

Przemysł lotniczy w Mielcu.

I. Od samolotu DKD Braci Działowskich do 1939 roku.

Początki powstania przemysłu lotniczego w Mielcu sięgają lat międzywojennych. Zacofana Polska musiała odrobić zaległości spowodowane polityką zaborców. Dotyczyło to w szczególności tak zwanej Polski „B” obejmującej obszar dawnej Galicji, gdzie leżało



Fot 01. Pamiątne słowa prezydenta RP Ignacego Mościckiego

Miasto Mielec. Należało nie tylko odrobić opóźnienia, ale także rozwijać nowe gałęzie przemysłu. Widział to doskonale ówczesny prezydent Ignacy Mościcki, którego pamiątne słowa przedstawia zdjęcie (fot 01)¹. Nie było to łatwe zadanie, gdyż zacofanie dotyczyło także szkolnictwa i kultury przy wysokim bezrobociu. W Polsce „B”, gdzie nie było przemysłu, a rolnictwo było rozdrobnione, działało się pod tym względem najgorzej.

Zadaniem ówczesnych Władz było nie tylko likwidacja zacofania, ale także takie usytuowanie przemysłu, aby przemysł szczególnie zbrojeniowy znajdował się jak najdalej od granic naszych odwiecznych wrogów Niemiec i Rosji, a w tym wypadku ZSRR. Były to przyczyny dla których wybór Centralnego Okręgu Przemysłowego (COP) wypadł w rejonie pasa sięgającego od Skarżyska, Stalowej Woli i dalej na południe w kierunku Mielca, Dębicy, Rzeszowa i Tarnowa. Takie usytuowanie miało na celu bezpieczną produkcję zbrojeniówki, na wypadek konfliktu zbrojnego, przy jednoczesnej likwidacji bezrobocia.



Fot 02 Stanisław Działowski

Należy zadać sobie w tym miejscu pytanie. Dlaczego wybór lokalizacji przemysłu lotniczego wypadł akurat na Mielec liczący wówczas kilkanaście tysięcy ludności, a nie na jakieś inne być może większe miasto? Odpowiedź brzmi. Mielec miał już w tym czasie lotnisko, a nade wszystko rozmiłowane w lotnictwie społeczeństwo. Wprawdzie lotnisko było tylko turystyczne, ale społeczeństwo prawdziwie rozkochane w lotnictwie. Rodzi się więc następne pytanie. Czemu należy przypisać tak ogromne rozmiłowanie społeczności mieleckiej do lotnictwa? Odpowiadając, należy sięgnąć do bardzo ciekawej historii dwu młodych braci Stanisława i Mieczysława Działowskiego (fot 03).

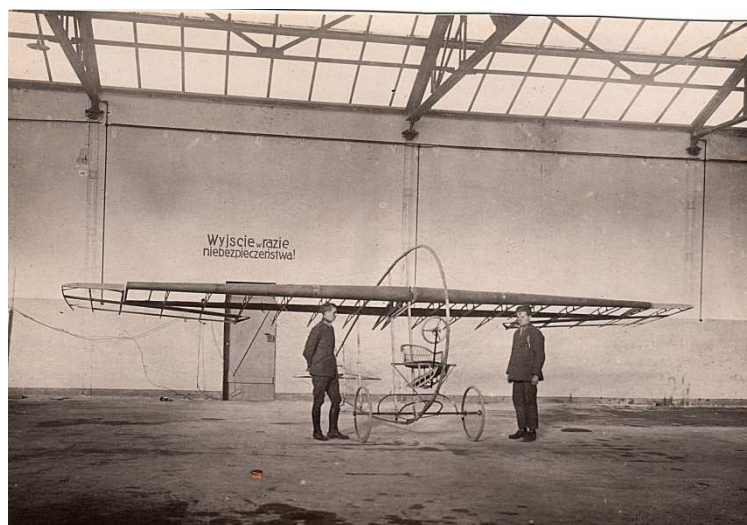
Działo się to podczas I Wojny Światowej, kiedy w Mielcu pojawili się żołnierze austriaccy z ogromnym balonem służącym do obserwacji nieprzyjacielskich wojsk. 14-letni Stanisław (fot. 02) tak urzeczony został balonem, że wraz z żołnierzami znikł z Mielca wraz z pożyczonym rowerem. Niewiadomo jaki był jego los, ale znalazł się w Wiedniu, gdzie błakającego i zapłakanego na ulicy chłopca przygarnęła do siebie jakieś litościwe bezdzietne małżeństwo. Stanisław ciągle opowiadał, o balonie i powietrznym lataniu do tego stopnia, że rodzina umieściła go w szkole lotniczej,

skąd 1916 roku wstąpił ochotniczo do austrowęgierskiego lotnictwa. Przez dwa semestry uczył się w szkole mechaników. Stamtąd przeniesiono go na Węgry.² Według Wiktora Jadernego, przyjaciela młodego Stanisława istnieje wersja, że Stanisław dopędził na rowerze pod Krakowem austriackich baloniarzy, którzy przypomnieli sobie mieleckiego chłopca, przygarniając go i umieszczając w szkole mechaników lotniczych.³ Po rozpadzie Austro-Węgier Stanisław wrócił do rodzinnego Mielca, zastając ojca na łożu śmierci. Ojciec, Walenty Działowski, legionista, powstaniec z 1863 roku, zmarł 11 listopada 1918 roku, w dniu kiedy Polska odzyskała niepodległość.



Fot. 03

własnej konstrukcji. Posiadając smykałkę techniczną skonstruowali motocykl, a następnie szybowiec nazwany „Bydgoszczanką” (fot 4 i 5). Pomimo niepowodzeń z „Bydgoszczanką”

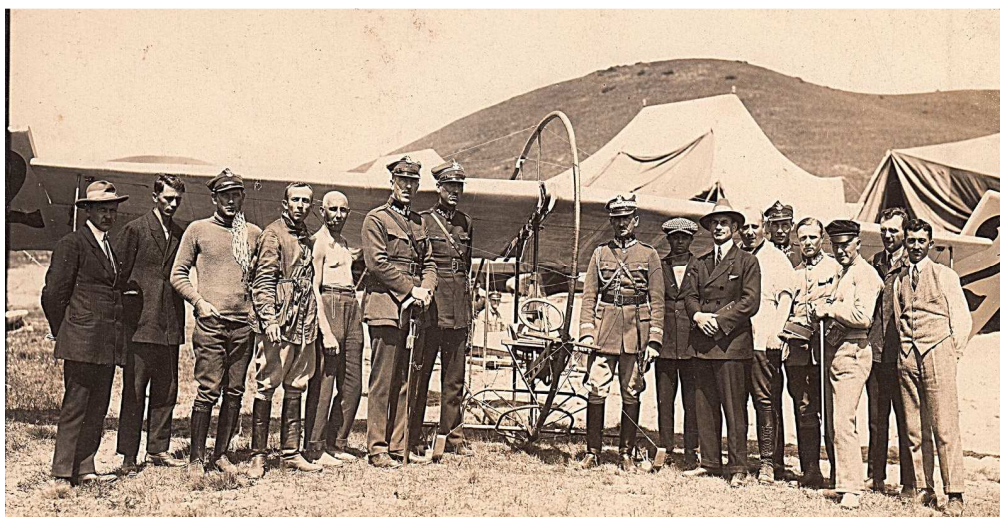


Fot 04. Stanisław i Mieczysław Działowski przy szkielecie szybowca „Bydgoszczanka”. (Młody Lotnik, listopad 1928)

szybowiec uznany został za rewelację techniczną. Dzięki niemu ich nazwiska dostały się na łamy gazet, a oni weszli do kręgu konstruktorów lotniczych w kraju⁴. Jego osiągi stały się ówczesną rewelacją. Nazwę samolotu DKD-1 (fot 07) stworzyły pierwsze litery nazwisk konstruktorów i ofiarodawcy silnika, oraz liczba kolejnego egzemplarza. Sukces mielczan został zauważony i odnotowany przez prasę. Gazeta Bydgoska zamieściła na ten temat obszerną relację.⁵

W odrodzonej Polsce Stanisław wstąpił do 2 Batalionu Lotniczego w Krakowie, przekształconego później w 2 Pułk Lotniczy. Ściągnął do siebie swego brata Mieczysława, gdzie wspólnie szlifowali zawód mechanika lotniczego. Kiedy Stanisław wraz ze szkołą pilotów przeniesiony został z Krakowa do Bydgoszczy pociągnął znów za sobą swego brata. Zafascynowani lotnictwem studiowali pisma fachowe, cały czas marząc o własnej konstrukcji. Posiadając smykałkę techniczną skonstruowali motocykl, a następnie szybowiec nazwany „Bydgoszczanką” (fot 4 i 5). Pomimo niepowodzeń z „Bydgoszczanką” szybowiec uznany został za rewelację techniczną. Dzięki niemu ich nazwiska dostały się na łamy gazet, a oni weszli do kręgu konstruktorów lotniczych w kraju⁴.

Nie bacząc na trudne warunki materialne i lokalowe oraz kpiny ze strony otoczenia, bracia zbudowali swoją pierwszą awionetkę. Nie mieli do niej silnika, jednak szczęście im na tyle sprzyjało, że znaleźli sponsora. Był nim pasjonat lotnictwa, bydgoski szewc - Jan Krüger. Dzięki niemu bracia zakupili silnik wraz ze śmigłem. 1 lutego 1926 roku samolot oblatwał pilot Józef Muślewski.



Fot. 05. Na tle szybowca „Bydgoszczanka” 2-gi od lewej S. Działowski, 9-ty M. Działowski. „Młody Lotnik” listopad 1928



Fot. 06 Dyplom Mieczysława Działowskiego za konstrukcję i wykonanie szybowca „Bydgoszczanka” na konkursie szybowców, Gdynia 1925. („Młody Lotnik” 11.1928)

Następnym krokiem braci Działowskich było zdobycie uprawnień pilota. Stanisław był wyjątkowo pojętym uczniem pilotażu. Licencję pilota zdobył w październiku 1926 roku, a jego brat Mieczysław trzy lata później w Aeroklubie Akademickim w Krakowie. Ponieważ osiągnięcia Działowskich zostały dostrzeżone w Warszawie, Stanisław został wraz ze swoim DKD-1 zaproszony na wystawę do Warszawy. Nie wysłał samolotu drogą kolejową do Warszawy, jak to było w zwyczaju, lecz samodzielnie dokonał przelotu, budząc swym czynem nie lada sensację, a pismo „Lotnik” zamieściło z jego wypowiedzi obszerną relację, w której sierżant pilot Stanisław Działowski, a jednocześnie konstruktor i budowniczy samolotu, wyraził całą swoją lotniczą pasję. W tym czasie też przeniesiono go do 2 Pułku Lotniczego w Krakowie, gdzie pełnił funkcję pilota oblatywacza, pilota instruktora, oraz kontrolera nadzoru technicznego parku lotniczego.

Ci dwaj amatorzy samodzielnie wykonali rysunki, dokonali prób i zbudowali ulepszoną wersję DKD-2, a następnie DKD-3. Należy zdać sobie sprawę, że działania obu braci odbywały się bez należytych środków finansowych. Stanisław ożeniony z bydgoszczanką miał liczną rodzinę obdarzoną siedmioma synami. Nic jednak nie mogło zahamować

jego pasji lotniczej. Z własnej inicjatywy podjął się lotów propagujących organizację Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP). Latał swym DKD-3 nad Krakowem i Śląskiem rozrzucając ulotki, chcąc jedynie od organizatorów zwrotu kosztów paliwa.

To w tym czasie wykonał swój pierwszy lot do rodzinnego miasta Mielca. W Mielcu sprawiono mu uroczystą fetę, a było to w czerwcu 1927 roku. Działowski wylądował na łące



Fot 07. DKD-1 pierwszy samolot Braci Działowskich zbudowany w 1925 roku w Parku Lotniczym Szkoły Pilotów w Bydgoszczy. (arch. W. Sankowski)

wzbudzając samolotem i swoją osobą ogromną sensację. Mielec stał się pierwszym miastem, które przyszło z pomocą finansową ofiarując kilkaset złotych. Zażądano tylko, aby na jednym ze swych samolotów umieszczony został herb miasta, co Działowscy uczynili. Od tej pory skrzydła Działowskich często pojawiały się nad Mielcem, a jak świadkowie twierdzą, kobiety zaaferowane przylotem samolotu, przypalały w garnkach potrawy.

Faktem jest, że mielczanie zarazili się od Działowskich pasją lotniczą. Mieszkańcy spontanicznie oddawali pieniądze na rzecz budowy awionetek, wykupywali znaczki i okolicznościowe kartki. Zaczęli organizować lotnicze festyny. To w wyniku tej pomocy powstał DKD-3, z Gryfem, jako herbem Mielca na stateczniku.



