dawcom Krwi,
którzy wzięli udział w akcji 1 marca 2016 roku.

Zebrailiśmy 55 jednostek krwi od 57 dawców, czyli 24,75 litra krwi.

Dziękujemy za częśćkę siebie, jaką bezinteresownie oddajecie nieznanym ludziom, chorym w szpitalach oraz za pomoc i pracę jaką wykonujecie promując ideę honorowego krwiodawstwa.

Jeszcze raz dziękujemy za udział w akcji!!!

Do podziękowań przyłącza się Terenowa Stacja Wojskowego Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa w Bydgoszczy!

KONKURS PLASTYCZNY



„Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A. oczami dziecka”

**Do wygrania tablety, aparaty fotograficzne
i wiele innych nagród rzeczowych!**

**Na prace konkursowe
czekamy do 10.05.2016.
Technika dowolna.**

Prace należy przysyłać listownie na adres:

Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A.
ul. Szubińska 107, 85-915 Bydgoszcz
z dopiskiem „KONKURS PLASTYCZNY”

Do pracy należy dołączyć dane kontaktowe:

- > Imię i nazwisko dziecka
- > Wiek dziecka
- > Numer kontaktowy do rodzica/opiekuna prawnego

Ogłoszenie wyników nastąpi 15 maja 2016 roku, zwycięzcy zostaną poinformowani telefonicznie o wygranej. Nagrody wręczone zostaną podczas X edycji Wystawy AIR FAIR 2016, 21 maja w Bydgoszczy lub przesłane pocztą.

**Konkurs przeznaczony jest dla
dzieci w wieku od 3 do 12 lat.**

Organizatorem konkursu są Wojskowe Zakłady Lotnicze Nr 2 S.A.
Konkurs organizowany jest z okazji 70-lecia powstania Wojskowych Zakładów Lotniczych Nr 2 S.A. w Bydgoszczy.

**Więcej informacji znajdziesz na:
www.facebook.pl/WZL2SA**



Przystępując do konkursu uczestnicy wyrażają zgodę na nieodpłatne przeniesienie praw autorskich do zgłaszanych prac oraz na ich wykorzystanie na wszystkich polach eksploatacji, o których mowa w ustawie z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych. Uczestnicy wyrażają również zgodę na przetwarzanie zgłoszonych prac według uznania Organizatora oraz ich publikowania w celach promocyjnych.