

«Искры»

Первая в Польше профессиональная пилотажная группа была сформирована 16 февраля 1969 года на базе одной из эскадрилий 60-го учебного авиационного полка, дислоцированного на аэродроме Радом. В ее состав вошли восемь летчиков (четыре основных, один резервный и три солиста). Командиром был назначен опытный летчик-инструктор капитан Януш Лодзинский, он же стал пилотом-лидером. Группа вначале не имела названия, но поскольку летчики летали в основном строем «ромб» (это основное построение пилотажников во всем мире), то коллеги стали их в шутку называть «ромбиками». Прозвище прижилось, и вскоре в штабных документах группу стали официально именовать «Ромбик».

Дебют состоялся 5 октября 1969 года, и в тот же день солист группы летчик майор Альбен Коссек попал в очень опасную ситуацию: на его самолете остановился двигатель и летчик получил указание о катапультировании. Однако майор Коссек принял решение сажать самолет без шасси на грунт рядом с полосой аэродрома. Посадка прошла успешно, и летчик не получил никаких травм. Первый же публичный показ «Ромбик» дал во время празднования Дня польских ВВС на авиабазе Деблин 17 августа 1971 года.

Польские пилотажники выступали на УТС TS-11 «Искра». Эта машина была разработана в Польше коллективом конструкторов из Авиационного института в Варшаве. Согласно требованиям польских ВВС, самолет должен был

применяться как для первоначальной, так и для продвинутой подготовки летчиков, с возможностью использования бортовых систем вооружения. Разработку будущего TS-11 возглавил Тадеуш Солтык, а его инициалы составили название машины. Одновременно с «Искрой» шла разработка двигателя SO-1 с расчетной тягой 981 кгс. Первый полет TS-11 совершил 5 февраля 1960 года с аэродрома Окенце под управлением летчика-испытателя А. Абрамовича. Испытания показали, что «Искра» отлично подходит на роль учебного самолета прежде всего благодаря легкому пилотированию, прощающему ошибки летчика. Самолет отличался легким наземным обслуживанием, удобным доступом к агрегатам и оборудованию. Полученные характеристики рождали надежду, что «Искра» станет стандартным УТС для ВВС стран Варшавского договора.

Местом проведения сравнительных испытаний претендентов стал подмосковный аэродром Монино. На нем встретились советский Як-30, чехословацкий L-29 «Дельфин» и польский TS-11, получивший к тому времени название «Искра». В конце августа самолет совершил перелет по маршруту Варшава – Минск – Смоленск – Кубинка – Монино. Здесь самолеты подверглись всесторонним исследованиям на земле и в воздухе. По мнению летчиков-испытателей ГК НИИ ВВС, польская машина больше походила на истребитель, чем на УТС, и поэтому довольно быстро выбыла из «игры». В то же время «Искра» получила всеобщее одобрение, особенно она отличалась

Bialo-Czerwone Iskry (English: White-Red Sparks)

The first Polish professional aerobatic display team was formed on February 16, 1969 from a squadron of the 60th Training Wing at Radom Air Base. It included eight pilots (four display pilots, one spare pilot and three solo pilots). Experienced pilot-instructor Captain Janusz Lodzinski was appointed as a team commanding officer and leader pilot. Originally, the team had no name but since the pilots flew mainly in the diamond formation (traditionally called in Poland "the rhomb formation"), the colleagues jokingly nicknamed them as Rom-bik. This nickname has taken root, and after a while the HQ documents already officially referred to the Rombik team.

The Rombik made its debut on 5 October 1969, and on the same day solo pilot Major Albin Kossek was involved in a very dangerous situation – his engine stopped suddenly and the pilot was instructed to eject. However, Maj. Kossek made a decision to land the plane without extending the landing-gear at the beginning of the runway. The pilot landed successfully and sustained no injuries. The first public demonstration was made at the Aviation Day at Deblin on August, 17, 1971.





