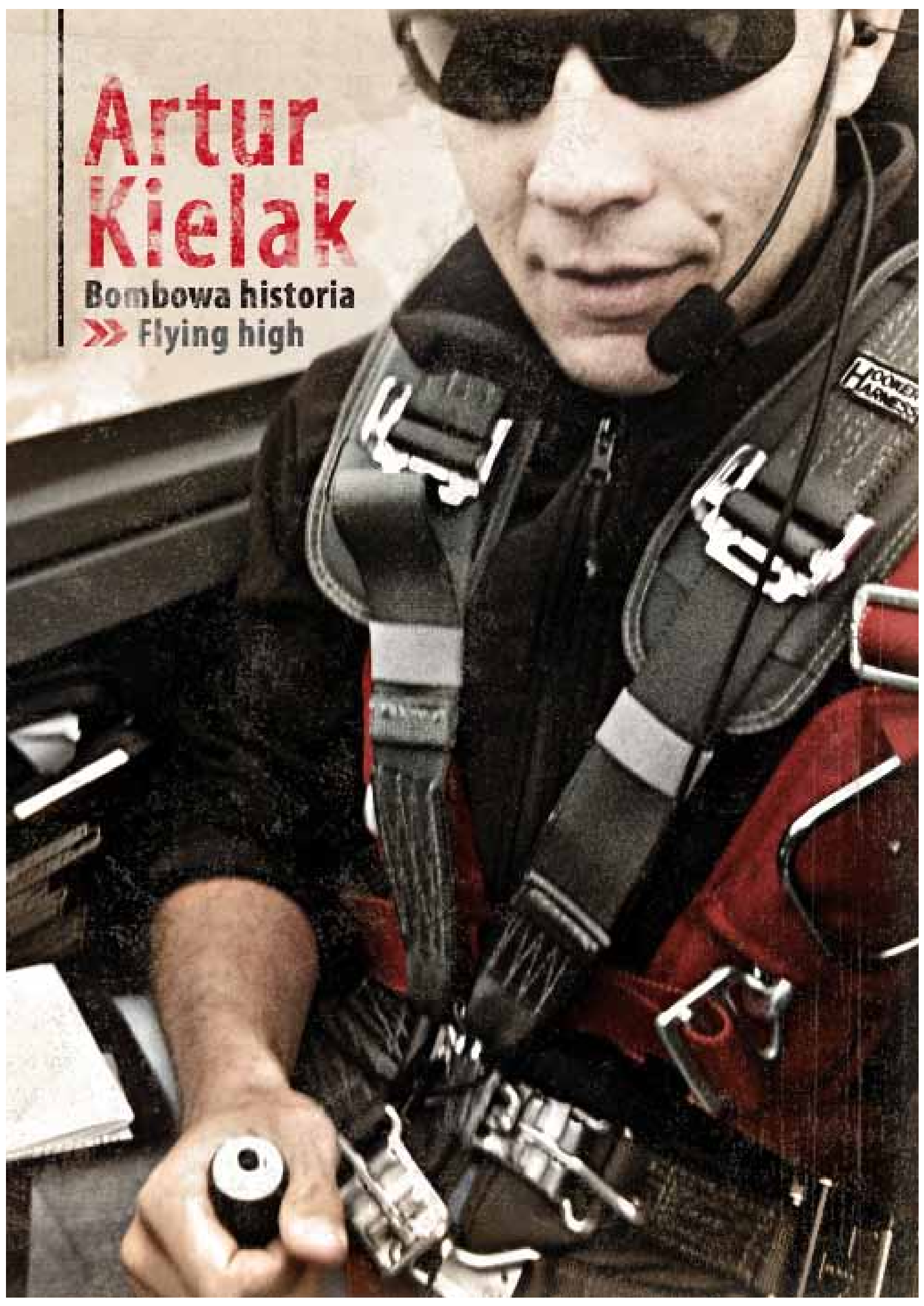


# Artur Kielak

Bombowa historia

» Flying high



# Artur Kielak

## Bombowa historia >>> Flying high

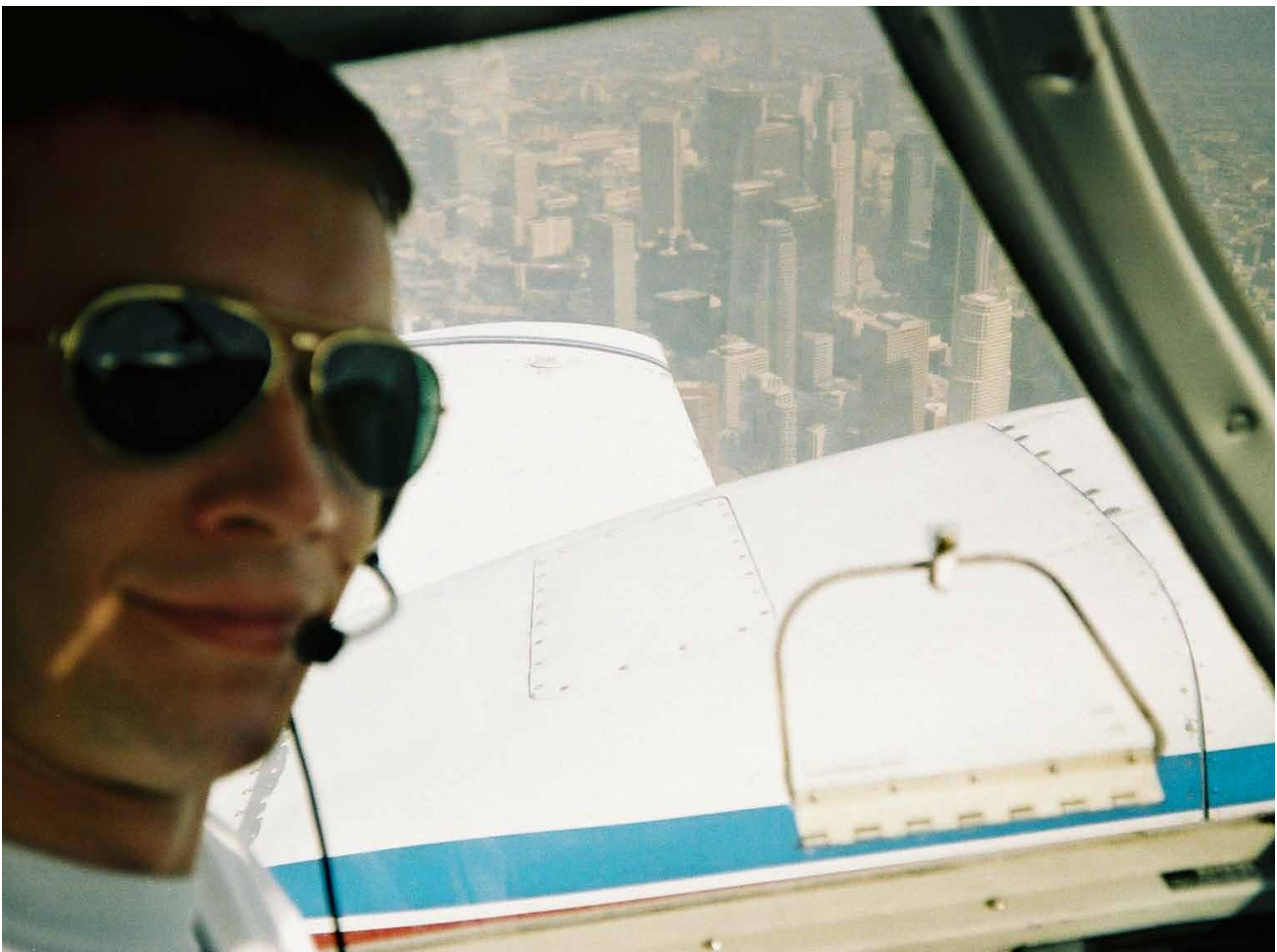
Myślę, że wszystko zaczęło się od marzeń. Pochodzę z Mińska Mazowieckiego – miasta od pokoleń związanego z lotnictwem myśliwskim. Od kiedy pamiętam, spędzałem całe dni, a czasami noce siedząc przy ogrodzeniu lotniska w osi pasa startowego obserwując startujące i lądujące Mig-21 i Mig-29. Tak jak piloci Migów chciałem wykonywać karkołomne ewolucje na niebie i jak każdy pilot być najlepszym z najlepszych. Pilotem chciałem być od zawsze...

Probably everything has started from the dreams. I come from Minsk Mazowiecki. The town connected with fighters from generations. As a child I would spend days and nights at the airport fence watching Migs 21 and Migs 29 taking off and landing. I craved for being able to perform all the maneuvers in the same way those pilots used to perform them. It seems I have always wanted to be a pilot. And I wanted to be simply the best...

## lotnictwo zawodowe / corporate flying

» Swoją przygodę z lotnictwem rozpocząłem w wieku lat szesnastu. Wówczas w Krośnie, w Aeroklubie Podhalańskim zrobiłem trzecią klasę pilota szybowcowego, potem zacząłem skakać ze spadochronem w Aeroklubie Warszawskim, a później były już samoloty. Szkołę się w Polsce i w Stanach Zjednoczonych równolegle. W szkole lotniczej w Los Angeles zrobiłem amerykańską licencję zawodową, latałem m.in. jako pilot demonstracyjny dla fabryki Cessny, zajmowałem się oblotami technicznymi, lotami demonstracyjnymi dla klientów i przebazowaniami tych samolotów przez Atlantyk i po Europie. Latanie w USA nauczyło mnie pokory, spokoju i organizacji pracy w kokpicie w jednej z najbardziej zatłoczonych przestrzeni powietrznej świata, gdzie korespondencja radiowa to istna wieża babel najróżnorodniejszych akcentów języka angielskiego. To była najlepsza szkoła latania proceduralnego jaką mógłbym sobie wymarzyć. Lata 2003-2006 były dla mnie czasem

» I started my flying experience when I was 16. I graduated basic glider pilot course in Aeroclub in the Podhale region, in Krosno and I got third class glider pilot rating. Later, I have decided to try parachuting in Warsaw Aeroclub. And after that I devoted to flying planes only. I have been trained parallel in Poland and in the USA. I passed my exams in Los Angeles flight school and received FAA – American Commercial Pilot License. I have flown as Cessna factory demo pilot working for a Polish dealer. I have performed technical test flights, demo flights for clients and ferry flights over the Atlantic Ocean and all over Europe. I have learnt humility, calmness and good cockpit management thanks to flying. And it all took place in one of the busiest airspace in the world where radio transmissions were like the Tower of Babel with many various English accents. It has been best procedure flying experience I could ever dream of. The biggest development for me as a commercial pilot was during



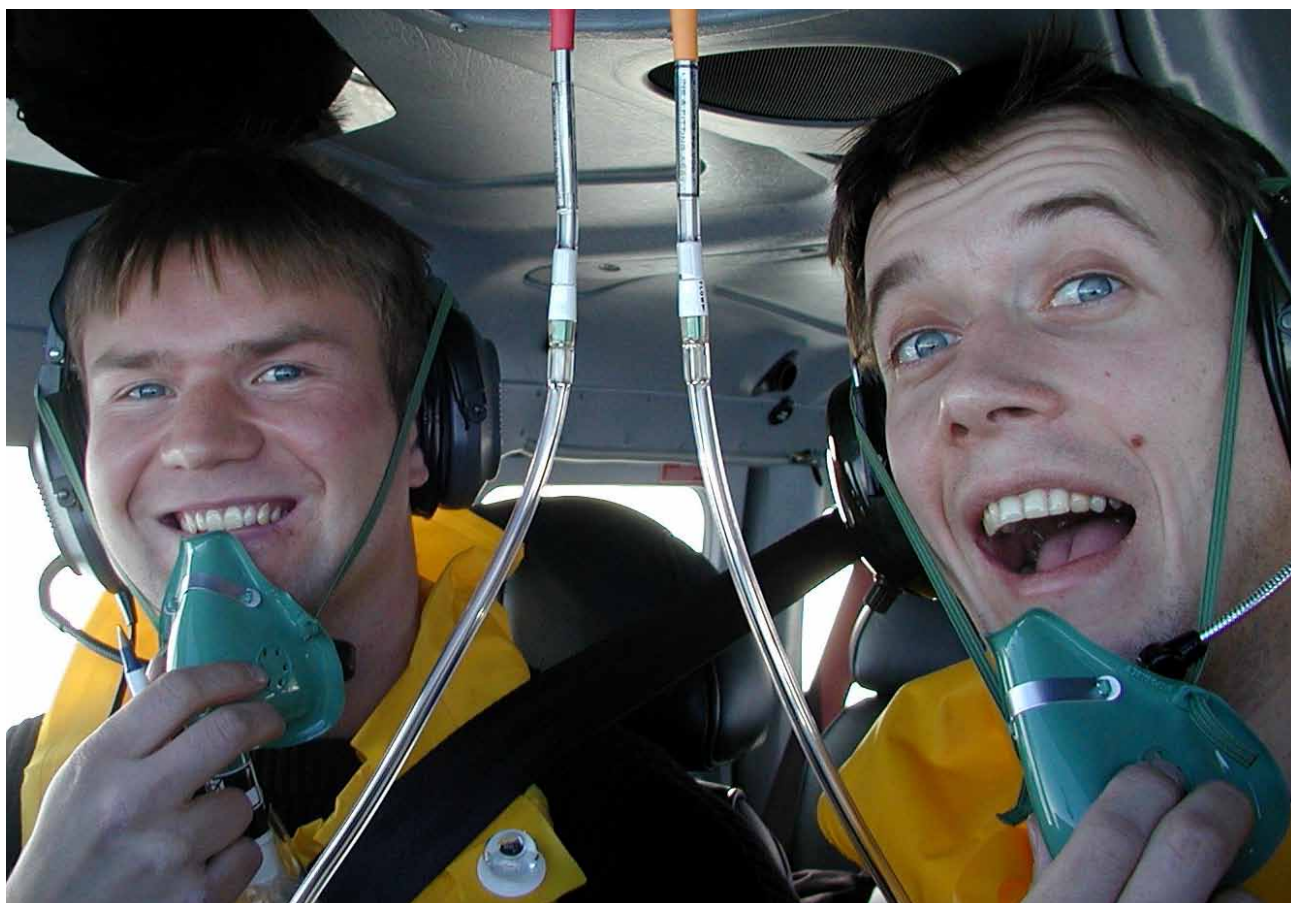
W Piper Seneca nad centrum Los Angeles – październik 2002 r. Flying Piper Seneca above Los Angeles downtown – October 2002