Fot. 08. Awionetki DKD-3 i DKD-4, oraz ich konstruktorzy, 1-wszy Stanisław Działowski 4-ty Mieczysław Działowski. (arch. M Działowski)



Fot 09. DKD-4 budowany dla Aeroklubu Akademickiego w Krakowie podczas montażu płata. W środku Mieczysław Działowski. Na stateczniku widoczny znak firmowy DKD (arch. L. Biały)



Fot 10 Stanisław i Mieczysław Działowski przy samolocie DKD-4, który na II Konkursie Awionetek w 1928 roku w Warszawie zajął 1 miejsce. (arch. M Działowski)



Fot. 11. DKD-5 zajął na II Konkursie Awionetek w 1928 roku 5-te miejsce. Pierwszy z lewej Mieczysław, a 5-ty Stanisław Działowski. (arch. W. Sankowski)

Działowscy często przylatywali do Mielca na samolocie własnej konstrukcji. Z ich inicjatywy zorganizowano w Mielcu pierwsze pokazy lotnicze. Na pokazy przyleciały z Krakowa trzy duże samoloty i Działowscy na DKD-3. Byli inicjatorami rozwoju lotnictwa w Mielcu, a jedną z nich było powołanie Komitetu Budowy Lotniska. Wkrótce przy współudziale mieszkańców i sprzyjającym im władz miasta przystąpiono do budowy lotniska turystycznego. Zniwelowano 20 hektarów terenu, a otwarcie lotniska nastąpiło 5 listopada 1931 roku. Na uroczystość otwarcia zgromadziły się tłumy ludzi. Od tego momentu zainteresowanie lotnictwem stało się jeszcze większe. Urządzano kursy i imprezy LOPP, wpłacano składki, a w gminach tworzone koła. W szkołach rozwijało się modelarstwo, a dzieciaki zaczęły puszczać latawce. W roku 1928 na II Krajowym Konkursie Awionetek na 16 zgłoszonych wystąpiły trzy samoloty konstrukcji Działowskich: DKD-3, DKD-4 i DKD-5. Po kilku awariach i kłopotach z przylotem do Warszawy DKD-4 zajęła w konkursie pierwszą nagrodę. DKD-3 zdobyła trzecią, a DKD-5 piątą nagrodę, pokonując nawet awionetkę RWD⁶. Był to wspaniały sukces konstruktorów – amatorów - braci Działowskich. Owacyjnie witął ich Kraków, prasa rozpisywała się o ich sukcesie, a rodzinny Mielec wyprawił na ich cześć uroczysty bankiet.

ZESTAWIENIE WYNIKÓW SZCZEGÓŁOWYCH PRÓB AWJONETEK BIORĄCYCH UDZIAŁ W KONKURSIE													
Młody Lotnik	Awionetki w kolejności miejsc zajętych w ogólnej klasyfikacji	Charakterystyka techniczna				Czas 6-krotnego przelotu Warszawa — Piaszczy — Warszawa i średnia wysokość	Wysokość osiągnięta w 30 min. w metr.	Czas 6-krotnego startu w metr.	Czas 6-krotnego lądowania w metr.	Czas zużyty na demontaż i montaż	Ilość punktów za rozruch, spadochron i gaśnicę	Ogólna ilość punktów	Nagrody
		Silnik i moc w KM.	Ciepota: własny i użyteczny	Waga paliwa i smarów na 2 1/2 g.	Ilość miejsc								
232	1. Aer. Akad. w Krakowie „D.K.D. 4”. Konstr. S. i M. Działowski, pil. Bargel.	Anzani 45	264,3 236,1	28,1	2	1 g. 25 m. 38 s. 126 km/godz.	2280	80	110	21 m. 13 s.	20	495,9	I nagr. L. O. P. P. — 10.000 zł. dla konstr. pilot — nagr. Aer. R. P. Wł. awion. — puhar im. W. Woyny.
	2. Por. Grzmiłsa „Orkan II”. Konstr. i pilot — wł. awionetki.	„	273,2 119,3	28,1	1	1. 48. 18. 106,4	3650	60	120	24. 32.	15	470,5	II nagr. L. O. P. P. — 5.000 zł. Nagr. M. K. za najkr. start 1500 zł. Obie dla konstr.
	3. Braci S. i M. Działowski „D.K.D. 3”. Konstr. i pilot S. Działowski.	„	298,8 176,5	28,1	1	1. 51. 12. 97	2885	70	90	11. 58.	20	448	III nagr. L. O. P. P. — 3.000 zł.
	4. Sekcji Lotn. Stud. Pol. Warsz. „S. P. 1”. Konstr. inż. Prauss, pil. Nartowski.	„	330 317	28,1	2	1. 41. — 107	1122	120	140	32. 47.	30	433,7	IV nagr. L. O. P. P. — 2.000 zł.
	5. Wojew. Kom. LOPP, w Krakowie „D. K. D. 5”. Konstr. S. i M. Działowski, pilot Karczmarczyk.	Siemens-Halske 55	344,7 293	34,4	2	1. 25. 38 126	2235	100	160	15. 42.	20	427,9	
	6. Kola LOPP, przy Podl. Wytw. Sam. „P.W.S. 4”. Konstr. Bobek, pil. Rutkowski.	Salmson 40	251 203,5	29	1	1. 27. 52. 123	1350	70	140	22. 13.	0	404	Nagr. „pocieszenia” od M. K. — 500 zł.
	7. Sekcji Lotn. Pol. Warsz. „J.D. 2”. Konstr. Drzewiecki, pil. Worledge.	Anzani 45	334,8 210,9	28,1	2	1. 23. 21. 129	2190	80	220	20. 11.	—	350,3	Nagr. „pocieszenia” od M. K. — 500 zł.
	8. Kola Lotn. przy fabr. Plage i Laśkiewicz „Pta-pia”. Konstr. Dąbrowski i Uszak, pil. Mroczkowski.	Walter 60	322,3 243,7	37,5	2	1. 18. 46. 137	1763	110	220	—	30	283	Nagroda p. Wabia-Wabiańskiego dla pilota za największą szybkość.
	9. Wł. i konstr. W. Zalewski, pil. Babiński.	W Z 18	115,4 89,2	11,25	1	— 50	70	80	70	—	20	276	Nagr. M. K. za krótkie lądowanie — 750 zł.
	10. Warsz. Kom. Wej. LOPP, „S.T.3. Konstr. B. Skraha, pil. Łopaczynski.	Salmson 40	323,5 95,6	25	2	1. 43. 59. 104	950	90	70	—	5	220,6	Nagr. M. K. za krótkie lądowanie — 750 zł.
	11. „Ostrowia” wł. i konstr. Morysona i Nawrota, pil. inż. Czerwinski.	Anzani 45	291,5 171,9	28,1	2	1. 54. 20. 94	1240	130	210	14. 29.	—	173	Nagr. „pocieszenia” od M. K. — 500 zł.
	12. Sekcji Lotn. „R.W. 1”. Konstr. Wigura i Rogalski, pil. Tondys.	„	389 167,3	28,1	2	1. 38. 25. 110	1700	150	170	—	10	148,9	
	13. Sekcji Lotn. „R.W.D”. Konstr. Rogalski, Wigura i Drzewiecki, pil. Babiński.	ABC Scorpion 34	205,9 211,4	21,25	2	—	1950	100	130	7. —	—	—	Nagr. M. K. za oryginalną konstr. i opracowanie techn. — 1000 zł. Pilot nagr. za odwagę i ducha sportowo-lotn. — 1.000 zł.
	14. Konstr. Kozłowski, pil. Mazurek	Anzani 45	323,8 175,3	28,1	2	—	1275	140	210	—	—	—	

Fot. 12 Tabela wyników II Krajowego Konkursu Awionetek w Warszawie 1928 roku, na którym awionetki Działowskich zajęły 1, 3 i 5-te miejsce. (arch. M. Działowski)

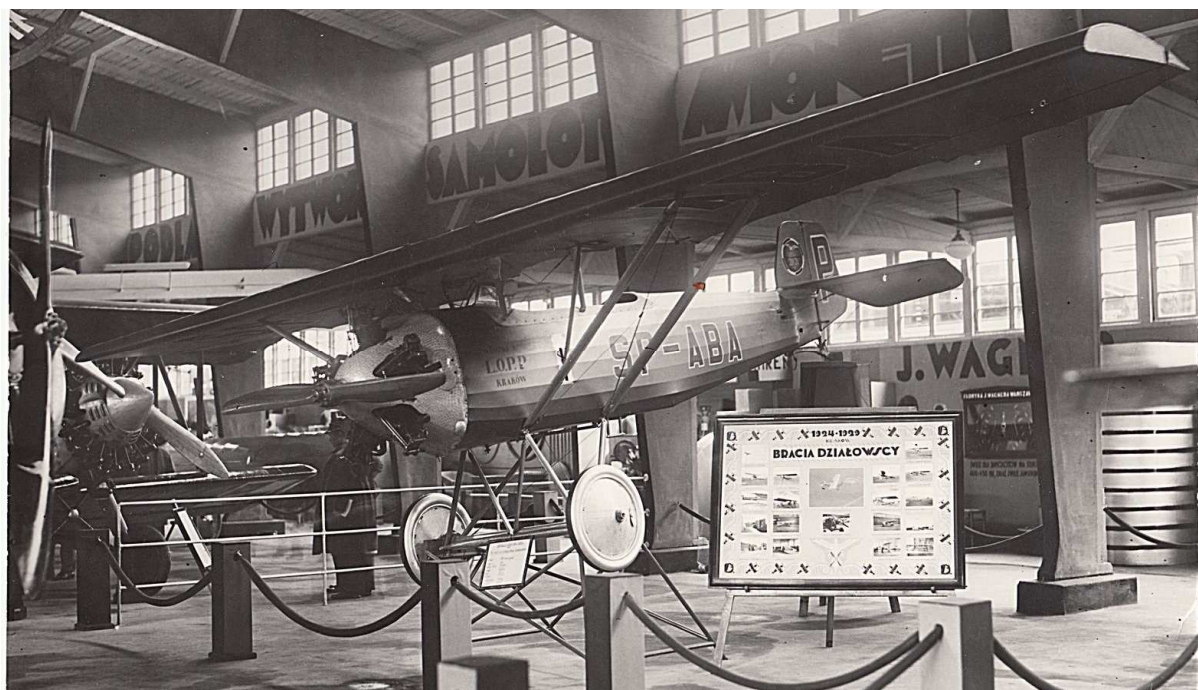


Fot. 13 Komisja II Konkursu Awionetek, od lewej siedzą prof. Władysław Tuszyński i pułk. Rayski. Stoi z dyplomem za I miejsce uhonorowany Mieczysław Działowski. (arch. M. Działowski)

Nie obyło się bez niepowodzeń i katastrof. Stanisław Działowski z kpt. Maciejewskim lecąc DKD-5 na międzynarodowe zawody lotnicze „Challenge 1930” w Berlinie, musieli awaryjnie lądować. Kapotując rozbili samolot, a Stanisław uległ ciężkim obrażeniom ciała. Następnym niepowodzeniem był start w III Krajowym Konkursie Awionetek. Wyremontowany po kapotażu DKD-5 nie został dopuszczony do konkursu z powodu nadmiernej wagi.

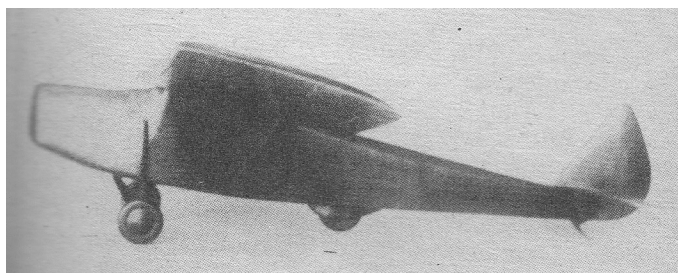


Fot. 14 Awionetki Działowskich witane przez tłumy sympatyków lotnictwa na krakowskim lotnisku w 1928 roku.
(arch. W. Sankowski)



Fot. 15 Samolot DKD-4 bis na wystawie w Poznaniu. (arch. M. Działowski)

Ogromny sukces na II Krajowym Konkursie Awionetek, a następnie pech podczas lotu do Berlina i dyskwalifikacja na III Krajowym Konkursie Awionetek miały wpływ na dalsze losy Działowskich. Wielu całkowicie zniechęciłoby się do dalszej działalności, ale nie oni, uparcie dążący do swego celu. Powstawały nowe konstrukcje - DKD-6, 7, 8 i 9 jednak niedokończone z powodu braku kapitału.



Fot. 16 DKD-10 Aeromobil nazwany „Podoficer”
(skan Bracia Działowscy str. 97 aut. Zbigniew Wawszczak)

W 1931 roku Stanisław zaprojektował typ samolotu pod nazwą „Aeromobil DKD-10” (fot 16), który zarazem miał służyć do jazdy po ziemi, jak i lotów w powietrzu i być na potrzeby wojska. Do realizacji pomysłu, jak zwykle potrzebne były pieniądze. Otrzymano pozwolenie na zbiórkę pieniężną wśród podoficerów. Ze względu na darczyńców „Aeromobil” nazwano „Podoficer” i taką nazwę popularnie stosowano. Niestety ze względu na zbyt duży ciężar 600 kg i małą szybkość w locie 140 km/godz. uznano konstrukcję jako nieudolną i tak niedokończony samolot znalazł się na wystawie we Lwowie, gdzie zaskoczyła go druga wojna światowa⁷.