удобством наземного обслуживания. Существенными замечаниями к машине были разве что большие габариты и малая нагрузка на ручку управления. Победителем того исторического конкурса стал чехословацкий самолет L-39 «Альбатрос».

Но Польша не отказалась от своего детища, и 11 ноября 1963 года первая серийная «Искра» поднялась в небо, а всего было построено 423 экземпляра «Искр» всех модификаций.

За время существования «Искр» на них прошло обучение свыше двадцати выпусков польских военных летчиков. Большинство самолетов этого типа находилось в 58-м авиационном учебном полку (ауп) в Деблине, 60-м ауп в Радоме и 61-м ауп в Бялой Подляске. Именно «Искры» 60-го учебного авиаполка дали имя польской национальной пилотажной группе.

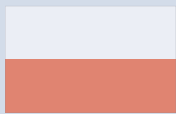
В мае 1975 года майор Альбен Коссек сменил лидера группы и первого командира Януша Лодзиньского и воз-

The Polish display pilots flew the TS-11 Iskra (Spark) trainer aircraft developed by Polish designers in the Warsaw Institute of Aviation. According to the requirements of the Polish Air Force, the aircraft was expected to be used both for the basic and for the advanced training. The aircraft was designed to have also underwing pylons to carry weapons. The TS-11

designer team was headed by Tadeusz Solyk – hence a designation letters TS. Simultaneously the designers developed engine SO-1 with a rated thrust of 981 kgf.

The TS-11 prototype made its first flight over Okenz Air Base on 5 February 1960. The aircraft was piloted by test-pilot A. Abramovich. The tests proved that the Iskra was an excel-





главлял группу в течение пяти лет, до тех пор пока его не сменил капитан Тадеуш Сокол. В 1981 году в связи с политическими событиями в Польше выступления группы «Искры» временно прекратились. Лишь весной 1984 года летчики приступили к тренировкам, и вторым дебютом было их выступление 15 июля 1984 года на авиационном празднике в Познани. В том же году группа получила нового лидера – им стал капитан Кшиштоф Юрек.

В последующие годы группа активно работала над расширением своей пилотажной программы. В 1989 году ее состав был дополнен еще двумя машинами, и группа получила свое окончательное название – «Искры». Дело в том, что для выступлений польские пилотажники использовали основной учебно-тренировочный самолет нацио-



lent trainer first of all due to pilot-friendly configuration of flight controls. The aircraft was also simple in maintenance due to easy access to various units and equipment. The obtained characteristics gave birth to hopes that the Iskra would become a standard trainer in the Air Forces of the Warsaw Treaty countries.

Monino Air Base near Moscow became a field where three bidders, the Soviet Yakovlev Yak-30, Czech Aero L-29 Delfin and Polish PZL TS-11 Iskra, were examined. In late August, the Iskra took off en-route from Warsaw via Minsk, Smolensk and Kubinka to Monino. In Monino Air Base the aircraft underwent comprehensive ground and air tests. According to test pilots of the State Research Center of the Soviet Air Force, the Polish aircraft was the fighter rather than the trainer, and therefore

dropped out of the contest rather quickly. At the same time, the Polish Iskra won general recognition especially owing to its easy ground maintenance configuration. Serious critics related to its large overall dimensions and very light load on the control stick. That historic contest was won by the Czech-built Aero L-39 Albatros.

Nevertheless, Poland did not abandon its "child". On 11 November 1963, the first in-production Iskra took off and climbed into the sky. Totally 423 such aircraft of different modifications have been built.

Polish military pilots of more than twenty graduate courses were trained in the Iskra. The majority of these aircraft were assigned to the 58th Training Wing (Deblin), 60th Training Wing (Radom) and 61st Training Wing (Biała Podlaska). It was the Isk-



нальных ВВС TS-11 «Искра» (Польша отказалась в свое время принимать на вооружение чехословацкий УТС Л-39 «Дельфин», ставший стандартным самолетом для первоначального обучения летчиков практически всех стран Варшавского договора). Вскоре кому-то пришла в голову мысль назвать группу «Искры» вместо не слишком удачного названия «Ромбики». Новое имя пришлось ко двору, и в историю польская эскадрилья показательного пилотажа вошла именно под ним.