największego rozwoju, jako komercyjnego pilota samolotowego. Wtedy za sterami spędzałem setki godzin rocznie, chwytając każdą dostępną godzinę lotu na każdym typie samolotu, na jaki udało mi się gdzieś wyszkolić. Potrafiłem cały weekend latać ze skoczkami w Chrcynnie na An-2, aby w poniedziałek przebazować Cessnę 182 do Sofii w Bułgarii i jeszcze tego samego tygodnia zrobić kilka lotów fotometrycznych na Cessna 402. Praca w firmie IBEX pod wodzą Wiesława Kapitana dała mi niesamowite możliwości zdobycia doświadczenia na L-200 Morava czy PA-34 w lotach zimową porą na Białoruś i Ukrainę. To było najciekawsze i najbardziej wymagające latanie, jakiego doświadczyłem w życiu. Latanie w liniach kilka lat później to było już tylko spijanie śmietanki z doświadczenia, jakie dało mi latanie w każdych warunkach atmosferycznych, latem i zimą, na samolotach jednosilnikowych po całych Stanach Zjednoczonych, a przede wszystkim po Europie - od Istanbula w Turcji po koło podbiegunowe w okolicy Murmańska, od Oxfordu do dalekiej Rosji. To zaowocowało szybkim awansem w liniach lotniczych i możliwością realizowania największej mojej pasji – akrobacji samolotowej.

Lot na dwóch Cessnach 150 przez całe USA w 3 dni był nie lada wyzwaniem dla młodych pilotów. Terminy nas goniły a pogoda nie pomagała. Przekonaliśmy się o tym już w Nowym Meksyku lecąc poniżej stu metrów, przy znacznie

2003 and 2006. Each year I spent hundreds of hours flying with any aircraft available I have ever got trained on. I could fly on parachuting operations in Chrcynno-Poland on Antonov-2 all weekend, ferry fly Cessna 182 to Sofia in Bulgaria on Monday, and I was able to perform few fotometric flights on Cessna 402 still the same week. I got unbelievable possibilities to get flying experience on L-200 Morava or PA-34 flying in winter due to work with IBEX Aviation Services under command of Wieslaw Kapitan. This was the most interesting and the most demanding flying experience I have ever experienced in my whole life. As an airline pilot I was taking the credit out of flying on piston engine planes whole days and nights, in all weather conditions, flying with single engine all over the USA, Europe – from Istanbul in Turkey to north of Finland, close to Murmansk, and from Oxford to far Russia. It all resulted in me promoting quickly in airlines and a chance to devote to my biggest passion – powered aerobatics.

Ferry flight of two Cessnas 150 across the USA in just 3 days was a big challenge for a young pilot. We were working against the clock and the weather was not helping at all. This is what we found out about flying over New Mexico – below one hundred meters, with poor visibility, three hours to next refueling airport. We landed at the old airport which was about one kilometer from the Mexican border. The



*Z moim najlepszym przyjacielem i kompanem - Tomaszem Telkowskim (potem kapitanem Boeingów 737, pilotem Falcona) w czasie przebazowania Cessny 206 z Oxfordu do Warszawy (czyli IFR na bojowo FL230) – październik 2003 r.*

*With my best friend and co-adventurer – Tomasz Telkowski (later Boeing 737 captain and Falcon pilot) during ferry flight of Cessna 206 from Oxford to Warsaw (combat IFR at FL230) – October 2003*

ograniczonej widoczności przez trzy godziny do kolejnego lotniska w celu zatankowania maszyn.

Wylądowaliśmy na terenie starego lotniska, znajdującego się około kilometra od granicy z Meksykiem. Świeciło słońce, ale pustyнный wiatr był tak przejmujący, że czuło się go nawet w kościach. Po godzinnej przerwie ruszyliśmy w kierunku Teksasu, gdzie czekała na nas kolejna niespodzianka. Po około dwóch godzinach lotu wpadliśmy w śnieżycę. W Andrzeja samolocie zamrzła rurka pitota więc do lądowania nie miał już wskazań prędkościomierza. Przejąłem prowadzenie i po kolejnej godzinie zostaliśmy zmuszeni do lądowania na odludnym, w pełni ośnieżonym lotnisku. Nie byliśmy pewni grubości pokrycia więc zdecydowałem, że przekoszę kilka razy kilka centymetrów nad pasem, aby się dobrze mu przyjrzeć. Następnie dołączyłem do Andrzeja i wylądowaliśmy parą. Po bardzo ciężkim kołowaniu w śniegu, zabezpieczyliśmy samoloty i mokrzy ze śniegiem w butach złapaliśmy okazję do najbliższego miasta.

Warto wspomnieć, że była to Wielkanoc, więc rano po krótkim śnie podzieliliśmy się jajeczkami i udaliśmy się w dalszą podróż. Aby bezpiecznie wystartować najpierw ugnietliśmy sobie koleiny na pasie a potem z nich wystartowaliśmy. Kierując się na północny wschód, tego dnia napotkaliśmy przed sobą całą masę burz i niskiego zachmurzenia. Musieliśmy raz lądować na opuszczonym pustynnym lotni-



*Końcówka trasy już nad chmurami...  
The end of our trip – above the tops of clouds...*

sku gdyż burze pozamykały nas ze wszystkich stron. Udało nam się zakotwiczyć samoloty znalezionymi przy pasie łańcuchami i skryć się przed burzą w lotniskowej budzie. Po około godzinie wystartowaliśmy ponownie, ale za jakiś czas Andrzej zaczął odczuwać drgania silnika i musieliśmy znowu lądować na pustym lotnisku i zajrzeć do silnika. Po lądowaniu, obejrzeniu silnika i śmigła, wskoczyłem w jego samolot i zrobiłem lot próbny. Wszystko ustało, więc postanowiłem dalej lecieć jego samolotem. Dalej wszystko szło gładko i gdy już byliśmy trzy godziny od Nowego Jorku chmury docisnęły nas do szczytów gór. Próbowałem z kilku

sun was shining but with the gusty wind from the desert we felt it cutting through our clothes. After one hour brake we started heading Texas and there was another surprise awaiting us – a snowstorm. Pitot heat got frozen in Andrew's plane so there was no airspeed indicator for landing. We decided he would follow me to commence formation landing at isolated airport fully covered with snow. We didn't know how thick the snow layer was so I decided to do few low passes to check runway conditions. After that I came back to Andrew and we landed together. Taxiing to the apron was very difficult as well but eventually we secured our planes. Soaking wet with snow in the shoes we hitchhiked to the closest city.

It is worth mentioning it was Easter so in the morning – after a short nap – we shared hard-boiled eggs (as a Polish tradition has it) and flew away. In order to depart safely we prepared ruts in the snow first and then we followed them during departure. Heading northeast we met many thunderstorms and low clouds on our way that day. Once we were forced to land again at another isolated airport in the desert because of thunderstorms. We managed to secure the planes using chains found by the runway and hid in an old airport building. After about one hour we departed again but after short time Andrew started to feel intense engine vibrations and we had to land – once again on the



*Po lądowaniu w ciężkiej śnieżycy...  
After landing in a snowstorm...*

isolated airport – to check it. After engine run-up and propeller check I hopped in Andrews plane to do test flight. Everything was fine now so I decided to continue the flight on Andrew's plane. All went smoothly from now on. Until three hours before getting to New York... This was when the clouds started pushing us to the mountain tops. We tried flying around from few directions but in the end we were forced to land and wait for better weather. After few minutes 10 Blackhawks and 6 AH-64 Apache joined us on their way from the coast. Two hours later the sunset was approaching us inevitably and so we decided to climb through



*Najbardziej szalone przebazowanie życia – San Diego – Nowy Jork – gdzieś nad Arizoną na FL100 – wspinaczka siłą woli – samolot na zdjęciu pilotuje mój kompan wielu lotniczych przygód, pilot akrobacyjny Andrzej Bronowicki – aktualnie pilot Airbusa 320 – marzec 2005 r.*

*The craziest ferry flight ever – San Diego – New York – somewhere above Arizona at FL100 – climbing by power of will – aircraft on the picture is flown by my good friend and adventurer, aerobatic pilot – Andrzej Bronowicki – currently Airbus 320 pilot – March 2005*



*Prosta do najdłuższego pasa startowego w Europie – centrum testowe Żukowskiego*

*Final to the longest runway in Europe – Żukowski testing centre*

stron i nic – musieliśmy lądować i poczekać na poprawę. Po chwili dołączyło do nas 10 Blackhawków i 6 AH-64 Apache wracających z wybrzeża.

Po dwóch godzinach i zbliżającym się nieuchronnie zachodzie słońca podjęliśmy decyzję, że przebijamy chmury i lecimy VFRem nad chmurami.

Apache zostawiły trochę dziur w zachmurzeniu, więc skorzystaliśmy z nich i po 30 minutach drapania udało się nam przebić chmury.



*Rosja od razu postawiła przede mną bariery...*

*Since the beginning Russia has put up barriers in front of me...*

the clouds and continue the flight VFR on top. Apache had left few holes in the clouds so we used them and after 30 minutes of climbing we managed to end up above clouds. We landed at the small New Jersey airport after nightfall. Another task accomplished. We were all very happy.

Na małym lotnisku w New Jersey wylądowaliśmy już o zmroku. Kolejne zadanie wykonane. Radości było co niemiara...

» Praca dla przedstawiciela Cessny dała mi bardzo dużo możliwości zbierania cennego doświadczenia w lotach według przyrządów na samolotach jednosilnikowych. Miałem szczęście i zostałem wysłany do fabryki Cessny w USA – do Independence. Jako jeden z pierwszych pilotów przeszkoliłem się na nowy system Garmin 1000, wprowadzany właśnie do produkcji na samolotach Cessna. Po powrocie dostałem od razu zadanie, aby odebrać z Antwerpii świeżo przebazowany z USA samolot Cessna 182 wyposażony w G1000 i zaprezentować go klientom w Europie.



*Kurs na Bagdad. Przebazowanie na prezentację pierwszej w Europie C182 G1000 na Cypr – październik 2004 r.  
Heading to Bagdad. Ferry flight of first Cessna 182 G1000 to Cyprus – October 2004*

» Working with Cessna gave me a lot of possibilities to get precious experience in flying according instruments flights rules in single-engine aircraft. I was lucky because I was sent to Independence, a Cessna factory in the USA. I was one of the first pilots to be trained in new system Garmin 1000 which was introduced in Cessna planes production. After I came back I was given a task straight away – to collect redeployed aircraft in Antwerp, Cessna 182 equipped in G1000, and to present them to clients in Europe. First, I made some presentations in Poland and then I went to Lithuania for few presentations, and Hungary. In Bulgaria I was joined by my German superior. He was flying Cessna Caravan and on two planes we flew to Cyprus. After two days of flying on Cyprus we went to Istanbul via Rodos – once again few days of presentations. Then I was given a task to shift a plane to Augsburg in Germany. Dramatic weather altogether with high mountains, minimum safe altitude MSA, icing didn't allow me to have a rest until the very end. After one refuel-

*Nowy Jork – Hudson River – marzec 2005 r.  
New York – Hudson River – March 2005*

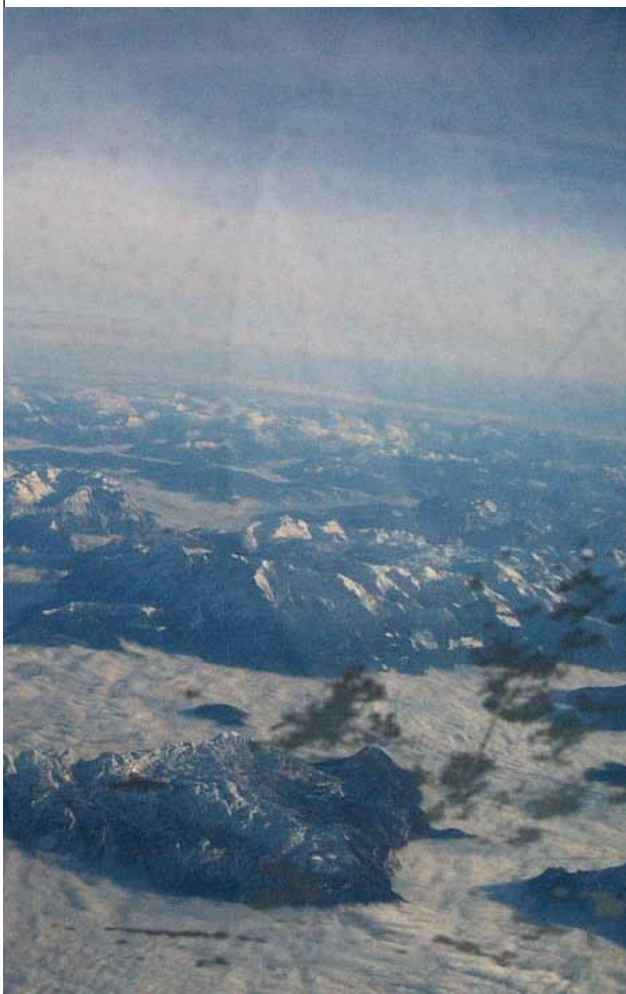


*Niezapomniane chwile – Artur Kielak i Andrzej Bronowicki – San Diego – marzec 2005 r.  
Unforgettable moments – Artur Kielak and Andrzej Bronowicki – San Diego – March 2005*