Fot 17 Stanisław i Mieczysław Działowski
podczas służby w 2 Pułku Lotniczym w
Krakowie (arch. M. Działowski)

Po wybuchu II Wojny Światowej Stanisław wraz ze swym synem Stanisławem ochotniczo zgłaszają się do 6 Pułku Lotniczego we Lwowie, a stamtąd na wojenną tułaczkę najpierw do Francji. W marcu 1940 Stanisław-senior zostaje instruktorem pilotażu w 108 Batalionie Lotniczym w Montpellier. Po upadku Francji ojciec i syn zostają ewakuowani do Anglii, gdzie Stanisław-junior trafia jako uczeń do fabryki samolotów, a senior do RAF-u. Jako pilot RAF latał w składzie 2 AACU (Anti-Aircraft Cooperation Unit) w lotach patrolowych nad kanałem La Manche. 15 października 1941 został ranny w locie bojowym i skierowany do szpitala wojskowego w East Kilbrick w Szkocji. Do ran dołączyły się komplikacje z poprzednich kontuzji. Zmarł 19 marca 1942 roku. Spoczywa na cmentarzu w szkockim mieście Perth.⁸

Tak zakończyły się losy niezwyklego człowieka, konstruktora, pilota i ojca licznej rodziny, człowieka urodzonego na Ziemi Mieleckiej, którą rozsławiał poprzez swoją lotniczą pasję. Lata powojenne nie sprzyjały legendzie, na którą swoim życiem zasłużył. Był przecież pilotem RAF w Anglii.

Młodszy z Braci Mieczysław przeżył wojnę, spędzając okupację w Mielcu, a w powojennych czasach był współzałożycielem Aeroklubu Mieleckiego. Latał początkowo na samolotach sportowych, ale lata komunistycznej dyktatury nie sprzyjały pilotom międzywojennym. Został zawieszony w czynnościach pilota. Zmarł w Mielcu w 1983 roku.



Fot. 18 M. Działowski z Januszem
Meissnerem pisarzem, pilotem,
komendantem szkoły pilotów
w Anglii na spotkaniu w Mielcu 1962r.
(arch. M. Działowski)

Pasjonująca historia Braci Działowskich

przetrwiała po dzień dzisiejszy. Dawny Aeroklub Mielecki przyjął nazwę imienia „Braci Działowskich”. Mielczanie pamiętają o swoich pionierach lotnictwa, bo to im zawdzięczają, że Mielec z małego prowincjonalnego miasteczka stał się lotniczą potęgą.



PAN PREZYDENT R. P. W C. O. P

Dnia 13 b. m. przybył Pan Prezydent R. P. do nowo powstałych Zakładów Lotniczych w Mielcu, powitany na terenie fabryki przez dowódcę lotnictwa wojkowego gen. Kalkusa.

Budowę zakładów P. Z. L. w Mielcu rozpoczęto w 1937 r. W początkach 1939 r. zakłady były już uruchomione i obecnie pracują z dużą wydajnością.

Na zdjęciu Dostojny Gość i Jego małżonka w otoczeniu gen. Kalkusa, wicepremiera Kwiatkowskiego i wicemir. gen. Litwinowicza oraz świąty zwiedza fabrykę.

Fot. 19 Źródło Zakłady lotnicze w Mielcu 1938-1989 str. 40. Redakcja Jerzy Skrzypczak, wyd. 2008 rok

Taka jest odpowiedź na wcześniej zadane pytanie o lokalizacji przemysłu lotniczego w Mielcu⁹. To na bazie tych tradycji



Fot. 20. Historyczne zdjęcie archiwalne ze zbiorów T. Żychiewicza przedstawiające załogi 210 Dywizjonu Bombowego. Samoloty PZL P-37A bis Łoś i PZL 37B Łoś na pokazowej odprawie 19 marca 1939 w Warszawie.



Fot. 21 Samolot PZL 37 Łoś. (Jerzy Skrzypczak Zakłady Lotnicze w Mielcu 1938-1989 str. 77)

lotniczych rozpoczęto w 1937 roku budowę Państwowych Zakładów Lotniczych Wytwórnia Płatowców Nr 2 w Mielcu. Nad lokalizacją długo się zastanawiano. Generał Rayski proponował Lublin, albo Mielec. Istniały propozycję usytuowania zakładów koło Ropczyc. Losy lokalizacji ważyły się aż do stycznia 1937, rozważając budowę zakładu koło Ropczyc,

natomiast w Mielcu planowano postawienie fabryki zapalników i części metalowych do amunicji artyleryjskiej. Ostatecznie o wyborze Mielca zdecydowały nie tylko usytuowanie na obszarze COP, ale także tradycje związane z działalnością Braci Działowskich, istniejącym lotniskiem turystycznym i hojnością mieleckiej Rady Gminnej.¹⁰

Rekordem można nazwać, że po 18 miesiącach powstał nowoczesny zakład budowy samolotów pod nazwą PZL Mielec Wytwórnia Płatowców numer 2. Wybudowano nowoczesne lotnisko, osiedle mieszkaniowe, a w Rzeszowie fabrykę silników lotniczych. Już 1 sierpnia 1938 roku PZL Mielec rozpoczęły produkcję samolotów PZL-P37B Łoś (fot 21), których kilkanaście sztuk wyprodukowano w tej fabryce do wybuchu II Wojny Światowej.

Konstruktorem samolotu PZL-P37B Łoś był Jerzy Dąbrowski, polski konstruktor lotniczy urodzony 1899 w Nieborowie koło Łowicza. Samolot był 2-silnikowym dolnopłatem, z podwoziem-jedno goleniowym, dwukołowe, chowane w locie. Załoga 4 osobowa, pilot, dowódca obserwator, strzelec dolny-radiotelegrafista i tylny strzelec. Stanowisko obserwatora znajdowało się w przeszklonym nosie samolotu, wyposażonym w karabin maszynowy strzelający do przodu. Radiotelegrafista siedział wewnątrz kadłuba, za komorą bombową, a do jego obowiązków należała także obsługa tylnego karabinu maszynowego.

Do 1 września 1939 r. wytwórnie: PZL-WP nr 1 w Warszawie i PZL-WP nr 2 w Mielcu (działająca od 1 sierpnia 1939 r.) zdążyły wyprodukować łącznie około 120 bombowców PZL 37 A i B. W jednostkach wojskowych znajdowało się tylko 70 samolotów. 14 oblatanych maszyn serii B z wytwórni warszawskiej i trzy serii B z mieleckiej przeprowadzono drogą powietrzną na lotnisko Małaszewicze koło Brześcia nad Bugiem.

Samolot wzbudził ogromne zainteresowanie za granicą, czego efektem było kilka zamówień na około 100 sztuk, między innymi do Turcji, Rumunii, Jugosławii i Bułgarii. Licencję na produkcję samolotów kupiła Belgia. Samoloty produkowane na eksport miały być w wersji C i D, lecz ich różnica polegała jedynie na innym silniku. Łosie wersji A i B miały silniki 918 KM Bristol Pegasus, natomiast wersji C i D silniki 970 KM Gnome Rhone. Nigdy jednak do produkcji nie weszły. Wymiary: rozpiętość skrzydeł 18 m, długość 13, wysokość 4,25 m, paliwa zabierał 950 kg, a ze zbiornikami dodatkowymi 1500 kg, prędkość przelotowa 345 km/godz. zasięg z pełnym ładunkiem bomb 1500 km, pułap 9250 m po zrzuceniu bomb.

Tylko 3 egzemplarze zdołało z Mielca odlecieć do jednostek bojowych, pozostałe w procesie produkcji zostały zniszczone przez załogę wytwórni przed wkroczeniem Niemców.

Żałować należy, że w latach 60-tych zniszczono w Mielcu dokumentację techniczną Łosia, jednak w chwili obecnej tj. 2012 roku w PZL Mielec powstaje model tego samolotu w skali 1:1. Nie będzie to ze względu na brak dokumentacji replika samolotu, jednak zewnętrznie z zachowaniem wszystkich wymiarów przypominać będzie oryginał. Z przykrością należy wspomnieć, że Bracia Działowscy nie są za swoje zasługi właściwie doceniani, tak w powojennej Polsce, jak i po przemianach ustrojowych 1989 roku. Obserwuje się doczepianie pod ich sukces innych autorów, co rozwadnia zasadniczo ich osiągnięcia na polu świadomości lotniczej Mielca. W ciekawy sposób pisze o tym Mieczysław Działowski¹¹ junior, syn Mieczysława, jednego z Dwu Braci.

II. Polskie Zakłady Lotnicze Mielec podczas okupacji niemieckiej.

Wybuch II Wojny Światowej w 1939 roku zastał w procesie produkcyjnym PZL Mielec 14 samolotów PZL 37 Łoś, w różnym stopniu zaawansowania. Dwa najbardziej zaawansowane udało się załodzić zniszczyć, (fot 22) przed wkroczeniem Niemców, które nastąpiło 13 września 1939.

Początkowo remontowano w Mielcu inne zdobyte polskie samoloty, a następnie zakład włączono do niemieckiego koncernu Ern Henkel Flugzeugwerk, zmieniając nazwę zakładu na Flugzeugwerk Mielec. W zakładzie produkowano elementy usterzenia do samolotów Heinkel He-111, He-177, remontowano samoloty Junkers Ju-52.



Fot. 22 Jeden z Łosi zniszczonych przez załogę Zakładu przed wkroczeniem Niemców.
(Zdjęcie z wydawnictwa niemieckiego)

Po uderzeniu Niemców na ZSRR, lotnisko mieleckie wraz z zakładem stało się bazą wypadową dla frontu wschodniego. W 1943 roku podjęto montaż samolotów myśliwskich dalekiego zasięgu He-219¹². Następnie podczas zbliżania się ze wschodu Armii Czerwonej Mielec stał się ponownie bazą zaopatrzeniową i remontową wojsk niemieckich. Należy także wspomnieć o fakcie wywożenia robotników z lotniczą praktyką z Mielca do innych zakładów Heinkla w Niemczech. Jednym z nich był dobry kolega autora tekstu M. Mikołajczyk, któremu po wojnie udało się zdrowo powrócić z Oranienburga.



Fot. 23 Pozostałość fundamentu rakiet V-1 w Bliźnie. (Arch. Teofil Lenartowicz)



Fot. 24 Z prawej fundament wyrzutni rakiet V-1, z lewej bunkier obserwacyjny służący do odpalania i obserwacji 1-wszej fazy lotu rakiety. (arch. Teofil Lenartowicz)

Pod koniec 1943 roku, kiedy lotnictwo alianckie zniszczyło Peenemunde, gdzie Niemcy prowadzili próby z rakietową bronią V, próby przeniesiono do leżącej nieopodal Mielca Blizny. W tym okresie lotnisko mieleckie służyło dodatkowo do obserwacji wystrzeliwanych w Bliźnie rakiet V-1 i V-2. W centrum istniejącego już wcześniej poligonu SS Heidelager utworzono poligon doświadczalny, gdzie artylerzyści Wehrmachtu przeprowadzali próby.

Poligon doświadczalny rakiet był tak ściśle strzeżony, że nie mieli doń wstępu nawet SS-mani, na których terenie znajdował się poligon.

Lot rakiet wystrzeliwanych z Blizny obserwowany był przez samoloty startujące z mieleckiego lotniska¹³. Te próbne rakiety odpalane w Bliźnie leciały w kierunku północnym i po przelecie około 200 km spadały w rejonie Bugu w okolicach miasta Sarnaki. Miałem okazję obserwować lot owych rakiet. Mając 14 lat

pracowałem tłukąc kamienie na drodze prowadzącej do Blizny. Obecnie znajduje się tam Park Historyczny Blizna, a w lasach szczątki fundamentów hal montażowych, a także dobrze zachowanych fundamentów wyrzutni rakiet (fot 23 i 24) z których odpalano rakiety.

Przed zbliżającym się frontem wschodnim, Niemcy wywieźli z Mielca część lepszych maszyn do Wieliczki i w głąb Rzeszy. Hale produkcyjne zostały zaminowane, jednak wysadzenie ich w powietrze uniemożliwiły oddziały Armii Krajowej

III. Po II Wojnie Światowej 1945 roku.

Po wkroczeniu Sowietów w lipcu 1944 Zakład był pod komisarycznym zarządem sowieckim nosząc nazwę Zakład Nr 007. Sowieci potraktowali zakład jako zdobycz wojenną i także część pozostałych maszyn wywieźli do siebie. Z dniem 22 lipca 1945 zakład przekazano władzom polskim. Otrzymał nazwę PZL Mielec Zakład Nr 1. Zakład był zniszczony działaniami wojennymi i rabunkową gospodarką okupantów. Od 1949 roku Zakład otrzymał nazwę Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu i taka nazwa dotrwała do lat transformacji ustrojowej 1989.