Во время авиашоу в Познани в 1991 году группа выступала уже под новым названием и впервые показала групповой пилотаж шести самолетов в тесном строю. Начиная с 3 мая 1993 года группа выступала уже на девяти самолетах. Пилотаж девятки очень эффектно дополняли выступления двух солистов, которые, в частности, демонстрировали такие трудные для выполнения фигуры, как «перевернутая петля» и «перевернутый разворот».

После 1995 года состав группы практически полностью обновился, в 1998 году ее возглавил майор Томаш Радольски. Состав «Искр» постоянно менялся – ветераны

покидали группу, на их место приходили молодые, но уже опытные пилотажики из строевых частей. Группа выступала на многих авиационных шоу в Польше и за границей. Во время авиашоу в Чешской Республике в 1996 году «Искры» были номинированы как лучшая пилотажная группа этого праздника.

Трагическим днем стало 11 ноября 1998 года. По поводу Дня независимости Польши в Варшаве должен был состояться воздушный парад, и на разведку погоды вылетел самолет с бортовым номером 35И. Это был последний полет для этой машины и ее экипажа. Через несколько минут после начала полета в очень плохих метеоусловиях самолет потерпел катастрофу недалеко от городка Отвок. Погибли оба летчика.

После рокового происшествия последовал довольно длительный перерыв в выступлениях группы, и лишь в 2000 году она возобновила свои показательные полеты. Это было уже на аэродроме Деблин, куда группа передислоцировалась в связи с происходившими в польских ВВС реструктуризационными мероприятиями. 17 июня 2000 года состоялся первый показ на новом месте.

Поскольку это была, по сути, новая пилотажная группа, она получила и новое название – «Бело-красные искры», и новую окраску, соответствующую национальным цветам Польши. Летчикам тяжело было расставаться со своей родной авиабазой Радом, после того как 31 год группа была приписана к этому аэродрому. 17 июня 2000 года, покидая Радом, «Искры» собрались в небе и в последний раз прошли над городом.

В составе обновленной пилотажной группы «Бело-красные искры» выступают шесть летчиков, которые дополняются одним солистом и одним резервным пилотом. Все летчики-пилотажики поступают в группу по конкурсу и проходят постоянную службу в 1-м тренировочном центре в Деблине.

ras of the 60th Training Wing that gave the name to the Polish national aerobatic display team.

In May 1975, Major Albin Kossek replaced Janusz Lodzinski as the commanding officer and leader of the team. Maj. Kossek commanded the team for five years until he was replaced by Capt. Tadeusz Sokol. In 1981, in the context of political disturbances in Poland, the demonstration flights of the team were temporarily suspended. Only in the spring of 1984, the pilots started practicing, and their second debut was made at an air show in Poznan on 15 July 1984. The same year, Captain Krzysztof Jurek became a new team leader.

The following years, the team made active efforts to expand its routine. In 1989, it received two additional Iskras, and its name was officially changed to Iskry (Sparks). As a matter of fact, the Polish display pilots flew the main national trainer of the Polish Air Force, the TS-11 Iskra, (some time ago Poland refused to adopt Czech-built Aero L-39 Albatros that became a standard basic trainer in the Air Forces of practically all Warsaw Treaty countries). A short time later, somebody suggested to call the team Iskry (Sparks) instead of intricate name Rombik. The new name went over big, and the Polish display squadron went down in history under this name.

At an air show in Poznan in 1991, the team performed already under its new name and demonstrated maneuvers in the tight 6-ship formation. As from May 3, 1993, the team pilots flew already nine aircraft. The aerobatic flights of these nine ships were impressively enriched by the flights of two solo pilots. In particular, they made such complicated figures as the full inverted loop and turn.