Najpierw wykonałem kilka prezentacji w Polsce, aby potem udać się na Litwę na kilka prezentacji, potem Węgry, Bułgaria – gdzie na Cessnie Caravan dołączył do mnie mój niemiecki zwierzchnik i razem dwoma samolotami poleciliśmy na Cypr. Po dwóch dniach latania na Cyprze, udaliśmy się przez Rodos do Istambułu, gdzie spędziliśmy kilka dni na prezentacjach. Po zakończeniu latania w Turcji dostałem zadanie przetrzucenia samolotu do Augsburga w Niemczech. Pogoda na trasie była dramatyczna, góry wysokie, wysokości minimalne MSA i ciągłe oblodzenie nie dały mi wytchnąć do samego końca. Po jednym międzylądowaniu i prawie siedmiu godzinach w powietrzu, wylądowałem w strugach deszczu i w nocy na lotnisku w Augsburgu. Kolejna wspaniała przygoda lotnicza zakończona sukcesem. Tego typu lotów miałem całą masę. W następnym roku robiłem prezentację w Rosji. Udałem się tam na salon lotniczy MAKS 2005. Bardzo ciekawe było lądowanie na lotnisku Szere-mietjewo gdzie mój samolot był najmniejszy i wszyscy byli zaskoczeni, że coś tak małego mogło przylecieć z Frankfurtu w jeden dzień. Średni samolot tam to Tu-154. Następnego dnia przebazowałem się na lotnisko testowe Suchoja i Mig-a gdzie, dzięki uprzejmości rosyjskich kolegów spędzałem całe godziny w najnowszych symulatorach Mig-a 29 i Su-35. Wreszcie wylatałem się na moich ulubionych samolotach.

*Test wytrzymałości Cessny 206 – FL 270 nad Alpami – kwiecień 2005 r.  
Performance test of Cessna 206 – FL 270 above Alps – April 2005*



ing stop and almost seven hours in the air I finally landed in Augsburg. It was pelting down. But once again – another flying adventure turned out to be a success!

I had loads of flights like that. Another year I had a presentation in Russia. I went there to the aircraft showroom MAKS 2005. Landing in the Sheremetyevo International Airport was very interesting – my plane was the smallest and everyone was astonished that it managed to come from Frankfurt in just one day. Tu-154 is an average plane there. The next day I moved to Sukhoi and Mig test airport. By the courtesy of my Russian friends I spent hours in the latest flight simulators – Mig-29 and Su-35. Eventually, I logged a lot of hours in my favourite planes.

*Gdzieś nad Węgrami w drodze z Istambułu do Augsburga – nauka o oblodzeniu na żywym organizmie – październik 2004 r.  
Somewhere over Hungary on the way from Istanbul to Augsburg – learning about icing in combat – October 2004*



Praca dla przedstawicielstwa Cessny, Gulfstreama i Bella, dawała mi też możliwość zapoznawania się z kosmicznymi wręcz konstrukcjami jak Gulfstream 450, który oferowaliśmy polskiemu rządowi. Na prezentacjach naziemnych przedstawiałem osiągi, charakterystykę i byłem tłumaczem dla amerykańskich pilotów oblatywaczy, którzy przedstawiali maszynę pilotom Spec Pułku.

Loty na prezentacje, szkolenia załóg w USA i odbiory samolotów w fabryce były wspaniałą możliwością zdobywania wiedzy technicznej od oblatywaczy i konstruktorów tych maszyn. Wtedy miałem już kolejny cel – zostać pilotem doświadczalnym.

Starłem się poznać jak najwięcej typów samolotów, więc nigdy nie odmawiałem kolejnych przeszkoleń i lotów na przebazowania. Moim ulubionym samolotem został AN-2.

It was thanks to working with Cessna Gulfstream and Bell that I could get to know remarkable constructions like for example Gulfstream 450 which we offered to Polish government. During ground presentation I was discussing performance and characteristics. But as well as that I was an interpreter for the American test pilots – they were presenting the plane to special force regiment. All of that – flights to presentations, American crews trainings, collecting planes from factories – was a brilliant way to get knowledge from test pilots and constructors. And this was when I started to have another aim – to become a test pilot.

I was doing my best to find out everything about as many types of airplanes as it was possible. That is why I have never refused to take part in any kind of training or redeployment. AN-2 was my favourite plane in that time. I had a training in

*Końcówka Huraganu Catarina, która spustoszyła Nowy Orlean w czasie przebazowania Cessny 206 z Kanady na Florydę – kwiecień 2004 r.  
The end of Catarina Hurricane which has destroyed New Orleans, during ferry flight of Cessna 206 from Canada to Florida – April 2004.*

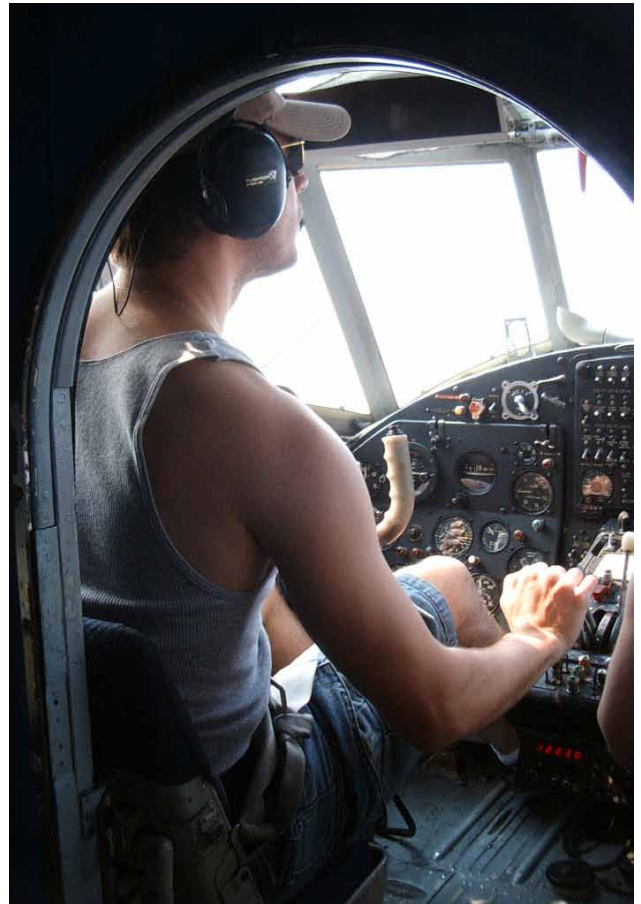




*Dzielny korporacyjny pilot AN-2 – miałem i takie epizody... Brave corporate Antonov -2 pilot – I had also this kind of episodes...*



*Pierwsze szlify na An-2 w doskonałym towarzystwie – od lewej – Karol Staryszak, Artur Kielak, Marcin Wyszyński – Piła – kwiecień 2004 r.  
After first flights on Antonov – 2 between very good friends. Form the left – Karol Staryszak, Marcin Wyszyński – Piła – April 2004*



*AN-2 Chrcynno/Babice – 2004-2005 – loty ze skoczkami spadochronowymi, po 6 godzin dziennie, pozwoliły doskonale zapoznać się z tym wspaniałym historycznym samolotem  
Antonov -2 – Chrcynno/Babice – 2004-2005 – parachuting operations. Flying six hours a day gave me a great opportunity to meet great performance of this plane*

*Odpuzynek od lisów w białej koszuli i pachnącym skórą wnętrzu kabiny pasażerskiej  
Resting from special operations flying (foxes medication dropping) in leather cockpit and luxury passenger cabin*



*Ustawianie kolejki do startu po zakończeniu MAKS 2005 – numer jeden 2xMig-31, numer dwa – Cessna 182, numer trzy – B1B – czułem lekki niedomiar mocy...*

*Setting up sequence for departure after completing MAKS 2005 – number one 2xMig-31, number two – Cessna 182, number three – B1B – I felt underpowered...*



*Po pierwszej szkolnej strefie w symulatorze Su-35 uśmiech nie schodził aż do następnej... Pomimo, że to tylko symulator to dało się odczuć potężną moc tej maszyny...*

*After first training flight in Su-35 simulator, I was smiling until another one... Despite the fact that it was only a simulator session, I was able to feel enormous power of this machine...*

Po przeszkoleniu w Pile, zakochałem się w tej konstrukcji i jej możliwościach - krótkiego startu i lądowania. Kiedy tylko mogłem przyjeżdżałem do Chrcynna k/Nasielska, aby latać ze skoczkami i na testy nowych spadochronów produkowanych w pobliskim Legionowie.

» W latach 2003 - 2006 często podróżowałem do USA uczestnicząc w różnych lotniczych przedsięwzięciach, przebazowaniach, odbiorach samolotów i szkoleniach. Jednym z ciekawszych był wyjazd do Wichita w celu przeszkolenia się na typ Cessna 208 Grand Caravan i przebazowanie go do Polski. Szkolenie, jak każde organizowane przez Flight Safety, było bardzo profesjonalne i zarazem ciekawe, ale najważniejszy był lot. Cieszyło mnie to, że wreszcie będziemy mieli instalację przeciwołodzienną w postaci popomowanej krawędzi natarcia skrzydła, zastrzałów i cargo podu. Lot przebiegał bez zakłóceń pomimo ciężkiej zimy panującej w północnej Kanadzie i na Grenlandii. Islandia przywitała nas bardzo porywistym wiatrem, więc trzeba było się napracować. Potem jeszcze Szkocja i Warszawa.

Pila and I fell in love with this construction and its possibilities – short take off and landing. Whenever it was possible I arrived to Chrcynno near Nasielsk to fly with parachutists and to test new parachutes in nearby Leginowo.

» I used to travel a lot to the USA especially in years 2003-2006. I took part in a lot of tasks – redeployments, ferrying planes, trainings. One of them was in Wichita to train on Cessna 208 Grand Caravan and ferry it to Poland. The training was run by Flight Safety and it was all very professional and interesting but the most important part of that was a flight. I was happy to hear that we were going to have ice protection system – weeping wing, struts, cargo pod. We flew without any disturbances even though it was a severe winter in northern Canada and in Greenland Island greeted us with gusty wind so we needed to work hard. Then – Scotland, Warsaw. There were few of us, friends pilots so we had a good time from the very taxiing in Wichita to taxiing in Warsaw.

*Pierwsze kroki w Cessna Caravan  
First steps in Cessna Caravan*



*Po pierwszym locie na Cessna Citation CJ2 z fabrycznym oblatywaczem –  
Wichita USA – kwiecień 2005 r.  
After my first jet flight on Cessna Citation CJ2 with factory test pilot –  
Wichita USA – April 2005*



*Pierwszy symulator Boeing 737 – listopad 2005 r.  
My first Boeing 737 simulator flight – November 2005*



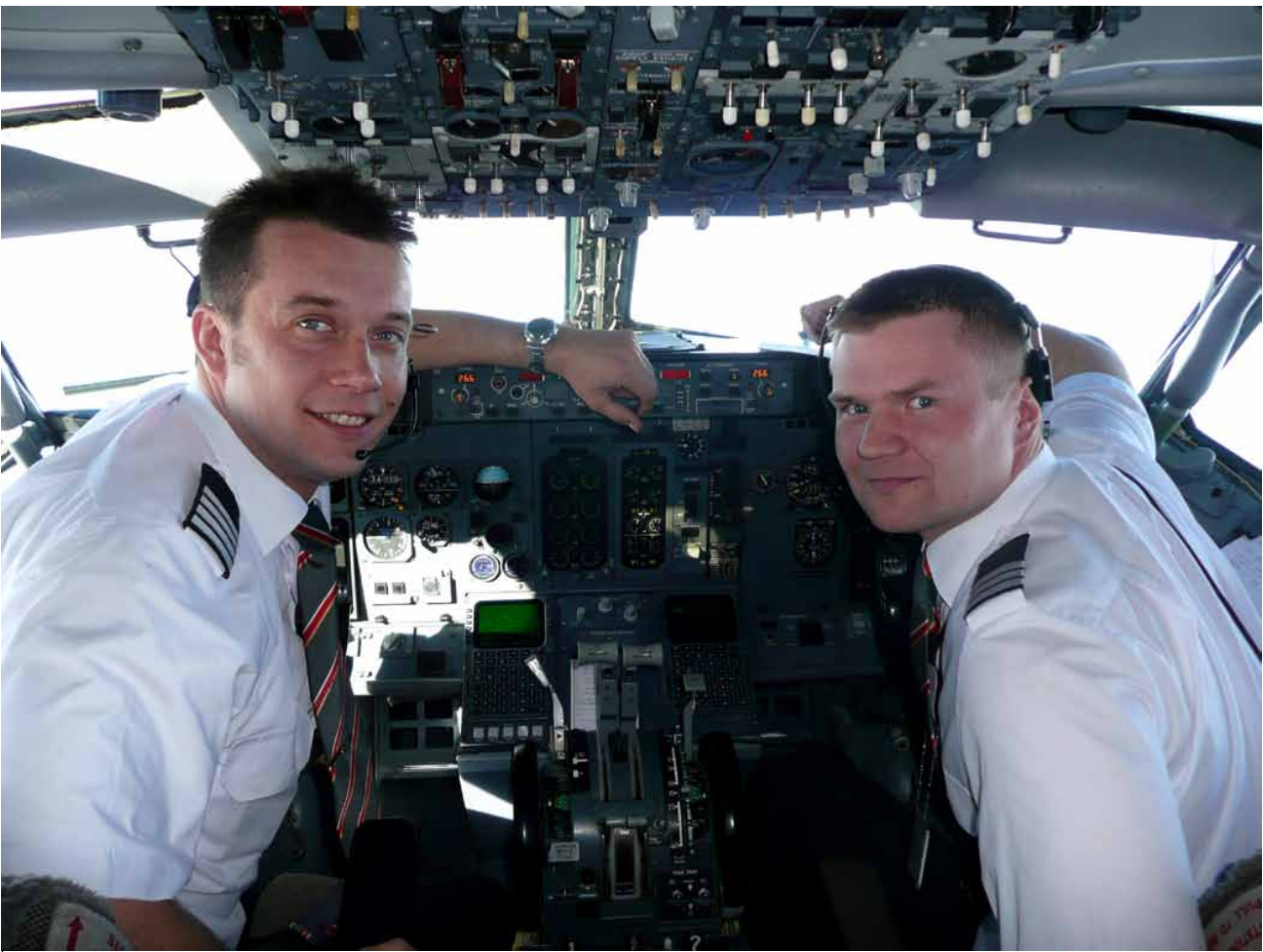
*Cessna Caravan nad Grenlandią – przebazowanie do Polski – kwiecień 2005 r.  
Flying above Greenland on Cessna Caravan on the way to Poland – April 2005*