Fot. 25 Douglas DC-3 Wyremontowany w Mielcu
(Zakłady Lotnicze W Mielcu 1938-1989 str. 125)



Fot 26 Wnętrze samolotu DC-3 oddanego do dyspozycji Bolesława
Bieruta.
(arch. M. Mikołajczyka)

Produkcję rozpoczęto od aluminiowego sprzętu gospodarstwa domowego i remontu samolotów. Pierwszym poważniejszym remontem był Samolot Douglas DC-3 (fot 25) wyremontowany w Mielcu i przekazany eskadrze rządowej do dyspozycji prezydenta Bolesława Bieruta (fot 26).

W sierpniu 1945 roku przystąpiono do budowy samolotu PZL S-1 (fot 27) inż. Eugeniusza Stankiewicza, będącego wykładowcą Wojskowej Szkoły Lotniczej w Zamościu. Oblatany został przez radzieckiego pilota 15.11.1945. Do budowy samolotu wykorzystano niektóre elementy samolotu Po-2.

Następnym był Szpak-4T, którego w latach 1946-1948 wyprodukowano w Mielcu 10 sztuk. Pierwszy seryjny Szpak 4T (fot 28), o rejestracji SP-AAF, oblatany został 5 stycznia 1948 roku. Były to pierwsze po wojnie

seryjnie produkowane w Polsce samoloty. Wszystkie Szpaki 4T zostały przekazane do aeroklubów, gdzie były eksploatowane do roku 1952.

Kolejnym był samolot szkolno-łącznikowy CSS-13 (fot.29) wyprodukowany na licencji radzieckiej Po-2. Prototyp samolotu zbudowano w 1948 roku w Mielcu. Produkcja seryjna samolotu trwała w PZL Mielec od 1949 do 1950 roku, a następnie w latach 1952



Fot. 27 Samolot PZL S-1 konstrukcji inż. Eugeniusza Stankiewicza.
(Zakłady Lotnicze W Mielcu 1938-1989 str. 125)



Fot. 28 Samolot Szpak 4T (arch. T. Pakuła)



Fot. 29 Samolot CSS-13.
(Mieleskie Skrzydła, M. Graniczkowski i E. Michocki)

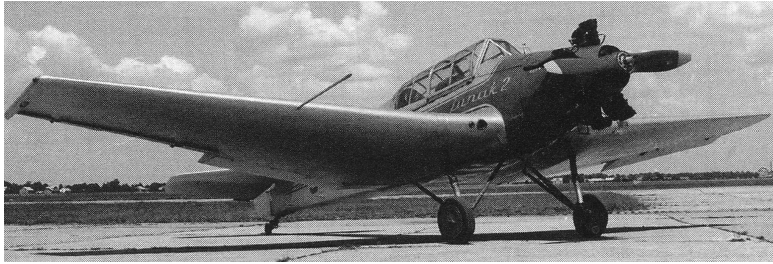
do 1956 w WSK Okęcie. Łącznie w latach 1949 – 1956 wyprodukowano 560 samolotów CSS-13, z tego 180 w PZL Mielec i 380 w WSK Okęcie.

Samolot LWD Junak 2 (fot. 30) z silnikiem M11D powstał ze swego poprzednika Junak 1 w Lotniczych Zakładach Doświadczalnych w Łodzi. Głównym projektantem był Tadeusz Sołtyk. Pierwsze 3 sztuki wykonano w Mielcu, a pozostałe 105 w WSK Okęcie.

Pierwszym całkowicie metalowym samolotem wyprodukowanym po wojnie był PZL M-2. (fot. 31) Zbudowano 3 egzemplarze, pierwszy SP-PAC wzbił się w powietrze 26 czerwca 1958r, drugi SP-PBA oblatany został 13 września 1958, oba oblatane przez pilota Tadeusza Gołębiewskiego. Trzeci poszedł na próby statyczne. Nie podjęto produkcji seryjnej. Pierwszy prototyp trafił do magazynu muzeum lotnictwa w Krakowie, gdzie znajduje się do dzisiaj, drugi M-2 (SP-PBA) stoi jako pomnik w miasteczku Radomyśl Wielki w powiecie mieleckim.

Następnym był prototyp oznaczony PZL S-4 "Kania 2" (fot 32) został oblatany 2 IX 1957r. przez Tadeusza Gołębiewskiego. Zaprezentowano go rok później podczas Szybowcowych Mistrzostw

Świata w Lesznie. Drugi prototyp oznaczono jako PZL S-4 "Kania 3" (fot 33), różniący się od poprzednika m.in. powiększonym usterzeniem pionowym, został oblatany 19 IX 1958r. Samolot wykazywał dobre właściwości pilotażowe, niestety o jego losie przesądziło zaprzestanie produkcji w Polsce silników M-11. Ponadto aerokluby były bardziej zainteresowane zakupem i eksploatacją samolotów metalowych niż drewnianych. W efekcie produkcji seryjnej "Kani" nie podjęto.



Fot. 30 Samolot szkolno treningowy LWD Junak-2
(Zakłady Lotnicze W Mielcu 1938-1989, J. Skrzypczak, str. 127)



Fot. 31 Samolot PZL M-2 (wikipedia)



Fot. 32 Samolot PZL-4 Kania 2
(Zakłady Lotnicze W Mielcu 1938-1989, J. Skrzypczak, str. 132)



Fot. 33 samolot PZL-4 Kania 3
(Zakłady Lotnicze w Mielcu 1938-1989, J. Skrzypczak str. 132)

Samolot szkolno treningowy TS-8 Bies (fot 34). Głównym projektantem był inż. Tadeusz Sołtyk, stąd oznaczenie TS. Oblatany przez pilota Andrzeja Ablamowicza. Był produkowany od 1958 do 1960 w WSK Mielec w ilości 229 sztuk. Biesy zaczęły być wycofywane z polskiego lotnictwa wojskowego w połowie lat 60, w miarę zastępowania przez odrzutowe Limy i TS-11 Iskra. Ponad 100 samolotów TS-8 zostało w tym czasie przekazanych do lotnictwa cywilnego aeroklubów, gdzie służyły na ogół do końca lat 70.

Pragnę w tym miejscu wspomnieć o produkcji samochodu MR-300 Mikrus, którego produkcję podjęto w latach 1956-1959. W WSK Mielec wyprodukowano ich 1750 egzemplarzy. Ciekawą historię podjęcia produkcji, oraz polityczną decyzję zaniechania jego produkcji przedstawia wydana w 2011 roku książka pt „Mikrus MR-300, 3 lata produkcji 50 lat historii” autorstwa Mieczysława Płocicy i Bartosza Winiarskiego.

Samolot PZL M-4 (fot 36) Tarpan skonstruowany przez zespół Tadeusza Stępczyka w 1958 roku oblatał pilot Tadeusz Gołębiowski w 1961 roku. W 1964 roku powstał kolejny prototyp oblatany w 1966 roku. Problemy natury techniczno ekonomicznej spowodowały, że nie weszły do produkcji. Prototyp przedstawiony na zdjęciu fot. 36 został przekazany do muzeum.¹⁴



Fot. 34 Samolot TS-8 Bies (wikipedia)



Fot. 35 samochód MR-300 Mikrus.
(Mikrus MR-300, M. Płocica i B. Winiarski str. 157)



Fot. 36 Samolot PZL M-4 Tarpan (fot wikipedia)

Serię samolotów odrzutowych na radzieckiej licencji zapoczątkował samolot Lim-1 (fot 37), co oznaczało licencyjny myśliwiec. Licencję z radzieckiego samolotu MiG-15 otrzymaliśmy ze Związku Radzieckiego w maju 1951 roku, a już 17 lipca 1952 mjr Eugeniusz Pniewski oblatął pierwszy egzemplarz licencyjny, będący kopią dostarczonego do WSK Mielec radzieckiego wzorca MiG-15. W 1952 zbudowano pierwszą serię 6 sztuk Lim-1 na podzespołach dostarczonych ze Związku Radzieckiego. Następne serie ruszyły w Mielcu od stycznia 1953. Na płatowce Lim-1 montowano silniki Lis-1 produkcji WSK Rzeszów, będące licencyjnymi silnikami radzieckich turbinowych silników odrzutowych RD-45F. Pierwsze Lim-1 weszły do jednostek wojskowych jesienią 1952 roku. Od rozpoczęcia produkcji w 1952 roku, do 1.9.1954 wyprodukowano w WSK Mielec 12 serii samolotów Lim-1 w ilości 233 sztuk.¹⁵

Następnym odrzutowym samolotem był samolot Lim-2 (fot 38), będący licencyjną wersją samolotu MiG 15bis. Pierwszy z nich zszedł z linii

produkcyjnej 17.9.1954. Do 24 lutego 1955, a więc w przeciągu 5 miesięcy wyprodukowano ich 100 sztuk. Były w nich radzieckie silniki WK-1A, a od 101-wszego samolotu 1B006-02 zaczęto montować silniki Lis-2 z WSK Rzeszów. Produkcja Lim-2 trwała do 23.11.1956, kiedy to opuścił WSK w Mielcu samolot o numerze fabrycznym 1B019-14. Ogółem samolotów Lim-2 w 19 seriach wyprodukowano w WSK Mielec 500 sztuk¹⁶. Od tej pory linie produkcyjne w Mielcu przestawiono na produkcję nowego samolotu nazwanego Lim-5.



Fot. 37 Samolot Lim-1 wyprodukowany w WSK Mielec na licencji samolotu MiG-15 w ilości 233 sztuki w latach 1952-1954. (ze zbiorów Tadeusza Pakuły)



Fot. 38 Samolot Lim-2 wyprodukowany w WSK Mielec na licencji samolotu MiG-15bis w ilości 500 sztuk w latach 1954-1956. (arch. Tomasz Jakubec)



Fot. 39 Samolot MiG-15UTI z podwójną kabiną służący do szkolenia pilotów. Nie był produkowany w Polsce, lecz ZSRR, Czechosłowacji i Chinach. (arch. T. Jakubec)

Na wyposażeniu wojska było około 100 sztuk samolotów MiG-15UTI¹⁷ (Fot. 39) z podwójną kabiną służące do szkolenia pilotów. Powstał z przebudowy MiG-15,

umieszczając w nim kabiny instruktora i ucznia. Nie były jednak produkowane w Polsce, lecz w Czechosłowacji, ZSRR i Chinach.

Na uzbrojeniu samolotu Lim-1 i Lim-2 znajdowały się 2 działka 23 mm i jedno 37 mm. Pod skrzydłami zamiennie za zbiorniki paliwowe można było podwiesić 2 bomby.

Kolejnym odrzutowym samolotem produkowanym w Mielcu był Lim-5 (fot. 40) i była to licencyjna wersja samolotu radzieckiego Mig-17F.



Fot. 40 Samolot Lim 5 na licencji MiG 17F na mieleckim lotnisku.

(czasopismo Lotnictwo „Samoloty Lim 5 i Lim 6 w polskim lotnictwie wojskowym cz I)

Pierwszy samolot Lim-5 wyprodukowano w Mielcu 28.11.1956, a więc 5 dni po ostatnim samolocie Lim-2, a w 1957 roku już 222 sztuki¹⁸. Najważniejszą zmianą Lim 5 w stosunku do Lim 2 była sylwetka samolotu, oraz zastosowanie radiodalmierza SRD-1M współpracującego z celownikiem i mierzącego odległość do celu, co uwzględniało balistykę pocisku i skuteczność ognia. Nie był to jednak w pełni samolot przechwytyjący cele. Ciekawostką był fakt startowania parami na lotnisku mieleckim podczas prób doświadczalnych. Aby sprawdzić działanie radiodalmierza SRD-1M samoloty przemienne przymierały się do siebie. Do prób naziemnych stosowano na lotnisku aluminiowy trójkąt odbijający impulsy wysokiej częstotliwości ustawiony w odległym od wszelkich zabudowań miejscu, w celu eliminacji zakłóceń. Próby z radiodalmierzem wykonywała 3-osobowa grupa, w tym autor tekstu, przeszkolona przez doradcę radzieckiego.

Na samolocie zastosowano licencyjny silnik o nazwie Lis-5 produkcji WSK Rzeszów. W ciągu 3 lat wykonano 19 serii samolotu Lim 5 w ilości 477¹⁹ sztuk. Samoloty Lim-5 były podstawowym sprzętem myśliwskim wojskowego lotnictwa w latach 60-tych, kiedy to zaczęto zastępować je radzieckimi samolotami MiG.