After 1995, the team crew was practically completely changed. In 1998, Major Tomasz Radolinski became a team commanding officer. The crew of the Iskry team was in the process of on-going reshuffle – veterans left the team while young but skilled pilots came instead from combat squadrons. The team participated in many air shows in Poland and overseas. In 1996, at the air show in the Czech Republic the Iskry team was rated the best display team of the festival.

11 November 1998 became a black day of the team. The celebrations scheduled for the Independence Day were to include an air parade over Warsaw. Twin-seater # 35И took off for weather reconnaissance. It was the last flight of the plane and its crew. In a few the aircraft crashed near Otwock minutes in very bad weather conditions killing both crewmen.



Показательная программа «Бело-красных искр» включает в себя довольно сложные маневры, совершаемые в плотном строю. Так же как многие их коллеги, они совершают перестроения в процессе выполнения того или иного маневра. В авиационном мире это считается высшим уровнем мастерства.

«Искры» являются желанными гостями многих престижных авиационных праздников. В 2001 году группа участвовала в авиационном шоу во французском городе Истрес, а также в международном авиашоу Royal International Air Tattoo. В последующие годы интенсивность показов составляла иногда до 10 выступлений в год.

This fatal accident interrupted the flights of the team for a long time. And only in 2000, the team resumed its demonstration flights. It was already after the team moved to Deblin Air Base due to reorganizations in the Polish Air Force. On 17 June 2000, the team performed its first demo flights over the new home air station.



Since it was actually a new team, it received a new name, Bialo-Czerwone Iskry (White-Red Sparks), and a new paint scheme corresponding to the national colors of Poland. For the pilots it was not easy to leave their home air base Radom after 31 years of stationing there. On 17 June 2000, leaving the Radom Air Base the TS-11 Iskras made their last farewell formation pass over the city.

The crew of the new Bialo-Czerwone Iskry team includes six display pilots, one solo pilot and one spare pilot. To join the team all pilots undergo qualification tests. Besides all of them are regular officers of the 1st Flying Training Center, Deblin.

The routine of the Bialo-Czerwone Iskry team includes rather complicated maneuvers in tight formations. Likewise many their colleagues they make maneuvers with reformations. In the pilot community such evolutions are considered a demonstration of top airmanship.

The Iskry team is a welcome guest at many famous air shows. In 2001, the team participated in Istres Air Show 2001, France, and in the world's largest military air show Royal International Air Tattoo, Great Britain. In subsequent years their schedule was tough enough – sometimes they made up to 10 demonstrations annually.

**Тактико-технические характеристики
самолета PZL-Милец TS-11 «Искра»**

Экипаж, чел.	2
Силовая установка	ТРДД SO-3W (1 x 1 110 кгс)
Размах крыла, м	10,06
Длина, м	11,25
Высота, м	3,5
Максимальная взлетная масса, кг	3 840
Максимальная скорость, км/ч	720
Минимальная эволютивная скорость, км/ч	150
Скороподъемность, м/с	20
Потолок, м	12 500
Дальность полета, км	1 260
Запас топлива (во внутренних баках), л	1 200
Допустимая перегрузка	+8/-4
Вооружение	23-мм пушка и 4 x НАР

Примечание: на пилотажном варианте TS-11 пушка демонтирована и установлен дымогенератор.

PZL-Mielec TS-11 Iskra specifications

Crew	2
Powerplant	SO-3W 1 110-kg/f turbofan
Wing span, m	10.06
Length, m	11.25
Height, m	3.5
Max takeoff weight, kg	3 840
Max speed, km/h	720
Minimum handling speed, km/h	150
Rate of climb, m/s	20
Ceiling, m	12 500
Range, km	1 260
Internal fuel capacity, litre	1 200
G-tolerance	+8/-4
Weapons suite	23-mm canon, 4 rockets

Note: The display TS-11 Iskra version features a smoke generator instead of the cannon.