*Pierwsze loty na Boeingu 737-800, gdzieś nad Hiszpanią – sierpień 2009 r.  
One of my first Boeing 737-800 flights somewhere above Spain  
– August 2009*



*Pierwsze sesje symulatorowe na Boeing 737, oczywiście w parze z moim najlepszym przyjacielem Tomaszem Telkowskim i instruktorem Wojciechem Zapiecem – Londyn – listopad 2005 r.*

*First Boeing 737 simulator sessions, of course with my best friend Tomasz Telkowski and Type Rating Instructor – Wojciech Zapiec – London – November 2005*



*Z Tomaszem Telkowskim – pierwsze loty po awansie kapitańskim. Lot w tej załodze, był moim marzeniem. Razem od Cessna 172 gdzieś w Montanie do kokpitu Boeinga w Warszawie. Udało się dwa razy, bo Tomasz przesiadł się na lewy stółek miesiąc później – styczeń 2008 r.*

*My first flights after command upgrade with Tomasz Telkowski. This crew composition was always my dream. We have trained together many years earlier somewhere above Montana USA in Cessna 172 and finally finished as two Boeing 737 Captains in Warsaw. Flight o B737 with Tomasz happened only two times, as he got his left seat one month later – January 2008*

Leciało nas kilku zaprzyjaźnionych pilotów, więc atmosfera na pokładzie była wyśmienita od wykołowania z hangaru w Wichita do zakolewania na stoisko w Warszawie.

Rok 2005 obfitował w całą masę przebazowań samolotów typu Cessna do serwisu we Friedrichshafen w Niemczech. Latałem praktycznie cały rok i w każdą pogodę na ile zdrowy rozsądek pozwalał, choć nie obyło się bez przygód.

Year 2005 was once again an eventful year – we did a lot of redeployments of Cessna planes to a service centre in Friedrichshafen, Germany. I flew whole year virtually and in all weathers unless it didn't go beyond the reason but still there were some adventures.

*Nowa oaza – tu odpoczywam po lotach.... Costa Brava 2010 r.  
This is my resting oasis after flights... Costa Brava 2010*



» Od 2006 roku latałem, jako pilot samolotu Boeing 737-300, 400 w liniach Centralwings, gdzie po dwóch latach zostałem kapitanem. Był to niesamowity okres w moim życiu, gdy po lotach głównie na samolotach tłokowych i turbośmigłowych wsiadłem w 60 tonowy, najwspanialszy liniowy samolot, aby rozpocząć nową lotniczą przygodę.

Latanie na Boeingach 737 w Centralwings to była cudowna przygoda z lotnictwem komunikacyjnym. Interesujące destynacje, niezapomniane pobyty w Kijowie na kontrakcie, ciekawe rodzaje operacji lotniczych w każdych warunkach atmosferycznych i czasem naprawdę w odległych krajach. To wszystko dało mi mnóstwo satysfakcji i pozwoliło dalej rozwijać się jako PILOT.

Po rozwiązaniu spółki Centralwings, zgłosiłem się na weryfikację umiejętności i wiedzy do linii Ryanair, w której od maja 2009 roku jestem Kapitanem Boeinga 737-800.

» Since 2006 I was flying as a pilot in Boeing 737-300, 400 with Centralwings. Two years later I became a captain there. This was an amazing period in my life when after two years of flying piston-powered and turboprop planes I started flying the greatest passenger plane to start a new flying adventure.

Flying Boeing 737 with Centralwings was a great adventure – interesting destinations, memorable journeys to Kiev, engaging air operations in all kind of weather conditions and sometimes in really distant places. All of that gave me a lot of satisfaction and possibility of developing as a PILOT.

After Centralwings was closed I entered myself for verifying my skills and knowledge in Ryanair. I have been a captain in Boeing 737-800 since May 2009.

## lotnictwo akrobacyjne / aerobatic flying



*Kolejna strefa do średniej na Zlinie 526F- Katowice Muchowiec – lipiec 2004 r.*

*Another training flight on Zlin 526F, to get intermediate aerobatics rating – Katowice Muchowiec – July 2004*

» Swoją przygodę z akrobacją rozpocząłem 22 czerwca 2004 roku w Aeroklubie Śląskim. Tego dnia w godzinach południowych wykonałem swój pierwszy lot samolotem Zlin 526F z instruktorem katowickiego aeroklubu Adamem Labusem, który stał się dla mnie mentorem i wzorem pilota akrobata, tak pod względem zadziornego stylu latania jak i człowieka...

W Katowicach wyszkoliłem się w akrobacji podstawowej, średniej i rozpocząłem akrobację wyższą. Kolejno latałem na Zlinach 526F i AFS by pamiętnego 15 maja 2005 roku, zasiąść za sterami Zlina 50LS – SP-AUD, na punkcie którego

» I started my aerobatic adventure on the 22nd of June 2004 in Silesian Aeroclub. This day at noon I flew Zlin 526F for the first time. I flew with Adam Labus who was an instructor in Katowice Aeroclub. He became a mentor and a role model of an acrobat for me because of rip-roaring way of flying and because of a kind of person he is...

In Katowice I have learnt basic and intermediate aerobatics and I started on higher levels. I flew Zlin 526F and AFS and on the 15th of May 2005 I flew Zlina 50LS – SP-AUD. I became obsessed with this one. This was a huge progress in results and in the way I reacted. I had a lot of fun as well and

zupełnie oszalałem. To był tak ogromny postęp, jeżeli chodzi o osiągi, reakcję na stery i frajdę jaką dawał, że po pierwszych lotach nie mogłem spać. Wiedziałem, że warto było wylewać pot i inwestować wszystkie oszczędności w loty na Zlinie 526.

Dalsze swoje szkolenie, jako zawodnika w akrobacji wyższej i wyczynowej, postanowiłem związać z Aeroklubem Radomskim i skorzystać z ogromnego doświadczenia zawodniczego, wielokrotnego Mistrza Polski w Akrobacji Samolotowej Roberta Kowalika oraz wicemistrza Ireneusza Jesionka. Adam Labus nauczył mnie pilotować samolot lekko i pewnie. Czuję, że mogę zrobić wszystko ze Zlinem 526F i AFS, podczas gdy piloci z Radomia, wprowadzili mnie w tajniki latania zawodniczego.

Po ukończeniu długiego i ciężkiego szkolenia do osiągnięcia poziomu akrobata wyczynowego pojechałem na swoje pierwsze Mistrzostwa Polski w Akrobacji Samolotowej. Zająłem w nich 9 miejsce na dwunastu zawodników, płacąc frycowe za błąd w wiązance dowolnej – przez niezajomość przepisów. Okazało się, że umiejętność poprawnego pilotowania samolotu akrobacyjnego to nie wszystko – ważna jest znajomość przepisów, a przede wszystkim odpowiednia taktyka i mocne nerwy, aby nie spalić się na starcie.

I couldn't sleep after first few flights. I knew it was worth to sweat and invest all my savings in flying Zlin 526.

I decided to cooperate with Aeroklub in Radom as for the further trainings as a contestant in higher and competitive aerobatics to use up the experience of Robert Kowalik, repeated Poland champion and Ireneusz Jesionek, vice-champion. Adam Labus taught me to fly smoothly and confidently and so I felt I could do everything with Zlin 526F and AFS. Pilots from Radom initiated me into professional flying. After long and tough training I became a performance acrobat and I went for my first Poland Championship in Aerobatics. I was 9th out of 12 contestants. I paid for being inexperienced because I made a mistake in 4-minutes Free category due to not knowing the rules. It turned out that ability to fly aerobatic plane is a one thing but totally different thing is knowing the rules and especially suitable tactics and strong nerves otherwise all may fall through as it happened to me. My experience in ferrying planes over water and in long distances won me advantage literally month before Poland Championship on the 1st of June 2007. I was given a proposal to train on Extra 300L. I was supposed to fly from Radom to Stavanger in Norway together with Robert Kowalik and to take part in a big aircraft show. In just

*Nie ma to jak polatać w dobrym towarzystwie, od lewej: Robert Kowalik, Ireneusz Jesionek, Jacek Osiński, Jarosław Madej, Artur Kielak, Adrian Rojek, Wojciech Krupa, Sebastian Nowicki, Bartosz Wrona, śp. Piotr Banachowicz – Mistrzostwa Polski Kętrzyn – czerwiec 2007 r.*

*There is nothing better than being between great aerobatics competitors, from the left: Robert Kowalik, Ireneusz Jesionek, Jacek Osiński, Jarosław Madej, Artur Kielak, Adrian Rojek, Wojciech Krupa, Sebastian Nowicki, Bartosz Wrona, R.I.P. Piotr Banachowicz – Polish National Aerobatics Championships – Kętrzyn – June 2007*





*Odoczynek w trakcie rozgrywania konkurencji wraz z Sebastianem Nowickim i Adrianem Rojkiem – w pozycji zasadniczej...  
Resting between contest flights with Sebastian Nowicki and Adrian Rojek – in his typical resting position*



*Przyjaciele i piloci walczący o tytuł najlepszego w Polsce: od lewej Artur Kielak, Adrian Rojek, Sebastian Nowicki, Bartek Wrona, Radosław Rumszewicz  
Friends and pilots fighting to be the best in Poland, from the left: Artur Kielak, Adrian Rojek, Sebastian Nowicki, Bartek Wrona, Radosław Rumszewicz*

Dosłownie miesiąc przed mistrzostwami Polski 1 czerwca 2007 roku, moje wcześniejsze duże doświadczenie w przebazowywaniu małych samolotów nad dużymi zbiornikami wodnymi i na duże odległości znowu zaowocowało. Dostałem propozycję przeszkolenia się na samolot Extra 300L, którym wraz z Robertem Kowalikiem miałem przelecieć z Radomia do Stavanger w Norwegii, aby wystąpić tam na dużych wojskowych pokazach lotniczych. W godzinę przeszkoliłem się na Extrę by po krótkim dwugodzinnym odpoczynku spakować plecak i ruszyć do Norwegii. To był bardzo ciekawy lot, bo warunki nad morzem norweskim były bardzo trudne, przez co zmuszeni byliśmy lecieć nie wyżej niż 100 metrów nad wodą, myśląc, co będzie, gdy silnik obetnie. Wyposażeni byliśmy tylko w kamizelki ratunkowe, które dawały nam może minutę lub dwie przeżycia w zimnym i nieprzyjaznym morzu norweskim. Obraliśmy taktykę – od statku do statku – w razie czego może nas zobaczą. Dwa międzylądowania w Szczecinie i bazie Sił Powietrznych Danii Aalborg i zobaczyliśmy

one hour I got trained on Extra and after two hours rest I packed my bag and headed Norway. It was an interesting flight because conditions over Norway Sea were difficult and we were forced to fly not higher than 100 meters, wondering what would happen if an engine got cut off. We were equipped in life jackets. We would survive a minute or two in cold and hostile Norway Sea using them. So we decided to fly from ship to ship to get noticed in any case. We had two refueling stops in Szczecin and in air forces base, Aalborg, in Denmark and eventually we saw long-awaited Nor-

*Z Robertem Kowalikiem – uradowani już w hotelu – 1 czerwiec 2007 r.  
Happy, celebrating in hotel successful landing with Robert Kowalik –  
June 1st 2007*



*W trakcie pokazów nawiązałem jak zwykle dużo kontaktów z sojusznikami z NATO During air show, I got many new contacts with now NATO friends*

upragnione norweskie fiordy. Satisfakcja po lądowaniu – ogromna. Szczególnie, że odbyło się po godzinie 22 w jeszcze dziennym świetle.