Pierwszym wyprodukowanym w Mielcu samolotem myśliwskim przechwytyjącym cele był samolot Lim 5P, zwanym często produktem PF (fot. 41), zesłany z linii produkcyjnej 18 stycznia 1959. Był na licencji radzieckiego samolotu Mig-7PF. Wykonano 6 serii Lim 5P w ilości 129 sztuk. Lim 5P posiadał stację radiolokacyjną „Izumrud”. Latem 1959 roku wysłanych zostało drogą morską do Indonezji 5 samolotów, z których zdemontowano tylko wyjątkowo tajne urządzenie SRO-2. Następnie w 1960 roku 15 sztuk. Autor tekstu spędził z tymi samolotami prawie rok w Indonezji, jako specjalista od stacji radiolokacyjnej. Samolot Lim 5P posiadając pełny radar, współpracujący z celownikiem,

mógł przechwytywać niewidoczne cele z odległości 12 kilometrów i za pomocą anteny śledzącej z odległości 2 kilometrów kierować ogień z działek NR-23 i NR-37. Urządzenie było całkowicie tajne. Z zebranych informacji od pilotów wynikało, iż pilotom bardzo przydatny był radar RP-5. Szczególnie w braku widoczności. Na ekranie pilot mógł zobaczyć inny obiekt latający, chmurę burzową, lub ziemię. Pilot odczuwał jego brak, kiedy było niesprawne²⁰. Niestety, ale tylko tyle dobrego można na ten temat powiedzieć. Awaryjność RP-5, wzrost wagi samolotu o RP-5 ważące prawie 200 kg, a za tym mniejsza zwrotność, większe zużycie energii elektrycznej, musiano zastosować prądnice o wyższej mocy GSM-9000 i kilka drobniejszych wad zdyskwalifikowały ten samolot.



Fot. 41 Samolot Lim 5P licencyjnej wersji MiG 17PF ze stacją radiolokacyjną RP-5 (arch. W Sankowski)

Najboleśniejsza była awaryjność radaru RP-5. Nie było w tym czasie popularnych dzisiaj tranzystorów i układów scalonych. Urządzenie zbudowane na około 100 lampach elektronowych, ze względu na ich zmienność emisji, wymagało ciągłej regulacji. Bloki urządzenia i grube wiązki zasilające zamontowane w przednim luku, kabinie pilota i pod ławetą działka były zbyt wielkim obciążeniem dla samolotu.



Fot. 42 Przednia część kadłuba samolotu Lim 5P. Pod osłoną w wysuniętej części u góry kadłuba tzw. wardze znajduje się antena szukająca, poniżej w środku wlotu powietrza antena śledząca RP-5. (arch. T. Lenartowicz)

Na zdjęciu (fot. 42) widoczne są dwie anteny radiolokacyjne RP-5. Antena szukająca wyszukuje cele odległe do około 40 km pod kątem około 120° . Po naprowadzeniu samolotu na cel z odległości 12 km i niewielkim kącie rolę przejmuje antena śledząca przekazując dane na celownik ASP-4MN. To ten moment nazywa się przechwyceniem celu²¹. Od tego momentu dane takie jak odległość i azymut przekazywane były na celownik, gdzie sztuczna miniaturka samolotu pokazuje odległość i azymut celu. Pilot operując

samolotem ma za zadanie zgrać miniaturkę samolotu z centralnym punktem celownika. Skrzydełka miniaturki pokazują mu odległość do celu, co pozwala otworzyć skuteczny ogień z działek NR 37 i NR 23 z odległości 2 km. Na zdjęciu (fot 42) widoczne są lufy działek, a z prawej strony kadłuba widoczna kamera robiąca zdjęcia przy uruchomieniu działek. W próbach naziemnych urządzenia RP-5 najtrudniej było uzyskać tzw. balans. Sylwetka miniaturki samolotu doznawała wibracji wykonując koliste ruchy i trudno było ją unieruchomić. W sumie było to bardzo skomplikowane urządzenie. Awaryjność urządzenia RP-5 i jego ciężar spowodowały zaniechanie produkcji. Ostatni egzemplarz Lim-5P o numerze fabrycznym 1D06-41 zszedł z linii produkcyjnej 29.12.1960.

Tak jak wszystko, tak i ten samolot dokończył żywota, jednakże istnieją hobbysci, doprowadzający ponownie samolot do użytku. W 2008 roku samolot Lim-5P kupiony w Polsce ze złomu doprowadzono do stanu lotnego w USA na Florydzie (fot. 43). Do ciekawostek zaliczyć należy fakt handlu częściami zamiennymi naszych samolotów Lim w USA²².



Fot. 43 Samolot Lim 5P kupiony w Polsce ze złomu doprowadzany do stanu lotnego na Florydzie w USA w 2008 roku. (arch. Tomasza Sobczaka)



Fot. 44 Samolot Lim 5P szóstej serii w locie, doprowadzony w 2008 roku do stanu lotnego na Florydzie w USA przez amerykańskiego hobbystę. (arch. Tomasza Sobczaka)

W końcu lat 50-tych równocześnie z produkcją samolotu Lim-5P prowadzono próby modernizacji samolotu Lim-5. Zespół mieleckich konstruktorów pod kierownictwem inżyniera Feliksa Borodzika dokonał modyfikacji samolotu Lim 5, co doprowadziło do powstania samolotu Lim 5M (fot 45). Zdwojono koła podwozia, co dało możliwość startu i lądowania z lotnisk trawiastych, a jednocześnie zabezpieczało w wypadku pęknięcia opony. Zastosowano spadochron hamujący skracaający dobieg samolotu z 1140 metrów do 670 metrów, a zastosowane przyspieszacze rakietowe skracały rozbieg z 770 do 370 metrów, przy pracy silnika z dopalaniem. Pod skrzydłami zamiennie można było podwiesić zbiorniki z paliwem po 400 dm³, lub bomby do 250 kg. Uzbrojenie to jedno działko N-37D i dwa działka NR-23, oraz 2 wyrzutnie rakietowe Mars 1 po 8 pocisków każda, a to ostatnie było nowością w stosunku do poprzednich Limów. Wprowadzono też kilka innych modyfikacji, wśród których przeniesiono anteny radiowysokościomierza spod skrzydeł

pod kadłub. Samoloty Lim 5M zostały wprowadzone do jednostek Wojsk Lotniczych i lotnictwa Marynarki Wojennej. Wyprodukowano 60 sztuk samolotów Lim 5M w trzech seriach. Produkcja trwała od listopada 1960 roku do maja 1961r.²³

Natychmiast po zakończeniu produkcji Lim 5M przystąpiono do produkcji Lim 6 (fot.46) noszące numery boczne od 401 do 440. Zastosowany silnik to Lis 6. Wprowadzono na nich kilka drobniejszych modyfikacji. Wyprodukowano ich 40 sztuk. Przeprowadzono na

tej wersji mnóstwo prób i modyfikacji, które nie zostały prowadzone do seryjnej produkcji ze względu na niespełnienie założeń. Eksperymentem okazał się samolot o numerze 19-04 przyjmującym nazwę Lim 5R. Jednakże produkcji tej wersji samolotu ze względu na niespełnienie założeń nie podjęto.²⁴



Fot 45 samolot myśliwsko szturmowy Lim 5M.
(arch. Tadeusz Pakuła)



Fot. 46 Samolot Lim 6
(Zakłady Lotnicze w Mielcu 1938-1989 str.129)



Fot. 47 Samolot Lim 6bis, ostatni z rodziny Limów. (Zakłady Lotnicze w Mielcu 1938-1989 str.129)

Kończąc temat mieleckich Limów należy dodać, że samoloty te w Lotniczych Zakładach Remontowych były przebudowywane. Przykładem samoloty Lim 5P, z których w 1971 roku zdemontowano urządzenie radiolokacyjne RP-5 pozostawiając kształt kadłuba bez zmian. Przeniesiono akumulator ze statecznika pionowego w miejsce anten RP-5, zamieniono radiowysokościomierz RW-2 na RW-UM, dobudowano wyrzutnie rakietowe Mars-2, oraz wprowadzono kilka innych zmian na wzór samolotu Lim 6bis. Tak zmodyfikowany samolot określono nazwą Lim 6M (fot 48).

Lim-6bis (fot 47) z początkiem 1963 roku po wielu modyfikacjach ruszyła seryjna produkcja samolotu Lim-6bis. Były to samoloty 5-tej i 6-tej serii. Po zbudowaniu 70-ciu samolotów różniących się od siebie ze względu na modyfikację, ostatecznie zakończono ich produkcję 25.2.1964. Ostatnim ze wszystkich wyprodukowanych w Mielcu Limów był samolot 1J 0640.²⁵

Samoloty te na wiele lat stały się podstawowym sprzętem jednostek lotnictwa myśliwsko-szturmowego. W 1969 roku przeprowadzono w Polsce próby kilku typów samolotów Mig-21, SU-7 i Lim-6bis, a ten ostatni otrzymał najwyższą ocenę ze względu na dobrą zwrotność samolotu na małej wysokości.

Nieco o jakości produkowanych w Mielcu samolotach Lim. Oglądający samoloty Lim

fachowcy między innymi podziwiali sposób nitowania na gładko pokrycia samolotu. Nitowanie na gładko polegało, że płaska główka nitu przylegała idealnie do pokrycia. Na mieleckich Limach po pomalowaniu samolotu tylko lekko pod dłoń można było wyczuć nity. Natomiast samoloty MiG produkcji radzieckiej i chińskiej, a nawet czechosłowadzkiej, tej idealności nie posiadały wyraźnie zaczepiając o palce przesuwane po pokryciu.²⁶

W 1959 rozpoczęliśmy produkcję AN-2 na licencji radzieckiej Antonowa. W Polsce nastąpił prawdziwy rozkwit konstrukcyjny i produkcyjny tego samolotu. Samolot AN-2, zwany popularnie "Antkiem", jest najliczniej i najdłużej produkowanym samolotem w okresie pokoju. Łącznie powstało 16512 samolotów An-2. W ZSRR zbudowano 3593 sztuki,



Fot. 48. Samolot Lim 6M powstały po modyfikacji samolotu Lim 5P. (Muzeum Lotnictwa w Krakowie)



Fot. 49 Samolot AN-2TD wersja transportowo desantowa dla potrzeb wojska. (arch. T. Lenartowicz)



Fot. 50 Samolot AN-2R wersja rolnicza z zamontowanym pod kadłubem rozsiewaczem. (arch. Tadeusz Pakuła)

w Chinach 1003 sztuki, a WSK PZL Mielec 11915. Ostatnie 4 samoloty, przeznaczone dla Wietnamu zbudowano w Mielcu w styczniu 2002 r. Spośród samolotów produkowanych w Mielcu 10605 trafiło do ZSRR, 842 do innych krajów, a 468 do użytkowników w Polsce.

Produkowano następujące wersje samolotów AN-2. AN-2TD (fot 49) (wersja transportowo desantowa), wersja AN-2T (transportowy), AN-2TP (transportowo pasażerski do przewozu 12 osób i ładunku), AN-2P (pasażerski do przewozu 12 osób stosowany w ZSRR na liniach komunikacyjnych Aeroflot), AN-2L (wersja przeciwpożarowa służąca przeważnie do gaszenia pożaru lasów), AM-2PF (wersja fotogrametryczna), AN-2R (wersja rolnicza ze zbiornikiem na chemikalia i urządzeniem do rozsiewania środków pylistych), An-2G (do badań geofizycznych), AN-2S (sanitarny), AN-2M (morski do startu i lądowania na wodzie), AN-2PR (na usługi radia i telewizji). Produkowana była również aparatura agrolotnicza i narty do zimowych wariantów podwozia, oraz pływak. ²⁷

Pierwszy AN-2 polskiej produkcji został oblatany przez pilota Tadeusza Gołębiowskiego 23.10.1960 roku, a w marcu 1961 przekazano Związkowi Radzieckiemu pierwszą partię.

Na lotnisku we Lwowie od strony Skniłowa wydzielono stojankę, na której kotwiczono przylatujące z Mielca samoloty AN-2. Strona radziecka przekazała na ulicy Tiereszkowej we Lwowie 4 mieszkania. W jednym zamieszkał z Mielca kierownik polskiej grupy z rodziną, w drugim przedstawiciel WSK Kalisz do spraw silnika ASz-62IR z rodziną, a w pozostałych dwóch mieszkaniach mieszkali mechanicy przekazujący samoloty stronie

radzieckiej. Ilość mieszkań i personelu polskiego przez kilkadziesiąt lat pobytu we Lwowie znacznie wzrosła, ponieważ w późniejszych latach przekazywano stronie radzieckiej także samoloty M-15 Belphegor.

Kilka słów należy się poświęcić przekazywaniu samolotów stronie radzieckiej. Odbywało się to w ten sposób, że sukcesywnie zakładowi piloci odprowadzali samoloty 5-kami do Lwowa i musiały przelecieć nad określonym punktem granicy, gdzie pogranicznik radziecki przez lornetkę sprawdzał, zapisywał ich numery i przekazywał do Lwowa. Jeśli z jakiegoś powodu nie udało mu się to zrobić, to samoloty otrzymywały nakaz powrotu do



Fot. 51 Przy samolocie AN-2P wyposażonym w narty, stoją piloci Andrzej Pamuła i Tadeusz Pakuła. (arch. T. Pakuła)



Fot. 52 Samolot AN-2M w wersji morskiej z zamontowanymi pływakami. (arch. T. Lenartowicz)

Mielca. Do Lwowa przylatywały załogi radzieckie w składzie 3 osób, którym mielecka ekipa przekazywała samoloty. Przed kontaktem z Polakami załogi otrzymywały instruktarz, zakazujący im poza służbowych kontaktów z Polakami, ograniczając się jedynie do rozmów na tematy służbowe.

Po instruktarzu i otrzymaniu przydziału na dany samolot, udawali się na lwowski lotnisko do siedziby polskiej grupy, gdzie otrzymywali klucze do samolotu im przydzielonego, jego dokumentację i ładny wieloczynnościowy scyzoryk. W samolocie znajdowały się narzędzia w płaskiej, ładnej dyplomatce. Właśnie o tą dyplomatkę i scyzoryk walczyły między sobą ekipy radzieckie. Najczęściej przejmował je pilot jako dowódca, zawłaszczając scyzoryk i zabierając dyplomatkę, wyrzucając z niej narzędzia na podłogę samolotu. Samolot był mniej ważny. Po odbiorze samoloty odlatywały do macierzystych baz.

Autor tekstu sporą część życia związał z samolotem AN-2 pracując na wydziale ostatecznym

„Start” i Serwisie, jako mechanik, brygadzysta, kontroler i starszy mistrz. Około 2 lat z przerwami spędził we Lwowie. Jeździł na reklamacje w kraju i za granicą na większość mieleckich samolotów. Pracował w agrolotnictwie, oddelegowany do ZUA w Egipcie, Sudanie i Algierii. Mieleccy specjaliści, znajdujący się we Lwowie, często wyjeżdżali w głąb ZSRR na zgłaszane reklamacje, ale to już odrębny temat, chociaż bardzo ciekawy.

Po ponad 40 latach, w 2002 roku, zakończono produkcję samolotu AN-2.



Fot. 53 Samolot TS-11 Iskra. (Mieleckie Skrzydła, M.S. Granickowski i Edward Michocki Mielec 2003)



Fot. 54 Mieleccy specjaliści na tle samolotu TS-11 Iskra w Indiach w 1975r. (arch. Tadeusz Pakuła)

Równolegle do AN-2 produkowany był 2 miejscowy samolot TS-11 Iskra (fot. 53) konstrukcji Tadeusza Sołtyka. Jego prototyp został oblatany 5.2.1960 przez Andrzeja Abłamowicza. Produkowany od 1963 roku do 1987 w ilości 424 sztuk. Posiada kilka rekordów zdobytych przez pilotów Andrzeja Abłamowicza i Ludwika Natkańca. W seryjnej produkcji od roku 1963 montowano silniki SO-1, a od 1969 roku silniki SO-3 o przedłużonym resursie. Wszystkie produkowane w WSK Rzeszów. Samolot służył w większości do szkolenia pilotów. Posiadał tak rozmieszczone organy sterowania i przyrządy, że pilot wyszkolony na Iskrze, mógł wkrótce odbywać szkolenie na samolocie MiG-21. Posiadał na uzbrojeniu działko kaliber 23 mm, oraz pod skrzydłami niekierowane wyrzutnie rakietowe Mars powietrze ziemia 2 razy po 16 rakiet, lub możliwość podwieszania 4x 100 kg bomb. Zamiennie za wyrzutnie rakietowe, lub bomby, można było podwiesić dodatkowe 2 zbiorniki paliwa. WSK Mielec prowadziło przez wiele lat w jednostce wojskowej w Radomiu nadzór i serwis nad eksploatacją samolotów TS-11 Iskra, gdzie było ich najwięcej. Przebywający w Radomiu mieleccy specjaliści w tym autor tekstu wprowadzali biuletyny i załatwiali reklamacje. Pamiętnym wydarzenie z lat 70-tych było zniszczenie 29 samolotów TS-11 Iskra w wyniku zawalenia się tam hangaru pod ciężarem śniegu.

Polskie Lotnictwo Wojskowe używało samolotów TS-11 od 1963. W 1975 roku Indyjskie Siły Powietrzne zamówiły 50 samolotów TS-11 Iskra (fot 54). Służyły w wersji szkolno szturmowej do 2004 roku w mieście Hyderabad, będącym stolicą stanu Andra

Pradesz. Autor tekstu w latach 1977-1978 był w jednostce wojsk lotniczych Indii na obsłudze serwisowej tak zwanych urządzeń ERNO (Elektro-Radio-Nawigacja-Osprzęt).²⁸

Produkcję samolotów TS-11 Iskra zakończono ostatecznie w 1987 roku.

Polisce powierzono w ramach RWPG produkcję samolotów rolniczych, a ponieważ Związek radziecki potrzebował w zastępstwie An-2 nowego samolotu przystąpiono do prac nad nową konstrukcją. Ustalono, że konstrukcja powstanie wspólnie z radzieckimi konstruktorami z biura konstrukcyjnego Izmajłowa, przybyłymi do Mielca w ilości 70-ciu z rodzinami. Włączono do tego celu 300 konstruktorów z biura konstrukcyjnego WSK Mielec podległych kierownictwu inżyniera Kazimierza Gocyły. Aby sprostać zadaniu przeznaczono jedną z hal produkcyjnych, gdzie na ustawionych deskach kreślarskich pracowali radzieccy i polscy konstruktorzy. Współpraca radzieckich konstruktorów wydawała się dobrym rozwiązaniem, bo co sami skonstruują, to będą mieć. W pracach wstępnych i do prób wykorzystano przednią część kadłuba ze skrzydłami z samolotu AN-2, zamontowując na tym silnik odrzutowy AI-25. Od skrótu latające laboratorium nazwano ten próbny samolot Lala-1. Prototyp Lala-1 został oblatany przez pilota Andrzeja Abłamowicza 10 lutego 1972. Doświadczenia eksperymentalne z Lala-1 przeniesiono na prototyp LLM-15 oblatany 30 maja 1973²⁹.



Fot. 55 Samolot M-15 Belphegor, pierwszy na świecie samolot rolniczy o napędzie odrzutowym.
(Mieleckie Skrzydła, M.S. Granickowski i Edward Michocki Mielec 2003)

Przez kilka lat trwały próby, aż powstawał samolot M-15 (fot 55), nazwany ze względu na swój charakterystyczny kształt Belphegorem. Nazwa powstała w ciekawy sposób podczas prezentowanego M-15 na słynnym salonie Le Bourget w 1977 roku. W prasie zagranicznej ukazała się złośliwa notatka na temat M-15, a mianowicie, że nie potrzeba dla niego nawet środków chemicznych. Wszystkie szkodniki padną na sam jego widok, gdyż będzie funkcjonował niczym upiór z Luwru – Belphegor³⁰.

Po wielu następnych próbach podjęto produkcję seryjną w 1976 roku i był to pierwszy na świecie samolot rolniczy o napędzie odrzutowym i drugi na świecie w układzie dwupłata.

Istniejąca oficjalna wersja tłumacząca wprowadzenie do eksploatacji samolotu rolniczego o napędzie odrzutowym w ZSRR, to niskie ceny i dostateczna ilość oleju napędowego na lotniskach polowych. Litry paliwa kosztował w tamtym czasie 4 kopiejki, a dla porównania litr wody mineralnej 10 kopiejek. Wersją nieoficjalną była napięta sytuacja na pograniczu ZSRR i Chińskiej Republiki Ludowej. Istniało masowe wkraczanie Chińczyków na tereny ZSRR, a samolot miał służyć do chemicznego niszczenia wkraczających Chińczyków. Mówiono też o konieczności użycia tego samolotu w Wietnamie. Należy przypuszczać, że tylko sam Izmajłow wiedział do czego samolot M-15 miał być potrzebny.

Należał do bliskiej rodziny przewodniczącego Rady Ministrów ZSRR Aleksandra Kosygina, a w Polsce był na prawach Radcy Ambasady Radzieckiej, co zwalniało go od odpowiedzialności za decyzje.³¹



Fot. 56 Samolot M-15 Belphegor podczas lotu. (arch. Tadeusza Pakuły)

Krytykiem powstającego w Mielcu M-15 był sam Antonow, główny konstruktor wielu konstrukcji samolotów AN. Na Salonie Paryskim zastępca Antonowa zwrócił się ze złośliwym pytaniem do prezentującego samolot M-15. A kagda s ratietnym dwigatielem postroicie? (Kiedy zastosujecie rakietowy silnik?) Odpowiedź brzmiała, Kak zakazicie tak i postroim. (Jak sobie zażyczycie tak zrobimy). Znana była niechęć Antonowa do M-15 i samego Izmaїłowa. Opublikowany został jego list w „Skrzydlatej Polsce”, że z konstrukcją M-15 nie ma nic wspólnego, a w liście do konstruktora strony polskiej Kazimierza Gocyły prosił o oficjalne potwierdzenie tej tezy.³²

Wracając do nieoficjalnej wersji wydaje się ona bardziej prawdopodobna biorąc pod uwagę, że dla celów ściśle rolniczych samolot z silnikiem odrzutowym latający na zerowej wysokości był bardzo niebezpieczny. Nawet niewielki kłos zboża dostawszy się na łopatkę turbiny silnika odrzutowego mógł go zniszczyć. Przy zastosowaniu silnika odrzutowego musiano konstrukcyjnie walczyć z szybkością samolotu. Poza tym samolot z silnikiem odrzutowym wymagał specjalistycznej bazy obsługowej, a tej nie było na kołchozowych lotniskach. Awaryjność samolotu była ogromna. Kiedy na 23 samolotach rozpoczęto próbną eksploatację w Majkopie, Piatigorsku, Woroneżu i Połtawie wiele personelu z Mielca zatrudniono do tego celu. Koszty strony polskiej rosły z czym ZSRR nie wiele się liczył. Rozpoczęło się we Lwowie laszowanie pilotów radzieckich. Przebudowano w tym celu jeden z samolotów M-15 z podwójną kabiną. Mieleccy piloci Tadeusz Gołębiowski i Stanisław Wasil laszowali pilotów radzieckich. Szkolenie zostało hucznie zakończone i nawet te koszty poniosła strona polska dostarczając trunki, napoje i wszystko inne z Mielca. Na przyjęciu byli przedstawiciele władz lotniczych z Moskwy i Warszawy z Ministerstwa Handlu Zagranicznego.

Po latach zmieniły się na niekorzyść ceny paliw, które wzrosły 10-krotnie w wyniku blokady gospodarczej Zachodu i ekonomicznego kryzysu Związku Radzieckiego. Silnik odrzutowy M-15 spalał około 600 litrów paliwa na godzinę lotu, a przykładowo Dromader

tylko 160 litrów, a AN-2 175 litrów³³. Bardzo uciążliwe stały się dla Mielca ciągle wprowadzanie zmian konstrukcyjnych na własny koszt w samolotach będących w eksploatacji na terenie ZSRR. Koniec produkcji był żałosny, bo zamiast planowanych 3000 samolotów M-15 wyprodukowano jedynie 174 egzemplarzy. Produkcję zakończono w 1981 roku, a strona polska poniosła ogromne straty. Dzisiaj jedynie w sferze domysłów pozostaje, do jakich celów władcy sowieccy naprawdę przeznaczyć chcieli ten nieekonomiczny dla celów rolnictwa samolot.

Jednocześnie z pracami nad samolotem M-15 w związku ze wzrostem zainteresowania samolotami rolniczymi w połowie lat 70 rozpoczęto w WSK Mielec prace nad konstrukcją oznaczoną PZL M-18 "Dromader".

Projekt powstał pod kierunkiem inż. Józefa Oleksiaka we współpracy z amerykańską wytwórnią Rockwell, jako rozwinięcie samolotu "Thrush-Commander", z którego wykorzystano kabinę, tył kadłuba i zewnętrzne części skrzydeł. Amerykanie nie posiadając do swojej konstrukcji silnika, zapewnili stronę polską, że w wypadku zastosowania naszego silnika zakupią spore ilości wyprodukowanych samolotów.