Po mistrzostwach Polski w Akrobacji samolotowej dostałem propozycję polatania na akrobację z kandydatami do Wyższej Oficerskiej Szkoły Sił Powietrznych w Dęblinie w celu sprawdzenia ich predyspozycji do zawodu pilota. To było bardzo fajne doświadczenie. Latanie z młodymi bardzo zmotywowanymi młodymi ludźmi, wśród których było kilka dziewcząt. Niektóre znajomości przetrwały do dziś, a koledzy z którymi latałem, aktualnie piloci w ww już za kilka lat zasiądą za sterami F-16. Dosłownie dwa dni później,

wegian fjords. Landing made us totally satisfied especially that it was after 10 pm, still a daylight.

After Poland Championship in Aerobatics I was given a proposal to fly with candidates to Polish Air Force Academy in Deblin in order to assess their predispositions for being pilots. Flying with young, motivated people, both boys and girls, was a great experience! I stayed in touch with some of them until today. And some of them, now TS-11 pilots, will fly F-16 in few years. Fortune smiled to me once again

*LPW Radom – lipiec 2007 r.*

*Military aviation training program for cadets – Radom – July 2007*





*W Zlinie 526F po kolejnym locie akrobacyjnym – lipiec 2007 r. After completing another aerobatic flight in Zlin 526F – July 2007*

*Z przyszłymi asami Polskich Sił Powietrznych – lipiec 2007 r. With future Polish Air Force Aces – July 2007*



znowu los się do mnie uśmiechnął, bo trener kadry narodowej zaproponował mi możliwość przebazowania Extry – tym razem do Finlandii na Mistrzostwa Europy w akrobacji samolotowej. Wskoczyliśmy, więc z Robertem ponownie w samolot, zapakowaliśmy bagaże, kable rozruchowe na szyję, spadochrony na plecy, wielki i ciężki transponder z balonu i ruszyliśmy na północ. Towarzyszył nam Wojciech



*Z Wojtkiem Krupą w czasie tankowania maszyn w Rydze  
With Wojciech Krupa during refueling our planes in Ryga*

*Lądowanie w Rydze na dotankowanie Landing in Ryga to refuel*

literally two days later when national team coach offered me to ferry Extra this time do Finland for European Championship in Airplane Aerobatics. Once again with Robert we packed bags, took jumper cables, parachutes, huge and heavy balloon transponder and we went north. We were accompanied by Wojciech Krupa, Polish champion in Zlin 50 Aerobatics and Czech champion in Zlin 50 as well.



*W grupie różniej – przebazowanie z Polski do Joensu w Finlandii  
– 19 lipiec 2007 r.*

*It always feels safer to fly in formation – ferry flight from Poland to Joensu in Finland – July 19th 2007*





*Reprezentacja Polski – od lewej: Artur Kielak, Stanisław Szczepanowski – trener, Radosław Rumszewicz, Wojciech Krupa, Robert Kowalik, Ireneusz Jesionek.*

*Polish National Aerobatic Team – from the left: Artur Kielak, Stanisław Szczepanowski – coach, Radosław Rumszewicz, Wojciech Krupa, Robert Kowalik, Ireneusz Jesionek.*

Krupa – Mistrz Polski w Akrobacji Samolotowej na samolocie Zlin 50 oraz mistrz akrobacji z Czech na drugim Zlinie 50. Dolot do Joensuu obfitywał jak zawsze w całą masę przygód lotniczych. Pogoda nad Finlandią zaczęła się gwałtownie pogarszać musieliśmy bardzo dużo manewrować na małej wysokości w szyku trzech samolotów, aby się nie pogubić. W pewnym momencie front i niskie chmury bardzo docisnęły nas do granicy Rosyjskiej – trzeba było gdzieś lądować, szczególnie, że rezerwa paliwa gwałtownie topniała. Wylądowaliśmy na opuszczonym lotnisku gdzieś przy granicy z Rosją. Było strasznie zimno a ja nie miałem żadnej kurtki, tylko kombinezon. Musiałem przez dwie godziny pobytu na płycie biegać w spadochronie wokół samolotów i robić pompki żeby nie zamrznąć. Wreszcie po dwóch godzinach pogoda poprawiła się na tyle, aby kontynuować lot. W Joensuu wylądowaliśmy przed samym zachodem słońca i znowu mieliśmy dużo lotniczego szczęścia.

» Możliwość latania na Mistrzostwach Europy dla nieopierzonego jeszcze pilota akrobacyjnego była doświadczeniem wręcz nie do opisanie. Była to głównie walka z samym sobą, brakami w wiedzy o taktyce i panowaniem nad nerwami.

Ciekawostką jest to, że w swoje 29 urodziny 26 lipca 2007 roku leciałem wiązką nieznaną, z której byłem bardzo zadowolony – to były urodziny o jakich zawsze marzyłem.

Wiele nauczyłem się od reszty reprezentantów. To nie było starcie z innymi pilotami. Teraz, gdy analizuję to na zimno widzę, że walczyłem tam z samym sobą, a nie z najlepszymi pilotami Europy. Z Mistrzostw Europy wróciłem szczęśliwy, mimo, że sklasyfikowano mnie na końcu tabeli, ale ja cieszyłem się, że nie popełniłem praktycznie żadnego błędu

As usual we had loads of adventures before getting to Joensuu. The weather over Finland got worsened and we had to maneuver flying quite low in three planes formation not to get lost. Suddenly front and low clouds pushed us to Russian borders and we had to land somewhere, especially that we were running out of fuel. We landed on abandon airport somewhere near Russian border. It was cold and I did not have any jacket, only flying suit. I was running around planes and doing press-ups in order not to freeze. Finally, after two hours the weather got better and we could continue the flight. We landed in Joensuu just before the sunset once again being very lucky.

» I was a fledgling aerobatics pilot at that time and the possibility of flying in European Championship was unbelievable. This was not a round with the other pilots, the best European pilots, from whom I have learnt a lot. As I understand it now this was mainly a battle with myself, lack of knowledge about tactics and the ability not to lose my temper.

An interesting thing here is that on my 29th birthday on the 26th of July, 2007 I was flying in Unknown category and I was very happy because of that. This was something I have always dreamed about.

I came back very happy from European Championship even though I had poor results. I was happy because I didn't make practically any mistake. And I had plans for the rest of the season – to smoothe the way I fly.

All of that – championship, flying with Wojciech Krupa, Polish champion and leader of aerobatic group, Zelazny –

*Start do urodzinowej wiązanki nieznannej – Mistrzostwa Europy - 26 lipiec 2007 r.  
Ready for my birthday unknown sequence – European Aerobatics Championships – July 26th 2007*



*Z kolegami z reprezentacji w trakcie rozgrywania kolejnej konkurencji  
With my team mates between contest flights*



*Po dekoracji wybraliśmy się na świętowanie połączone z ucztowaniem  
After official part we went to celebrate our good result*



*Ciężka praca Wojtka Krupy, Roberta Kowalika, Radosława Rumszewicza  
oraz trenera Stanisława Szczepanowskiego zaowocowała wynikiem –  
Reprezentacja Polski zdobywa drużynowo brązowy medal Mistrzostw  
Europy w Akrobacji Samolotowej 2007*

*Tough work during the contest of Wojciech Krupa, Robert Kowalik,  
Radosław Rumszewicz and coach Stanisław Szczepanowski, gave Poland  
Bronze Medal as a team in European Aerobatics Championships 2007*



*W komplecie od lewej: Radosław Rumszewicz, Robert Kowalik, Wojciech Krupa, Artur Kielak, Ireneusz Jesionek  
All team members, from the left: Radosław Rumszewicz, Robert Kowalik, Wojciech Krupa, Artur Kielak, Ireneusz Jesionek*



*To był imponujący widok i dźwięk sześciu Zlinów uruchamiających silniki i kołujących do pasa startowego – czułem, że rodzi się tu historia. Wtedy byłem najszczęśliwszym pilotem na świecie – sierpień 2007 r.  
It was an impressive view and sound of six Zlins starting engines and taxiing for departure – I knew that new history is born.  
At this time I was the happiest pilot in the world – August 2007.*



*Szczęśliwy powrót z lotu egzaminacyjnego...  
Happy landing after examination flight...*



*Mój lot egzaminacyjny - loty w szykach na Zlinie 526AFS wraz ze Zlinem 526F pilotowanym przez Piotra Haberlanda – 13 października 2007 r.  
My exam – formation flight in Zlin 526AFS with Zlin 526F flown by Piotr Haberland – October 13th 2007*

Powrót z Finlandii – zdjęcie wykonał Wojciech Krupa ze Zlina 50  
On the way back from Finland – photo by Wojciech Krupa flying Zlin 50

Miałem możliwość na własnej skórze doświadczyć, co czuje pilot lecąc w szyku sześciu Zlinów na akrobację zespołową. Nigdy nie zapomnę tego lotu...  
I had an opportunity to taste what the pilot feels while flying formation of six Zlins in unlimited formation aerobatic program. I will never forget this flight...



Szkolenie w lotach w szyku pod okiem Wojciecha Krupy – w drugim samolocie: Piotr Haberland i Krzysztof Sałkowski – 7 października 2007 r.  
Formation flight training under supervision of Wojciech Krupa – in other plane: Piotr Haberland and Krzysztof Sałkowski – October 7th 2007





Lot treningowy nad Kobylnicą Training flight above Kobylnica

pilotażowego. Teraz należało wygładzić mój sposób latania, co było moim planem na dalszą część sezonu.

Udział w mistrzostwach Polski potem Europy i wspólne loty z Wojciechem Krupą, Mistrzem Polski w akrobacji samolotowej oraz liderem Grupy Akrobacyjnej Żelazny, dały mi dodatkową motywację do ciężkiej pracy, aby jak najlepiej zaprezentować się liderowi zespołu, którego członkiem pragnąłem zostać od dawna.

Po powrocie z Mistrzostw Europy, Wojciech Krupa zaprosił mnie do Zielonej Góry na trening Grupy Żelazny, przygotowującej się do pokazów w Radomiu. Były to moje loty kwalifikacyjne, w celu rozszerzenia Grupy o nowych pilotów. Wraz z Wojtkiem lataliśmy w szykach z drugim samolotem, który pilotowali śp. Lech Marchelewski i Krzysztof Sałkowski.

» Nastąpił lipiec, zbliżały się moje trzydzieste urodziny. Na moje wielkie święto zostały zorganizowane przez Aeroklub Podhalański w Łososinie Dolnej. Ponieważ pokaz był zakontraktowany na jeden samolot lider Grupy Akrobacyjnej Żelazny zaproponował, abym poleciał tam Zlinem 50 i wykonał pokaz. Pomyślałem, że nie można lepiej spędzić swoich trzydziestych urodzin...

Wspólne treningi z pilotami i resztą kandydatów do zespołu pod okiem lidera Wojciecha Krupy trwały przez cały sezon 2008 roku. Był to okres wyjątkowej pracy i przygotowań do Mistrzostw Polski oraz doskonalenia umiejętności w lotach pokazowych. Nie zapomnę wspólnych wyjazdów na pokazy w całej Polsce, w których latali Wojciech Krupa, Piotr Haberland i Tadeusz Kołaszewski. Była to praca przy sprzęcie, obserwacja doświadczonych kolegów z zespołu, długie rozmowy wieczorami, analiza całych dni lotów i nagrań z lotów. Czułem, że wszystko to stanowi dla mnie duży krok w rozwoju, jako pilota akrobacyjnego.

Sezon 2008 zakończyłem ogromną ilością wrażeń z lotów i wspólnych podróży z Grupą Akrobacyjną Żelazny. Z naszego pobytu w Korei powstały dwa filmy pokazujące ogromną pracę, jaką musieliśmy włożyć, aby całe przedsięwzięcie się udało. Efekty można ocenić po obejrzeniu produkcji:

<http://www.youtube.com/watch?v=3WGnCRG1ds4>

<http://www.youtube.com/watch?v=wZBXRlBsNno>



Mój indywidualny pokaz – Łososina 27 lipiec 2008 r.  
My solo display – Łososina, July 27th 2008

motivated me to hard work. I wanted to make a very good impression on him, especially that I have always wanted to join his group. After I came back from the championship, Wojciech Krupa invited me to Zielona Gora to trainings of the Żelazny group which was preparing itself for shows in Radom. These were my qualifying flights, the group were supposed to accept new pilots. I was flying with Wojciech in formations with the second plane piloted by the late Lech Marchelewski and Krzysztof Sałkowski.

» It was July, I was almost 30 and my big celebration consisted of shows organized by Podhale Aeroclub in Łososina Dolna. And since there was a contract on one plane, Żelazny's leader suggested that I should go there in Zlin 50 and make a performance. I thought to myself that there was no better way of celebrating my 30th birthday...

Trainings with pilots and the rest of candidates to the group went on all 2008 season and we were observed by Wojciech Krupa. We were working intensively, preparing for Poland championships and mastering our skills. I will never forget our trips for shows with Wojciech Krupa, Piotr Haberland and Tadeusz Kołaszewski. This was all about working with machines, observing experienced pilots, long conversations and analyzing day-long flights and listening to flights recordings. I felt all of that was a huge progress in me being aerobatics pilots.

One day on an airport in Kobylnica there was a delegation from North Korea. The delegation was interested in the groups shows in the Far east. After some discussions and flights Wojciech Krupa decided to go to Korea...