Samolot ten posiada ciekawą historię, ponieważ prototyp powstawał w tajemnicy przed stroną radziecką. Wszystkie większe zakłady produkujące na eksport do ZSRR posiadały doradcę radzieckiego, wężącego wszędzie. Był też w Mielcu Izmańłow ze swoimi 70-cioma konstruktorami konstruującymi samolot M-15. Efekt był taki, że przyjaciele radzieccy się dowiedzieli³⁴, a ponieważ nie chciano ich drażnić, więc prototyp z Mielca usunięto. Prac jednak nad Dromaderem nie zaprzestano, tylko zwiększono konspirację. Wywieziono je do Rzeszowa i tam w Jasionce po kryjomu dokończono prace. Pracowała nad konstrukcją M-18 nieliczna grupa konstruktorów, ale samolot wypadł wyśmienity. Amerykanie udzielili dużej pomocy w czasie opracowywania konstrukcji, dostarczając do prób swój samolot Thrush. Odnośnie nazwy „Dromader” wystąpił spór pomiędzy Bielskiem, a Mielcem. Bielsko miało swój szybowiec SZD-50 nazwany także Dromader. Interweniowało Zjednoczenie Przemysłu Lotniczego i Bielsko zmieniło nazwę szybowca na Puchacz³⁵. Prototyp pierwszej wersji seryjnej został oblatany 27 VIII 1976r. przez Andrzeja Pamułę. Zasadnicza modyfikacja polegała na zamianie silnika na ASz-62IR. Zastosowano śmigło AW-2 skracając nieco jego łopaty. Samolot okazał się nadspodziewanie dobry, nabrał na Zachodzie rozgłosu, co spowodowało, że nie udało się naszemu Starszemu Bratu utracić go. Jednakże tak się na niego obraził, że nigdy ani jednej sztuki nie kupił, chociaż samolot mało spalał paliwa, był prosty w eksploatacji, a udźwig miał porównywalny z AN-2 i M-15 Belphegor. W 1978 roku wyprodukowano serię informacyjną, a produkcję seryjną rozpoczęto rok później. Zdobyto na ten samolot certyfikaty w 23 krajach. Wyprodukowano w sumie 740 sztuk, a można było sprzedać więcej, gdyby nie złośliwe ograniczanie dostaw agregatów



Fot. 57 Samolot M-18B Dromader, z silnikiem 1000 KM służący do celów rolnictwa i gaszenia pożarów.
(arch. Wojciech Zaremba)

sprowadzanych ze ZSRR. Po prostu przyjaciele radzieccy zastosowali metodę wydzielania nam tylko takiej ilości kompletów agregatów ile dostali od nas samolotów AN-2 i M-15. Na samoloty M-15 Dromader szło wiele przyrządów i urządzeń takich samych jak na pozostałe samoloty, a na ich niewielkie ilości nie opłacało się w kraju uruchamiać produkcji i stąd kłopot w dostawach. We Lwowie, gdzie odbywało się przekazywanie samolotów przylatujących z Mielca, był stały przedstawiciel radziecki, odnotowujący

ilość otrzymanych samolotów i przekazujących dane do Moskwy. Jedynie okłamywanie go, że ilość jakichś agregatów zużyto na reklamację, lub wręczane podarunki przełamywały jego opory. Było paradoksem, że kilka razy w tygodniu leciał do Lwowa samolot, lub jechał samochód z jakimś prezentem³⁶. Istniał stały fundusz, z którego szły pieniądze na tzw. akwizycję. Były to materiały reklamowe, ale często bardzo drogie przeznaczone właśnie na tego typu prezenty.

Było kilka wersji tego samolotu, jednak tylko jedna weszła do seryjnej produkcji i był to M-18B Dromader przedstawiony na zdjęciu (fot 57) używany w wielu krajach zachodnich, Ameryce i Kanadzie. Stosowany był przeważnie do gaszenia pożaru lasów, ale również w rolnictwie. Pojemność zbiornika na chemikalia, to 2700 litrów. Posiadał z tyłu za siedzeniem pilota możliwość przewożenia mechanika odwróconego tyłem do kierunku lotu.

Następną wersją był PZL M-18BS Dromader (fot 58) z podwójną kabiną przeznaczony dla celów szkoleniowych dla instruktora i ucznia.

Samolot M-21 Dromader Mini (fot 59) przeznaczony był do pracy na małych polach. Posiadał silnik o mocy 600 KM i zbiornik na chemikalia o pojemności 1800 litrów. Prototyp został oblatany przez pilota doświadczalnego Tadeusza Pakułę (fot 60). Produkcji seryjnej tej



Fot. 58 Samolot M-18BS Dromader służący do celów szkoleniowych z kabiną dla instruktora i ucznia.
(arch. Tadeusz Pakuła)



Fot. 59 Samolot M-21 Dromader Mini z mocą silnika 600 KM przeznaczony do prac na mniejszych polach.
(arch. Tadeusz Pakuła)

wersji samolotu nie podjęto.

Samolot M-24 Dromader Super (fot. 61) z silnikiem o mocy 1200 KM skonstruowano z myślą o zastosowaniu na większych polach. Nie udało się nim jednak zainteresować odbiorców radzieckich. Pojemnik na chemikalia miał o pojemności takiej jak M-18B, ale miał ponad 3-krotnie większy zasięg, około 1800 km.

Zdjęcie (fot.62) przedstawia ciekawy przypadek. Pilot podczas lotu bawił się klapką na drążku pod którą był przycisk hamulca i przez nieuwagę nacisnął na przycisk. Ponieważ koła były zahamowane, więc efekt lądowania, był taki jak na zdjęciu.

Kolejnym produkowanym w Mielcu samolotem był 2-silnikowy samolot PZL M-20 "Mewa" (fot 63) i była to licencyjna odmiana amerykańskiego samolotu dyspozycyjnego Piper PA-34 "Seneca II. Pierwszy egzemplarz oblatany został 25.VII.1979 roku przez pilota inż. Tadeusza Pakułę. Samolot służył głównie jako pasażerski, ale także w wersji patrolowej, sanitarnej i klubowej (dla biznesmenów). Oprócz pilota

zabiera 4 pasażerów. Mógł operować z lotnisk trawiastych. Prędkość przelotowa 306 km, a zasięg 1240 km. Do 2002 roku wyprodukowano 23 samoloty PZL M-20³⁷.



Fot. 60 Pilot doświadczalny inż. Tadeusz Pakuła dzieli się wrażeniami po oblocie prototypu samolotu M-21 Dromader Mini (arch. Tadeusz Pakuła)



Fot. 61 M-24 Dromader Super z mocą silnika 1200 KM (arch. Dariusz Kamas)



Fot. 62 Miał szczęście pilot na tym Dromaderze. (arch. T. Pakuła)

Następna konstrukcja M-26 Iskierka (fot 64) opracowana została w Mielcu w 1981 roku przez konstruktorów pod kierownictwem mł. inż. Krzysztofa Piwka. Do jego produkcji wykorzystano skrzydła, podwozie, usterzenie i elementy awioniki samolotu M-20 Mewa. Był to jednosilnikowy samolot szkolno-treningowy, którego eksport do USA wyniósł 20 sztuk w 1994 roku. Prototyp oblatł pilot Zygmunt Osak 18 lipca 1986 roku.

Samolot An-28 powstał w biurze konstrukcyjnym Antonowa z rozwinięcia produkowanego w Związku Radzieckim samolotu AN-14 Pszczółka. Jednakże do jego produkcji w ZSRR nie doszło, tylko zlecono jego produkcję Polsce. Na początku lat 80-tych, kiedy Związek Radziecki zaczął się wycofywać z odbioru produkowanych w Mielcu samolotów M-15, zobowiązano Polskę w ramach RWPG do produkcji samolotu AN-28. Umowa z dnia 29.12.1978 podpisana została przez ówczesnego premiera Piotra Jaroszewicza i była tak sformułowana, że uniemożliwiała sprzedaż samolotów na inne rynki, a poza tym cena silnika i innych zespołów i agregatów sprowadzonych ze Związku Radzieckiego zaledwie równoważyła cenę jaką otrzymalibyśmy za cały samolot. Cena za cały samolot miała w umowie klauzulę niezmienności, natomiast cena za urządzenia sprowadzane do tego samolotu ze Związku Radzieckiego takiej klauzuli nie posiadała. Znaczyło to, że zanim rozpoczniemy produkcję, będzie to produkcja nierentowna, gdyż ceny w ZSRR ze względu na inflację szybko rosły. Ponieważ umowa była tajemnicą, Zakładowy Związek NSZ Solidarność, zażądał w 1981 roku od dyrektora

naczelnego WSK Tadeusza Ryczaja ujawnienia warunków podpisanej ze Związkiem Radzieckim umowy, co dyrektor pod presją uczynił. Zakładowy Związek NSZ Solidarność wystąpił do dyirekcji WSK z propozycją renegotjacji podpisanej ze Związkiem Radzieckim umowy, jednak Stan Wojenny przerwał te działania i do renegotjacji umów nie doszło.³⁸



Fot. 63 Samolot PZL M-20 Mewa wyprodukowany w Mielcu w ilości 20 egzemplarzy.
(Józef Witek Encyklopedia Miasta Mielca tom 2 str. 88)



Fot. 64 Samolot M-26 Iskierka.
(wikipedia)



Fot. 65 Na tle samolotu AN-28 stoją po jego oblocie 1-wszy Rosjanin, 2-gi pilot Tadeusz Pakuła, 3-ci pilot W. Tierski, 4-ty mechanik pokładowy Zygmunt Łapa, (arch. Tadeusz Pakuła)

AN-28 (fot 65) to lekki samolot pasażerski, 2 osoby załogi i 17 pasażerów, krótkiego startu i lądowania z dwoma silnikami turbośmigłowymi TWD-10. Odmianą licencyjnego silnika był wyprodukowany w WSK Rzeszów silnik PZL-10S. Samolot oblatany został w Mielcu 22 lipca 1984 roku przez Pilota doświadczalnego inż. Tadeusza Pakułę i W. Tierski. Z zamówionych przez Związek Radziecki 1200 egzemplarzy wyprodukowano jedynie 180 sztuk, ze względu na anulowanie zamówienia pod koniec lat 80-tych.³⁹

W późniejszym okresie z samolotu AN-28 po modyfikacjach powstała Bryza (fot. 66). Był to samolot z zastosowaniem w lotnictwie morskim o nazwie M28B „Bryza” służącym do patrolowania obszarów morskich, monitorowania zanieczyszczeń, patrolowania linii brzegowej oraz kontroli ruchu statków i mniejszych jednostek pływających. Opracowany i produkowany od 1994 roku. Konstruktorem był mgr inż. Tomasz Oleksiak. Wyprodukowano kilka innych wersji jak Bryza-1, Bryza-2RF i Bryza-1R dla różnych zastosowań⁴⁰.

Kolejnym pochodnym od AN-28 samolotem był M-28 Skytruck (fot 67). Został opracowany w PZL Mielec, a jego konstruktorem mgr inż. Andrzej Warzocha. W związku ze zmianą geopolityczną w latach 90-tych Rosja odwołała zamówienia na samolot AN-28. Ponieważ zaszła konieczność wyjścia na rynki zachodnie, a radzieckie silniki TWD-10 budziły obawy, przystąpiono do zaprojektowania nowej wersji samolotu z użyciem 2 silników turbośmigłowych Pratt & Whitney PT6A-65B. Oblotu dokonali piloci

Henryk Bronowicki i Tadeusz Branaszczuk 27 lipca 1993 roku. Produkowano wersję pasażerską 18 miejsc, towarowo pasażerską, pasażerską dla VIP-ów 8 miejsc, sanitarną i desantową. Samolot został wyposażony w urządzenia pozwalające na wykonywanie lotów z widocznością i bez widoczności ziemi. Samolot M-28 Skytruck został wyeksportowany do



Fot. 66 Samolot M28B1R Bryza-1R
(Militarium.Net, Polski Serwis Militarny)



Fot. 67 Samolot M-28 Skytruck w locie.
(Mieleskie Skrzydła, M. Granickowski i E. Michocki)



Fot. 68 Samolot szkolno bojowy I-22 Iryda z rozłożonym obok niego uzbrojeniem, bomby, wyrzutnie rakietowe Mars-4, pociski i zbiorniki paliwa.
(Józef Witek, Encyklopedia Miasta Mielca, tom 1 str. 308)

wielu krajów między innymi do Wenezueli, Indonezji, Nepalu i Wietnamu i jest obecnie produkowanym w Mielcu samolotem⁴¹.

W związku wysłużonym już samolotem TS-11 Iskra, oraz Lim 6, zaistniała potrzeba wyprodukowania dla wojska nowego samolotu odrzutowego. W tym celu podjęto prace nad konstrukcją samolotu nazwanego PZL I-22 „Iryda” (fot 68).

Opracowały go Instytut Lotnictwa, WSK i OBR SK Mielec.

Konstruktorami byli Jerzy Orłowski, Alfred Baron, Włodzimierz Gnarowski i Marek Potapowicz. Był to dwumiejscowy, dwusilnikowy, odrzutowy górnopłat szkolno bojowy. W 1980 roku zatwierdzono projekt, dwa lata później rozpoczęto budowę prototypu. Pierwszy prototyp oblatany został przez pilota doświadczalnego z Instytutu Lotnictwa Ludwika Natkańca 5.3.1985 roku. Jego napęd stanowiły 2 silniki PZL-5⁴². W następnych modyfikacjach zastosowano 2 silniki PZL K-15, oraz zastosowano nowoczesną awionikę. Samolot modyfikowano budując następne prototypy. Ostatecznie zmodyfikowany samolot o nazwie PZL M-93 „Iryda” (fot 69) oblatano 16.8.1997 roku. Wszystkie prototypy oblatywał pilot doświadczalny Ludwik Natkaniec. Samolot posiadał na uzbrojeniu jedno dwulufowe działko kaliber 23 mm, oraz wyrzutnię rakiet Mars 4. Mógł zabrać pod skrzydłami 4 bomby, oraz zamiennie 2 zbiorniki paliwa. W latach 90 tych wyprodukowano 19 egzemplarzy samolotów Iryda. W jego lotach doświadczalnych zaistniały dwie katastrofy, które posłużyły w MON zwolennikom

amerykańskiego samolotu F-16 do storpedowania programu Iryda. Po wielu modyfikacjach, na które MON wydał 1,2 miliarda złotych, samoloty stały bezużyteczne w Mielcu nieodebrane przez wojsko. Według wielu opinii ekspertów, gdyby projekt był właściwie zarządzany, samolot mógłby wejść na użytek Sił Powietrznych, a także stać się hitem



Fot. 69 Samolot PZL M-93 „Iryda” na hali montażowej bez podwozia.

(M. Granickowski, E. Michocki Mieleckie skrzydła)

eksportowym ze względu na wielofunkcyjność i niskie koszty eksploatacji. Historia Irydy zakończyła się po kilku latach postoju na stojankach, wyprowadzeniem samolotów na złom. Kilka z nich zasiliła muzea, a reszta została złomowana.

Oprócz produkcji lotniczej WSK w Mielcu zajmowała się wieloma innymi gałęziami produkcji tzw. nielotniczej. Jedną z nich przedstawiłem na zdjęciu fot 35, a jest to samochód Mikrus MR-300. Ponieważ produkcja nielotnicza miała

dla rozwoju Zakładu i miasta Mielca także ogromny udział, pragnę w skrócie przybliżyć podstawowe gałęzie tej produkcji.

Jedną z nich była produkcja silników wysokoprężnych na licencji Leyland, oraz aparatury paliwowej. Do ich produkcji zobowiązał nas w ramach RWPG Związek Radziecki. W pamiętnym przemówieniu na wiecu w WSK Mielec Zenon Kliszko, bliski współpracownik Władysława Gomółki i członek Biura Politycznego PZPR, zapewniał i zachęcał załogę WSK Mielec do wdrożenia produkcji silników SW-680 i aparatury paliwowej. Docelowo rocznie miano produkować 20 tysięcy silników i spore ilości licencyjnych wtryskiwaczy i pomp paliwowych, których w Polsce dotąd nie produkowano. Zbudowano nowe hale produkcyjne i opanowano bardzo precyzyjną produkcję aparatury paliwowej. Uruchomiono produkcję, ale Związek Radziecki wycofał się z obietnic i nie podjął importu silników SW-680 i aparatury paliwowej. Wykorzystano je w Polsce do samochodów ciężarowych Jelcz i autobusów. Aparaturę paliwową wykorzystano w eksporcie jedynie w niewielkich ilościach do krajów RWPG w tym na Węgry. Z braku zamówień produkcja silników i aparatury paliwowej osiągnęła jedynie 50% mocy produkcyjnej.

Następną produkcją nielotniczą były wszystkie okna i drzwi do budynku RWPG w Moskwie. Produkowane były z duralu polerowanego, a ten był materiałem droгим.

Opracowane wózek golfowy o napędzie elektrycznym zwany Meleksem, którego duże ilości wyprodukowano na eksport do USA i wielu krajów Europy Zachodniej.

Produkowano wagoniki górskich kolejek linowych.

Samochody chłodnie „Żubr” i chłodnie na podwoziu „Star” a także popularne lodówki.

Samochody transmisyjne dla telewizji z pełnym wyposażeniem.

Powstał Ośrodek Badawczo Rozwojowy (OBR) skupiający kadrę inżyniersko techniczną w celu prowadzenia prac naukowo badawczych dla nowych konstrukcji lotniczych.

Zakład WSK Mielec rozwijał się dochodząc w zatrudnieniu do ponad 20.000 pracowników, co przewyższało liczbę mieszkańców miasta. W roku 1977 wyodrębniono ze struktury WSK 4 odrębne zakłady. Był to zakład Produkcji Lotniczej (ZL-15), Zakład Produkcji Silnikowej (ZS-11), Zakład Produkcji Aparatury Wtryskowej (ZA-12), a w okresie późniejszym Zakład Pojazdów Mechanicznych.

W okresie transformacji ustrojowej 1989 roku Zakład WSK PZL Mielec podupadał. Związek Radziecki wycofał się z umów, a na eksportowane produkty lotnicze do ZSRR odbiorców na Zachodzie nie było. W wyniku pogłębiającego się kryzysu w 1993 roku rozpoczęto restrukturyzację WSK wydzielając zeń dawne zakłady przekształcając je w

samodzielne podmioty gospodarcze, a następnie 1.6.1994 WSK PZL Mielec przekształcono w Jednoosobową Spółkę Skarbu Państwa. Ponieważ kondycja WSK PZL „Mielec” SA dalej się pogarszała, ostatecznie 31.5.1999 roku ogłoszono jej upadłość⁴³.

16 marca 2007 roku Agencja Rozwoju Przemysłu sprzedała 100% udziałów PZL Mielec amerykańskiej spółce United Technologies Holdings S.A., przez co zakłady stały się spółką zależną Sikorsky Aircraft Corporation. Po przejęciu PZL Mielec Sikorsky podtrzymywał dotychczasową produkcję samolotów Dromader, Bryza i Skytrack, ale podstawową produkcją stał się nowoczesny śmigłowiec bojowy Black Hawk produkowany na zamówienie armii USA⁴⁴.

Na zakończenie należy wspomnieć ludzi, którzy po II wojnie światowej pracowali w Mieleckiej WSK. Wywodzili się z różnych środowisk i części kraju. Najczęściej byli to ludzie o niskim wykształceniu. Wielu przychodziło do pracy po skończonej służbie wojskowej w lotnictwie, szkołach średnich i studiach, ale i oni ledwie „liznęli” lotniczej praktyki. Pracowali w różnych zawodach, ale wspomnę jedynie mechaników, pilotów, kontrolerów i pozostałych służb, którzy na montażu ostatecznym, Wydziale Startu, przygotowującym samolot do lotu i w Serwisie Lotniczym wykonywali ten ciężki zawód w służbie lotnictwa. Ludzie ci, podnosząc kwalifikacje, pracowali na eksponowanych stanowiskach, nie tylko jako mechanicy, ale także piloci, kontrolerzy, mistrzowie i kierownicy. Szlifowali swój zawód nabierając doświadczenia lotniczego. Podnosząc swoją wiedzę, stawali się inżynierami, magistrami i pilotami pracując nad wyraz bardzo ciężko. To dzięki tej ofiarności ludzkiej i determinacji mogła powstawać tak wysoko postawiona produkcja lotnicza. Ciśnie mi się na usta wiele nazwisk mechaników, pilotów doświadczalnych, tak wojskowych jak i cywilnych, pracowników kontroli i kierowników, jednakże nie będę ich wymieniał nie chcąc kogoś pominąć. Większość z nich odeszła już na wieczną wartę, ale wszyscy dobrze się zasłużyli wykonując swą pracę w służbie lotnictwa.

Teofil Lenartowicz.

¹ Tekst wycięty ze strony tytułowej czasopisma „Młody Lotnik” listopad 1928 rok.

² Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1985, miniatury lotnicze „Bracia Działowscy” str. 10, autor Zbigniew Wawszczak.

³ Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1986, miniatury lotnicze „M-jak Mielec” str. 17, autor Julian Woźniak

⁴ Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1986, miniatury lotnicze „M-jak Mielec” str. 19-20.

⁵ Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1985, miniatury lotnicze „Bracia Działowscy” str. 21-28

⁶ Czasopismo „Młody Lotnik” listopad 1928 rok str. 232

⁷ Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1985, miniatury lotnicze „Bracia Działowscy” str. 78-111

⁸ Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1986, miniatury lotnicze „M-jak Mielec” str. 37

⁹ Krajowa Agencja Wydawnicza Rzeszów 1986, miniatury lotnicze „M-jak Mielec” str. 39-42

¹⁰ Jerzy Skrzypczak, Zakłady Lotnicze w Mielcu. U źródeł sukcesu str. 36-37.

¹¹ Autor 2 książek pt. Na skrzydłach jastrzębia i Czas przerwać milczenie. Mielec 2010.

¹² Zakłady Lotnicze w Mielcu, autor Jerzy Skrzypczak 2008 rok str. 90

¹³ Relacja pułk Aleksandra Rusina ps. „Rusal”, dowódcy oddziału partyzanckiego AK złożona na ręce autora tekstu. Działając w pobliżu Blizny przekradał się ze swymi żołnierzami na teren wyrzutni rakiet V i poprzez zbieranie niewypałów i obserwację rakiet wykraść Niemcom tajemnice ich cudownej broni. Przed zbliżającym się frontem wschodnim nie dopuścił do wysadzenia zaminowanej Blizny odbijając ją z dwoma innymi oddziałami AK z rąk Niemców, utrzymując ją do czasu nadejścia wojsk radzieckich. (Kartki z wojny autor Konstanty Łubieński) Przekazywał tajemnice rakiet dowództwu AK w Warszawie, a po wkroczeniu Armii Czerwonej międzynarodowej komisji Angielsko Amerykańsko Francusko Radzieckiej.

¹⁴ Wikipedia

¹⁵ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

¹⁶ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

¹⁷ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

¹⁸ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

¹⁹ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

²⁰ Opinie zebrane przez autora tekstu od pilotów w jednostkach wojskowych, gdzie często przebywał załatwiając reklamacje urządzeń radiolokacyjnych RP-5.

²¹ Wynikły pewne nieścisłości w wygłoszonej 17.1.2012 prelekcji w DAL pana Jakuba Marszałkiewicza, gdzie na stronie 13 przedstawiono zdjęcie samolotu MiG 15 w trakcie przechwytywania amerykańskiego bombowca B 56. Pragnę sprostować, że samolot MiG 15 nie był samolotem przechwytyjącym cele, gdyż nie posiadał stacji radiolokacyjnej, a nawet radiodalmierza. Poza tym w pozycji samolotów przedstawionych na zdjęciu nie mogłoby nastąpić przechwycenie, które następuje w momencie przejścia celu przez antenę śledzącą z odległości 12 km i ograniczonym kącie do około 25° (Dane odnośnie kąta, wydobyte z pamięci autora tekstu, mogą się różnić od rzeczywistych. Należały one podobnie jak całość urządzenia RP-5 do ściśle strzeżonej tajemnicy i nie wolno było żadnych notatek poza teren przedsiębiorstwa WSK Mielec wynosić). Takich warunków nie spełniają samoloty przedstawione na zdjęciu wygłoszonej 17.1.2012 prelekcji.

²² Informacja uzyskana od T. Sobczaka hobbysty i lotniczego pasjonata, posiadającego samolot Lim 5P kupiony na złomie.

²³ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

²⁴ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

²⁵ Piotr Butowski i Waław Hołyś, wydawnictwo MON Warszawa 1987, Typy Broni i Uzbrojenia (117)

²⁶ Autor tekstu miał do czynienia w Indonezji i ZSRR z samolotami MiG produkowanymi w Chinach, ZSRR i Czechosłowacji.

²⁷ Ryszard Kaczkowski. Samolot wielozadaniowy AN-2 TBiU, wyd. MON Warszawa 1982 (77)

²⁸ Pobyt w Indiach autor tekstu opisał w swoich Wspomnieniach (praca niepublikowana)

²⁹ Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne 14 (7/2005) Problemy rozwoju samolotu M-15 str. 4

³⁰ Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne 14 (7/2005) Jerzy Jędrzejewski, Problemy rozwoju samolotu M-15 str. 17

³¹ Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne 14 (7/2005) Kazimierz Gocyła, Koncepcja samolotu M-15 i jego próby str. 8

³² Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne 14 (7/2005) Jerzy Jędrzejewski, Występy Zagraniczne M-15 str. 17

³³ Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne 14 (7/2005)

³⁴ Plotka donosiła, że doradca radziecki zrobił awanturę na odprawie u dyrektora naczelnego, zadając pytanie „z kim wy jesteście w Pakcie Warszawskim, z Amerykanami czy z nami?”

³⁵ Polska Technika Lotnicza. Materiały Historyczne 12 (5/2005) Józef Oleksiak, Koncepcja Samolotu str. 2

³⁶ Wspomnienia Teofila Lenartowicza, praca niepublikowana.

³⁷ Józef Witek, Encyklopedia Miasta Mielca tom 2 str. 88

³⁸ Tygodnik Zakładowy „Głos Załogi” z 10 grudnia 1981

³⁹ Józef Witek Encyklopedia Miasta Mielca tom 1 str. 25

⁴⁰ Józef Witek Encyklopedia Miasta Mielca tom 1 str. 67

⁴¹ Józef Witek Encyklopedia Miasta Mielca tom 2 str. 392

⁴² Józef Witek, Encyklopedia Miasta Mielca, tom 1 str. 308

⁴³ Józef Witek Encyklopedia Miasta Mielca tom 3 str. 194-195

⁴⁴ Józef Witek, Encyklopedia Miasta Mielca tom 3 str. 260