The 2008 season was full of flying thrills and trips with the Żelazny group. There are two films which were recorded there. They show all the work we needed to put in for everything to be successful. The effects can be assessed after watching them:

<http://www.youtube.com/watch?v=3WGnCRG1ds4>

<http://www.youtube.com/watch?v=wZBXRlBsNno>



*Trzydzieste urodziny gdzieś nad Polską... My 30st birthday somewhere above Poland...*



*Każdy lot dawał mnóstwo frajdy  
Each flight gave me lots of satisfaction*



*Nawet złapana przeze mnie guma  
napawała nas radością i nie  
zdejmowała uśmiechu z twarzy.  
Od lewej: Artur Kielak, Łukasz  
Widyński, Wojciech Nowaczyk, tyłem  
- Marek Leliński - mechanic.  
Even flat tire didn't take off smile from our  
faces. From the left: Artur Kielak, Łukasz  
Widyński, Wojciech Nowaczyk, from the  
back - Marek Leliński - mechanic.*



*Prezent od Lidera na moje trzydzieste  
urodziny - lot na przebazowanie  
z Poznania do Łososiny a później  
pokazy - 26 lipiec 2008 r.  
Zelazny Aerobatic Team leader gift  
for my birthday - ferry flight from  
Poznań to Łososina and air show -  
July 26th 2008*



Mistrzostwa Polski w Akrobacji 2008 roku ukończyłem na 4 miejscu, zdobywając brązowy medal w pierwszej wiązance nieznannej.  
 Od lewej: Sp. Helmut Staś, Wicemistrz Polski – Krzysztof Kosiński, Mistrz Polski – Robert Kowalik, II Wicemistrz Polski – Ireneusz Jesionek,  
 od prawej: Wojciech Nowaczyk, Artur Kielak, Tomasz Zdziarski

Polish National Aerobatic Championships 2008 I have finished on the 4th position getting bronze medal in the first unknown sequence.  
 From the left: the late Helmut Staś, V-ce Champion – Krzysztof Kosiński, Champion – Robert Kowalik, II V-ce Champion – Ireneusz Jesionek, from the  
 right: Wojciech Nowaczyk, Artur Kielak, Tomasz Zdziarski

Przygotowanie do kolejnego startu na lotnisku w Kobylnicy k/Poznania – sezon 2008r.  
 Preparation for another departure in Kobylnica airport – 2008.



Omówienie lotów i planowanie kolejnych z kolegami z zespołu – od lewej: Krzysztof Kosiński, Artur Kielak, Tomasz Zdziarski – sezon 2008 r.  
 Debriefing after flights and planning next with my team mates, from the left: Krzysztof Kosiński, Artur Kielak, Tomasz Zdziarski – 2008



*Pewnego razu na lotnisku w Kobylnicy pojawiła się delegacja Korei Południowej. Delegacja była zainteresowana występem grupy w pokazach na Dalekim Wschodzie. Po negocjacjach i wspólnych lotach lider Wojciech Krupa zdecydował, że lecimy do Korei...*

*One day at Kobylnica airport near Poznań we have gone South Korea delegates. They were interested in our display and they have invited us to the air show in Far East. After negotiations and few flights, our leader Wojciech Krupa decided – we were going to South Korea...*



*Osiągnięcie tego stanu rzeczy kosztowało mnóstwo potu i wysiłku ze strony wszystkich członków zespołu z nieocenioną pomocą Wiesława Rumana – kierownika technicznego całej operacji KOREA.*

*To achieve this moment we have gone through lots of effort and hard work of all team members. Wiesław Ruman, technical chief of all KOREA operation, played the biggest part in that work.*



*Uczestnicy wyprawy w pełnym składzie po przylocie do Sacheon w Korei Południowej*  
*All team members together after arrival to Sacheon in South Korea*



*Mój lot pokazowy po zakończeniu Mistrzostw Polski w Akrobacji Poznań 2008 r.*  
*My solo display flight, after completing Polish National Aerobatic Championships – Poznań 2008*



*W pełnym składzie po ostatnim pokazie. Od lewej stoją: Artur Kielak, Tadeusz Kołuszewski, Wojciech Krupa, Piotr Haberland, Dariusz Mazurkiewicz, Krzysztof Kosiński, od lewej: Wojciech Nowaczyk, Wiesław Ruman, Lech Małachowski, Tomasz Zdziarski*



*All team members after completing last show. From the left standing: Artur Kielak, Tadeusz Kołuszewski, Wojciech Krupa, Piotr Haberland, Dariusz Mazurkiewicz, Krzysztof Kosiński, from the left: Wojciech Nowaczyk, Wiesław Ruman, Lech Małachowski, Tomasz Zdziarski*

*Wylot do Korei to była nie tylko praca, ale też relaks i poznanie nieznannej kultury i kuchni  
Visit to Korea it was not only about working but also relaxing and meeting new culture and kitchen*



*Mój pokaz indywidualny na pokazach w bazie sił powietrznych Sacheon – 26 październik 2008 r.  
My solo display during air show in Air Force Base Sacheon – October 26th 2008*



*Pokazy zespołu zostały przyjęte bardzo entuzjastycznie ze strony władz i publiki  
Public and headquarters were very pleased by our air shows*



*Wspólne zdjęcie pamiątkowe z przedstawicielami  
Koreańskiego Reprezentacyjnego Zespołu Sił Powietrznych –  
Black Eagles – październik 2008 r.  
Picture with representation of Korean Air Force Display Team –  
Black Eagles – October 2008*



*Trzy Zliny 50 po rozmontowaniu – październik 2008 r.  
Three Zlins 50 after disassembling – October 2008*



*Na koniec pracy w hangarze miło było zrelaksować się siedząc przy pasie startowym w czasie startów F-16, Boeingów i Airbusów  
– czas wracać do Polski, zadanie wykonane...  
In the end of hangar work, it was very pleasant to get relaxed while sitting by the active runway and watching departure of F-16s,  
Boeings and Airbuses – it's time to come back to Poland. Mission complete.*



*Wspólna pętla w locie zespołowym... Formation loop with my friends...*

» Kolejny sezon rozpoczęliśmy wraz z Żelaznymi, wspólnym treningiem w Zielonej Górze 25 kwietnia 2009 roku. Lataliśmy indywidualnie trenując wiązanki obowiązkowe i dowolne na mistrzostwa polski oraz loty w szykach w ramach treningu i sesji foto. W tym locie powstało kilka niezapomnianych zdjęć. Czuję niesamowitą satysfakcję towarzysząc - w czwartym Zlinie 526F reszcie kolegów z zespołu.

Były to moje ostatnie loty z Grupą Akrobacyjną Żelazny. Po upadku firmy Centalwings, zgłosiłem się na weryfikację umiejętności pilota Boeinga do linii lotniczej Ryanair. Weryfikację przeszedłem pozytywnie. Z kilkudziesięciu baz w Europie i w dowolnym kraju mogłem wybrać miejsce,

» Another season started in Zielona Gora on the 25th of April 2009. We were flying solo display flights and training to Known and Free categories for Poland championship as well as flying in formations when some photos were taken. I was so satisfied flying Zlin 526F together with the colleagues from the group.

But these were my last flights with the Żelazny group. After the Centralwings was closed I entered myself for verifying my skills and knowledge in Ryanair. I was assessed positively. Out of all bases in Europe and out of all cities I could choose one place to work in. I asked myself about the place of living of the current World Unlimited Aerobatics champion and the answer was – SPAIN.

*Pętla Zlinów nad lotniskiem w Przylepie – 26 kwiecień 2008 r.  
Loop performed by Zlins above Przylep airport – April 26th 2008*



*Ocena ostatnich lotów kolegów i trening zakończony  
Judging last flights of my colleague's flights and training completed*





*Prowadzący – Wojciech Krupa na Zlinie 526AFS,  
lewoskrzydłowy – Piotr Haberland na Zlinie 50  
oraz prawoskrzydłowy – Tadeusz Kołaszewski na Zlinie 50  
Leader – Wojciech Krupa in Zlin 526AFS,  
left wing – Piotr Haberland in Zlin 50  
and right wing – Tadeusz Kołaszewski in Zlin 50*



*Ścigam kolegów na moim o wiele słabszym Zlinie 526F  
Following my friends on my underpowered Zlin 526F*



*Z kolegami przed ogłoszeniem wyników końcowych zawodów.  
Od lewej: Sebastian Nowicki, Krzysztof Kosiński, Artur Kielak,  
Piotr Haberland, Wojciech Krupa, Ireneusz Jesionek  
– wrzesień 2009 r.*

*With my friends before announcing final results of the contest.  
From the left: Sebastian Nowicki, Krzysztof Kosiński, Artur Kielak,  
Piotr Haberland, Wojciech Krupa, Ireneusz Jesionek  
– September 2009*

w którym będę pracował. Zadałem sobie wówczas pytanie o miejsce zamieszkania aktualnego Mistrza Świata w Akrobacji Unlimited? Odpowiedź brzmiała - HISZPANIA. Dwa miesiące później zasiadłem za sterami Boeinga 737-800 na lotnisku Girona Costa Brava rozpoczynając kolejny rozdział mojej lotniczej historii.

Niestety sezon 2009 roku był dla mnie bardzo ubogi jeżeli chodzi o latanie akrobacyjne w związku z dużą ilością egzaminów, testów, sesji symulatorowych oraz treningu na linii w nowej pracy. Na szczęście kilka dni urlopu w sierpniu pozwoliło mi przyjechać dopingować kolegów startujących w Mistrzostwach Europy w Akrobacji Samolotowej na lotnisku Radom Piastów.

Szczęśliwym dla mnie trafem potrzebny był warm up pilot (pilot, który wykonuje, jako pierwszy oblot strefy przed konkurencją i pierwszą wiązankę dnia) więc udało mi się raz dziennie polecieć. Ponadto awaria radomskiej Extry dała mi

Unfortunately, I can't say I had a lot of achievements in aerobatics in the 2009 season and this is because I had a lot of exams, tests and flights in simulator and trainings in my new job. Fortunately, I had few days off in August and I allowed myself to come and encourage my colleagues taking part in the Aerobatics European Championships at the airport Radom Piastow.

As a happy coincidence for me there was a warm-up pilot needed (a pilot who performs first flight in a zone before the competition and the first flight in each category) so I managed to fly once daily. In addition, an Extra failure won me an opportunity to make few technical flights and checking cloud base. It all turned out to be very beneficial for me.

Shortly, competition for Memorial of the late Janusz Kasparek were planned in Swidnik. I managed to come. Admittedly, I was without any training but I competed bravely

*To były udane zawody i nareszcie podium, oby na  
każdych zawodach być o oczko wyżej...  
It was successful contest and finally I got on a podium.  
Hopefully on each next competition I will be one step higher.*



możliwość wykonania kilku oblotów technicznych oraz sprawdzenia podstawy chmur. Podróż do Radomia okazała się bardzo owocna w lotnicze doznania.

Niedługo potem zaplanowane zostały zawody o memoriał Śp. Janusza Kasperka w Świdniku. Udało mi się przyjechać na zawody i co prawda bez treningu, ale dzielnie rywalizowałem z kolegami o tytuł najlepszego. Po kilkudniowej walce udało mi się zdobyć trzecie miejsce.

Zawodami w Świdniku zakończyłem sezon akrobacyjny w 2009 roku. Czekałem już na upragniony rok 2010, w którym to w Polsce miało pojawić się kilka nowych samolotów akrobacyjnych.

*Z Krzyśkiem Kosińskim zawsze mamy mnóstwo  
tematów do przedyskutowania...*

*I always had lots of subjects to discuss with Krzysztof Kosiński ...*



*Kołowanie do pierwszego lotu akrobacyjnego  
nad Barceloną – 2 marzec 2010 r.*

*Taxiing for my first aerobatic flight above Barcelona – March 2nd 2010.*



*W kwietniu 2010, udało nam się pożyczyć w Niemczech prywatną Extre 300S. To był ogromny skok jeżeli chodzi o możliwości pilotażowe i osiągi akrobacyjne. Bawiliśmy się doskonale każdego dnia*

*In April 2010 we managed to borrow in Germany private Extra 300S. It was a mile step forward, comparing both planes aerobatic performance. We had a great fun on each flying day*



*Pierwsze loty na Zlinie 50 w Igualadzie.*

*Od lewej: Alex Balcells, Artur Kielak, David Membrives  
– kwiecień 2010 r.*

*First flights on Zlin 50 in Igualada.*

*From the left: Alex Balcells, Artur Kielak, David Membrives  
– April 2010*

» Rozpoczynając latanie w Gironie skierowałem swe kroki do Barcelony w celu poszukiwania odpowiedniego aeroklubu, gdzie mogłem spotkać podobnych do mnie zapaleńców akrobacji samolotowej. Okazało się, że sekcja akrobacji samolotowej działa bardzo prężnie w Aeroklubie Barcelona i bardzo chętnie przyjmą nowego członka. Od razu zapisałem się na weryfikację moich umiejętności z instruktorem na francuskim samolocie CAP 10. Moim egzaminatorem okazał się młody hiszpański pilot David Membrives. Robił wrażenie profesjonalisty a zarazem zapaleńca z dużym uśmiechem na twarzy.

Po krótkim przeszkoleniu i poznaniu limitacji CAPa oraz omówieniu szczegółów lotu, poszliśmy do hangaru gdzie naszym oczom ukazał się pięknie zachowany i odrestaurowany CAP-10. Nie można było również nie zwrócić uwagi na SU-29 stojący w rogu hangaru oraz Zlina 50, na którym miałem zacząć latać.

Po zaliczeniu lotu testowego dostałem zgodę na latanie na Zlinie 50. Ponieważ przestrzeń powietrzna nad Barceloną



against my friends to get the best result. After few days battle I managed to get a third place.

This competition was the last one for me in 2009 season and I was waiting impatiently for year 2010. This year new aerobatic planes were supposed to be available in Poland.

» Starting flying in Giron I went to Barcelona in order to find a suitable aeroclub where I could meet similar enthusiasts. It turned out that aerobatics section was very thriving and they were happy to welcome a new member. Straight-



*Loty w Igualdzie na Extra 300S – kwiecień, maj 2010 r. Igualdada flights on Extra 300S – April and May 2010*

jest bardzo zatłoczona i trudno jest wykonywać tam loty akrobacyjne postanowiliśmy przebazować Zlina na małe lotnisko w Igualdzie około 60 kilometrów od Barcelony. To było doskonale rozwiązanie. Hangar, wąski betonowy pas i mała beczka z paliwem, czyli wszystko, czego potrzebowaliśmy. Rozpoczęliśmy przygotowania do sezonu 2010.

» Sezon akrobacyjny 2010 rozpocząłem w Polsce dość późno, bo dopiero 15 czerwca. Wybrałem się wtedy do fabryki Extry w Niemczech, aby dokonać oblotu przed dostawą nowej Extry 330LC, której nabywcą był mój kolega. Po udanym oblocie, skompletowaniu dokumentów i podpisaniu protokołu odbioru udaliśmy się w podróż do Polski.

Przez następne kilka tygodni starałem się wykorzystać wszystkie dni wolne od pracy na pobytu w Polsce i zapoznawanie się z nową maszyną. To był mój pierwszy sezon latania na Extra 330, więc poświęcałem tej maszynie cały swój wolny czas. W poprzednich latach, bowiem głównie latałem na przebazowania lub wykonywałem sporadyczne loty nie wiedząc nic o maszynie, do której czuję ogromny respekt.

W lipcu wszyscy czuliśmy już oddech zbliżających się wielkimi krokami Mistrzostw Świata w Akrobacji Samolotowej, które miały odbyć się na lotnisku wojskowym w Radomiu na Sadkowie. Trener kadry narodowej RP i komisja akrobacji zarządzili kwalifikacje, aby wyłonić kadrę reprezentantów Polski na mistrzostwa świata. Nie mogłem przepuścić tej okazji. Wiedziałem, że nie będzie łatwo, szczególnie, że nie miałem trenera i wszystkiego uczyłem się sam, korzystając z kamery, którą montowałem w kokpicie a potem wieczorami analizowałem w hotelu wszystkie swoje figury i loty jako całość. Mimo tego czułem, że z każdym lotem latam coraz lepiej i mam szansę się zakwalifikować. Jedynym problemem było to, że nie widziałem żadnego swojego lotu z

forwardly, I entered for verification of my skills. I flew with an instructor on a French plane CAP 10. And my examiner was a young Spanish pilot, David Membrives. He seemed to be a professional and enthusiast, he smiled a lot.

After short training, learning about CAP limitations and talking through flight details we went to hangar where we saw beautifully renovated CAP 10. It was impossible not to see SU-29 in the corner and Zlin 50 I was supposed to start flying on.

After test flight I was given a permission to fly with Zlin 50. Spain's air space is very crowded and it is difficult to do any maneuvers there so we decided to move to little airport in Igualdada, 60 kilometers from Barcelona. This was a great solution. Hangar, narrow runway and little fuel – this was all we needed. The preparations for the 2010 season started.

» The 2010 aerobatic season started quite late in Poland because not until the 15th of June. This was when I went to the Extra factory in Germany to make a test flight before new Extra 330LC being delivered. My friend was buying it. After a successful flight, getting all documents and signing acceptance protocol we went on a trip to Poland.

Over the next few weeks I tried to spend all the days off in Poland and get familiar with the new machine. It was my first season of flying Extra 330 so I spent all me free time with it. Previously, I was ferrying or flying some occasional flights with the plane I did not know anything about although I felt huge respect for it.

In July we all felt that the World Cup in Aerobatics is getting closer and closer. They were planned to be held on the military airport in Radom, in Sadkow. Polish national team coach and the committee ordered to identify the acrobatic skills and to appoint the representatives of the Polish team



Po szczęśliwym lądowaniu w Katowicach na Muchowcu  
– 15 czerwiec 2010 r.  
After happy landing in Katowice Muchowiec – June 15th 2010



Po emocjach związanych z przylotem i pozbyciu się paliwa ze zbiorników skrzydłowych postanowiliśmy sprawdzić, co ta maszyna naprawdę potrafi... Okazało się, że potrafi więcej niż można było sobie wyobrazić...  
After all excitement connected with ferry flight and after removing fuel from wing tanks, we decided to check real aerobatic performance of this amazing machine. We were very surprised how good it was. I was more that we could even imagine...

Jeden z pierwszych dni po dostawie, już w Łososinie, po pierwszych próbach ujarzmienia Extra 330 – 26 czerwiec 2010 r  
One of the first flying days after delivery of Extra 330 – Łososina – June 26th 2010



ziemi a nie mając pomocy przy użyciu łączności radiowej nie wiedziałem, jak moje latanie Extra będzie przyjęte przez sędziów. Piloci latający tym samolotem, szczególnie ci, którzy latali wcześniej na Zlinach 526 i 50, wiedzą, że po wejściu do kokpitu Extry trzeba uczyć się wielu manewrów i operowania sterami od początku. To jakby przenieść się z Poloneza do Porsche. Niby 4 koła i silnik, a jakoś trudniej utrzymać się na drodze jak się wdepnie gaz w podłogę:)

» Nastął dzień kwalifikacji. Nigdy nie zapomnę SMSa od trenera kadry, że muszę być do godziny 16.00 w Łososinie bo sędziowie nie będą na mnie czekać do nocy. Nie lada wyzwaniem było dotarcie z Costa Brava pod hangar w Łososinie. Wstałem o 4 rano i udałem się na lotnisko w Gironie. Wsiadłem w samolot do Mediolanu – tam kawa i kawałek pizzy, aby po dwóch godzinach czekania wsiąść w samolot do Krakowa. Wylądowałem o 12.00. Zostały 4 godziny. PKSem nie miałem szans zdążyć. Skórę uratował mi Radek Rumszewicz, który pożyczonym od Stanisława Makuli – Volviakiem przybył po mnie na lotnisko. Upał był niemiłosierny, ale po niecałych dwóch godzinach jazdy bez klimatyzacji dotarliśmy pod hangar aeroklubu podhalańskiego. Natychmiast przebrałem się w kombinezon, pobiegłem do samolotu i po 20 minutach kołowałem już do startu na wiązankę kwalifikacyjną. Po skończonym locie, zatankowałem i w kolejnej turze odlatałem swój program dowolny. To był szalony dzień, wieczorem nie wiedziałem już jak się nazywam, ale miałem satysfakcję bo kwalifikację udało mi się wygrać. Nagrodą było wspólne biesiadowanie wieczorem z przyjaciółmi – akrobatami. To był dla mnie bardzo długi a zarazem szczęśliwy dzień.

for the World Cup. I could not miss such opportunity. I knew it was going to be very difficult especially because I didn't have a coach and I have learned everything on my own using only a camera which I kept in the cockpit. It recorded everything and I could analyze my flying in the evenings in a hotel. Despite all that I felt that I was getting better with every flight and I had a chance to qualify. The only problem was that I had not seen any of my flights from the ground and I had no help from the radio and so I didn't know how the judges would assess my flying on Extra. Pilots flying this plane, especially those who flew Zlin 526 and 50, know that the moment you enter the Extra's cockpit you need to learn many maneuvers and operating the controls from the very beginning. It is like changing Polonez car to Porsche. Seems all the same – 4 wheels and an engine but somehow it is more difficult to stay on the road once you accelerate.

» Qualifications day broke. I will never forget a text message from the national team coach. He texted that I needed to be in Lososin at 4 pm at the latest otherwise the judges wouldn't wait for me until the evening. And it was a real challenge to reach hangar in Lososina from Costa Brava. I got up at 4 am and I went to the Girona airport. I boarded a plane to Milan. Coffee and a slice of pizza there and after two hours waiting I boarded a plane to Cracow. I landed at 12. There were 4 hours left. Not enough to travel by a coach! I was saved by Radek Rumszewicz who borrowed a Volvo from Stanislaw Makula and picked me from the airport. It was scorching and there was no air conditioning but we managed to get to hangar in Podhale Aeroclub in two hours. As soon as we came I changed into a flying suit and

*Zadowolony po lądowaniu z wiązanki Happy landing after completing sequence*





*Plaski korkociąg...  
Flat spin...*



*Szyki nad Łososiną. Powrót z lotu nad Dunajcem. Prawy prowadzony – Artur Kielak – Zlin 50, Prowadzący – Łukasz Świdorski – Extra 330 – lipiec 2010 r.  
Formation flights above Łososina. Come back from a flight along Dunajec river. Right wing – Artur Kielak – Zlin 50, leader – Łukasz Świdorski – Extra 330 – July 2010*



*Harce po rozpuszczeniu ugrupowania nad murawą lotniska  
Having fun after formation break above airfield*



*Z moim serdecznym kolegą Sebastianem Nowickim...  
With my very good friend, Sebastian Nowicki...*



*Niski przelot nad pasem...  
Low pass above runway...*



*Miło było przypomnieć sobie latanie na Zlinie 50...  
It was a pleasure to fly Zlin 50 again...*



*Przed startem z przyjaciółmi. Pokazy zaszczycił sam Marek Szufa. Nie wiem, dlaczego ale jak On patrzy to czuję się jakbym zdawał egzamin...  
Before departure, with my friends. One of the air show performers was Marek Szufa. I don't know why but when he watches me flying I always feel like during an exam...*

Następnego dnia odbyło się zakończenie Mistrzostw Polski w Akrobacji Szybowcowej, rozgrywanych równoległe z naszymi kwalifikacjami. Odbyły się pokazy lotnicze, w których wzięłem czynny udział.

Po kilku dniach latania w Łososinie, bardzo polubiłem ten aeroklub. Piękne tereny otaczające lotnisko i przemili ludzie, spowodowali, że chciało się tam wracać. Cały trening do mistrzostw świata odbywałem, więc w Łososinie. Było to zaledwie kilka dni, ponieważ mistrzostwa świata zaczęły się 9 sierpnia, ale mimo tego udało mi się zrobić kilkanaście lotów treningowych.

» Koniec lipca 2010 obfitował w bardzo dobrą pogodę, więc pewnego popołudnia wybraliśmy się z kolegami trzema samolotami z Łososiny do Nowego Targu na piknik lotniczy. Ponieważ leciałem najsłabszym samolotem – notabene nową Cessna 206 Turbo, zostałem prowadzącym ugrupowania. Moimi skrzydłowymi była Extra 330 i Zlin 50. W tej formacji wpadliśmy nad lotnisko w Nowym Targu i pohałasowaliśmy chwilkę. Po lądowaniu okazało się, że wszyscy chętnie zobaczyliby Extra 330 w pokazie indywidualnym. Nie trzeba było mi tego powtarzać. Przebrałem się w kombinezon i w kilkanaście minut byłem już gotowy do lotu. Jak zwykle, bawiłem się świetnie.

I ran into the airplane. 20 minutes later I was taxiing and preparing myself for flying a qualifying sequence. After the flight I refueled and flew Free program. It was a crazy day and in the evening I didn't know what my name was but it was worth it as I felt huge satisfaction as I won qualifications. The prize was a feast with my friends acrobats. This was a very long but altogether a very happy day.

The next day the Polish Championships in Acrobatic Glider finished as it was parallel with our qualifications. There was an air show and I took an active part in it.

After several days of flying in Lososina I became very fond of the Aeroklub. Beautiful landscapes surrounding the airport, very nice people – all of that made me want to come back. I did the entire workout to the world championships in Lososina. It was just a few days because the World Cup began on the 9th of August but despite that I managed to fly several training flights.

» There was a great weather in end of July 2010 so one afternoon we all went from Lososina to Nowy Targ in three planes. There was an air picnic. As I flew the weakest plane – incidentally a new Cessna 206 Turbo – I was leading the groups. My wings were Extra 330 and Zlin 50. We landed



*Chmury dociskały do ziemi...  
Low clouds have pushed me to the ground...*



*Półbeczka i pchanie... chyba jestem uzależniony...  
Half roll and push... I think I'm addicted...*



*Po zakończonym locie jak zwykle biegiem do chłopaków na... w tym przypadku kiełbasę Juhasa...  
After successful flight I had always run quickly to my friends... In this case to try special local food...*

*Dociągnąć drążek... i pełna noga... efekt gwarantowany... Pull the stick... and full rudder... effect guaranteed...*

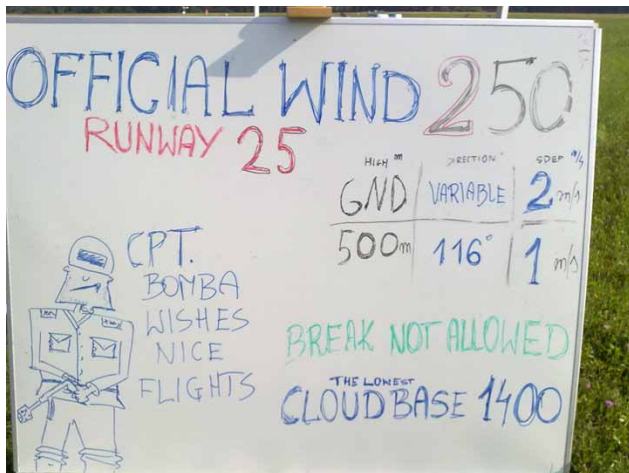


» W dniu 1 sierpnia 2010 wszyscy reprezentanci Polski biorący udział w Mistrzostwach Świata w Akrobacji udali się do Radomia, aby tam odbyć pierwszy trening, oblatać strefę i samoloty. Każdy z nas wykonywał po dwa, trzy loty dziennie trenując wszystkie wiązanki i szlifując formę, aby ta osiągnęła szczyt w trakcie trwania zawodów. Mistrzostwa



Trening na sucho, tzw. pieszo latając to ważny element przygotowania do każdego startu. Przygotowanie do wiązanki dowolnej – 10 sierpień 2010 r.  
*Training on the ground, called "walking flying" is very important element of preparation for each sequence. Preparation for free sequence – August 10th 2010*

Właściwa ocena warunków panujących w strefie to klucz do zwycięstwa.  
 Pomocy szukać należy wśród najlepszych  
*Proper weather judgment is a key to win. We were always using best sources*



on the Nowy Targ airport in this formation and we made a noise for a little while. After we landed it turned out that everybody wanted to see Extra 330 in the solo display show. They didn't need to ask me once again. I changed into flying suit and in several minutes I was able to fly. As usual I had a great time.

» On the 1st of August 2010 all the Polish representatives participating in the World Aerobatics Championship went to Radom to do the first training and fly the zone and the aircraft. Each of us performed about two or three flights a



Stres najlepiej się zwalcza z towarzyszami broni. Kolejny dzień rywalizacji za nami. Po zahangarowaniu samolotów z Radosławem Rumszewiczem – 10 sierpień 2010 r.  
*The best way of fighting with stress is to be between friends. Another contest day is over. After securing planes in hangar with Radosław Rumszewicz – August 10th 2010*

Ostatnie chwile przed startem. Dopinanie się w uprzęży i w pasach to bardzo ważny element całego lotu. Wszystko musi być idealnie, aby nie rozproszyć zawodnika w trakcie wykonywania wiązanki  
*Last moments before departure. Proper harness and seatbelts position is a key element of the flight. Everything has to be ideal in order not to get distracted during sequence*



Świata w Akrobacji Samolotowej z Radomiu były dla mnie bardzo udane. Mimo tego, że startowałem na słabo przygotowanym technicznie samolocie udało mi się uzyskiwać całkiem niezłe wyniki i po dwóch wiązankach być najlepszy z polskiej reprezentacji. W moim mniemaniu były to moje najlepsze mistrzostwa i nie chodziło wcale o miejsce. Latałem bardzo spokojnie i rozważnie. Po popełnieniu błędów szybko o nich zapomniałem i pracowałem dalej na wynik końcowy. Po lotach czułem, że wreszcie zaczynam panować nad stresem, emocjami i ciałem. Czułem, że zaczynam być jednością z maszyną (jaka ona by nie była to) słucha mnie i wykonuje moje polecenia. To było wspaniałe uczucie. Los chciał, że życie zawodowe dogoniło mnie na tych mistrzostwach i musiałem w trybie pilnym wrócić do Barcelony, aby stawić się tam na lot, pomimo tego, że zakwalifikowałem się do drugiej wiązanki nieznannej i miałem bardzo komfortową sytuację, aby powalczyć o miejsca nawet w pierwszej 20stce i dodatkowe punkty w klasyfikacji drużynowej.

Po początkowej ogromnej frustracji, wróciłem do Hiszpanii i odpocząłem myśląc już o nadchodzących mistrzostwach Polski w Akrobacji Samolotowej.

day practicing all the sequences in order to be in the best shape in the championships.

Aerobatics World Championships in Radom were very successful for me. Even though the plane I started with was technically poor I managed to get quite good results and after two flight sequences I was the best in the Polish team. In my opinion it was my best championship and it was not about getting the first place. I flew very calmly and sensibly. After committing some mistakes I forgot about them quite quickly and I was working further for the final result. After the flight, I finally started to feel that I control my stress limits, my emotions and the body. I felt me and the plane (whatever it was) were the one and I knew it listened to me and did all I wanted it to do. It was a great feeling. Unfortunately, as fate would have it, I had to come back to Barcelona urgently because of my work – I had to fly there despite the fact I qualified for the second Unknown program and I was in a very good situation to fight for a place out of the 20 and extra points in the team classification.

I felt frustrated but I went back to Spain and had a rest thinking about upcoming Poland Aerobatics championship.

*Lubię ten moment, na kilka sekund przed zamknięciem kabiny. Koncentracja i spokój to klucz do poprawnego wykonania zadania...*

*I like this moment, just few seconds before closing my canopy. Concentration and calmness is another key to complete the mission...*





*Każdy lot, bardziej lub mniej udany kończył się w ten sam sposób - uśmiechem od ucha do ucha...  
Each flight, performed better or worse, was completed the same way – with the big smile on my face...*



*Pieszko latając przed każdym lotem... "Walking flying" before each flight...*



*Adam Labus pomagał mi nie tylko w poprawieniu mojej techniki pilotowania, ale także w obsłudze maszyny przed lotami – sierpień 2010 r.  
Adam Labus was helping me not only with rising my aerobatic pilot skills, but also with all technical issues of the plane – August 2010*

Wcześniej jednak postanowiłem zniwelować błędy, które popełniałem na Mistrzostwach Świata spowodowanych wcześniejszym brakiem nadzoru trenerskiego z ziemi. Poprosiłem mojego mentora i pierwszego instruktora akrobacji Adama Labusa, aby popatrzył na moje loty i udzielił kilku wskazówek dotyczących figur, których wykonanie sprawiało mi największe kłopoty.



*Start do kolejnej strefy... Departure for another training flight...*

Before that, however, I decided to correct the mistakes I had committed in the World Championships due to lack of coach supervision from the ground. I asked Adam Labus, my mentor and first instructor, to look at my flights and to give me some guidance on the figures which were somehow problematic for me.



*Ostatnie chwile koncentracji przed startem...  
Last moments of concentration before departure...*



*Ciągłe podróże pomiędzy Gironą Costa Brava a Łososiną powodowały, że stałem się mieszkańcem dwóch lotnisk...  
Travelling between Girona Costa Brava and Łososina was the reasons I sometimes felt like a resident of two airports...*



*Ale zmęczenie nigdy się nie liczyło – najważniejsze zawsze było latanie, obcowanie z ludźmi lotnictwa i z samolotami...  
But tiredness never matter to me. Being able to fly and being among people of aviation and planes was the most important...*

Trening był zakończony. Ostatnie dni sierpnia spędziłem na lotnisku Muchowiec w Katowicach. W dniu 28 sierpnia 2010 roku został tam zaplanowany piknik lotniczy, w którym wziąłem udział. Wykonywaliśmy loty w szykach i na akrobację indywidualną. To było wspaniałe oderwanie się na chwilę od rutynowych lotów na wykonywanie wiązań akrobacyjnych.

The trainings finished. I spent the last days in August in Muchowiec airport in Katowice. There was an air picnic planned for the 28th of August 2010 in which I took part. We made flights in formations and solo aerobatics. This was amazing for getting away from routine flights and performing sequences.

*Ach ta prędkość... Speed...*





*Wspólny trening z kolegami. Prowadzi na Zlinie 50 – Adam Labus, prawy prowadzony na Extra 330 – Łukasz Świdorski, oblatujący parę na Extrze 330 – Artur Kielak – 28 sierpień 2010 r.*

*Formation flying training with friends. Leader in Zlin 50 – Adam Labus, right wing in Extra 330 – Łukasz Świdorski, flying around them in Extra 330 – Artur Kielak – August 28th 2010*



*Warto było odrabiać lekcje w szkole...  
It was worth to do my homework at school...*



*Pokaz na bojowo – Katowice Muchowiec – 28 sierpień 2010 r. Solo combat demo – Katowice Muchowiec – August 28th 2010*

*Trening do wykonywania pokazów na Katowickiej Extrze 330 Training to the air shows on Katowice's Extra 330*





*Przelot dwóch Extra 330 nad Muchowcem. Prowadzący - Łukasz Świdorski, prawy prowadzony - Artur Kielak - 28 sierpień 2010 r.  
Flyby of two Extra 330 above Muchowiec. Leader - Łukasz Świdorski, right wing - Artur Kielak - August 28th 2010*

» Wreszcie nadeszły upragnione Mistrzostwa Polski w Akrobacji Samolotowej 2010. Czułem, że jestem przygotowany. Byłem bardzo spokojny i zrelaksowany. Oddawałem się spotkaniom towarzyskim i długim rozmowom z kolegami, których nie widziałem od Mistrzostw Świata.

Niestety prognozy pogody dawały nam nikłe szanse na rozegranie wszystkich konkurencji, po cichu liczyłem, chociaż na dwie.

Przyszedł 8 września, piękna pogoda od rana. Przyjechałem na lotnisko z moimi kompanami i zaczęliśmy szykować maszyny. Od początku czułem, że dopisuje mi szczęście - do lotu na wiązankę obowiązkową wylosowałem numer, który chciałem. Teraz tylko spokój i dzisiaj strefa jest moja - pomyślałem. Wiązankę odlatywałem bardzo spokojnie i pewnie, planując wszystko na kilka kroków do przodu,

*Czas na mnie...przygotowania do startu  
My turn... Preparation for departure*



» 2010 Poland Aerobatics Championships came at last. I felt I was well prepared. I was calm and relaxed. I went on meeting with friends whom I didn't see since the World Cup. Unfortunately, weather forecasts were not optimistic and gave us a little chance for taking part in each category but I hoped for at least two of them.

The 8th of September broke and the weather was beautiful from the early morning. I went to the airport with my friends and we started preparing the planes. I felt I was being very lucky from the very beginning - I drew the number I had wanted to have for obligatory Known program. I thought to myself that now I needed calmness and the zone was mine. I flew calmly and confidently, planning everything ahead, thinking about the tactics. I felt as if I was in a Boeing cockpit. I was not throwing myself in the sky, I was realizing the

*Odtworzenie gotowości po zakończonym locie...  
Preparing the plane for next flights after completing my sequence...*





*Ogłoszenie wyników zawodów... Pomimo tego, że nie zostały ukończone byłem bardzo szczęśliwy. Tak szczęśliwy, że...*  
*Announcing contest final results... Despite the fact that contest was not completed I was very happy. Happy so much that...*

*...poszedłem polatać... ... I went flying...*





Zdjęcie grupowe uczestników Mistrzostw Polski w akrobacji samolotowej Świdnik 2010r.  
Photograph of all competitors during Polish National Aerobatics Championships – Świdnik 2010

Po locie pokazowym nie potrafiłem ukryć radości... After solo display flight, I couldn't hide happiness...





*Przelot naszej formacji... Our formation flyby...*

myśląc o taktyce. Czułem jakbym zarządzał kokpitem Boeinga. Nie rzucałem się po niebie tylko realizowałem założony wcześniej plan. Taktyka się opłaciła. Wygrałem swoją pierwszą konkurencję Mistrzostw Polski. To zmotywowało mnie jeszcze bardziej i umocniło wiarę w to, że mogę wygrać. Nic nie było mnie już w stanie wyprowadzić z równowagi – nawet potworny ból szyi spowodowany przeziębieniem mięśnia karku. Niestety tym razem pogoda wygrała z nami wszystkimi i pożegnałem się z marzeniem o pierwszym Mistrzostwie Polski w Akrobacji. Do końca tygodnia nie odbyły się już żadne loty. Dopiero ostatniego dnia pokazało się słońce, które umożliwiło jedynie wykonanie kilku pokazów indywidualnych i wspólny przelot nad grób śp. Janusza Kasperka o memoriał, którego mieliśmy walczyć w ten pochmurny weekend.

plan I had had in my head earlier. The tactics was worth it – I won my first competition. It motivated me even more and made me believe that I can win everything. Nothing could now disturb me, even awful neck pain caused by problems with the muscles. Unfortunately, the weather won with us all and I had to say goodbye to my first Poland Aerobatic Championship. Until the end of the day the sun came out and it allowed us to perform only few solo flights and common flight above the late Janusz Kasperek to participate in his Memorial which was supposed to happen this cloudy weekend.

*Lot nad cmentarz w Świdniku ku czci śp. Janusza Kasperka.  
Prowadzący na Extra 300 – Ireneusz Jesionek, lewy prowadzony na Zlinie 50 – Piotr Haberland, prawy prowadzony na Extra 330 – Artur Kielak, zamykający na Extra 330 – Wojciech Krupa – 12 września 2010 r.*

*Formation flight above cemetery to pay homage to the late Janusz Kasperek, the leader in Extra 300 – Ireneusz Jesionek, left wing in Zlin 50 – Piotr Haberland, right wing in Extra 330 – Artur Kielak, closing formation in Extra 330 – Wojciech Krupa – September 12th 2010*



---

Sezon 2010 obfitował w mnóstwo ciekawych imprez, pokazów, pikników, ale przede wszystkim dla mnie był rokiem prób nowego samolotu, sprawdzenia jego możliwości, wymyślania nowych figur i manewrów, jak też pracy nad stylem i techniką pilotowania. Z niecierpliwością czekam na rok 2011, który mam nadzieję przyniesie wiele ciekawych akrobacyjnych przygód.

The 2010 season was full of interesting events, show and picnics but more importantly it was the year of testing new aircraft, its capabilities, creating new figures and maneuvers as well as working on new styles and techniques. I'm waiting for 2011 impatiently and I hope for it to bring a lot of new and interesting acrobatics adventures.

»» Artur Kielak, 2010

