

moto kwartalnik lotniczy **.pl** **szybowce**

nr **1**/2012 (1)
cena 9,00 zł
(w tym VAT 8%)



**Twardy
w lataniu**



**Poświęcić
lata życia**



Być pilotem



Dlaczego motoszybowce?

Fundacja została ustanowiona przez Jana Borowskiego i jego syna, Stanisława.

Organizacja ta podjęła się misji ochrony przed zniszczeniem oraz, co ważniejsze, przed zapomnieniem dóbr kultury i tradycji zabytkowej techniki lotniczej. Wiąże się to z rekonstruowaniem zabytkowych samolotów i przywróceniem ich do stanu lotnego, ale również z odzyskiwaniem dokumentacji, pamiątek, świadectw związanych z historią lotnictwa. W celu przybliżenia społeczeństwu przeszłości, owe okazy są w następstwie wystawiane w muzeach, prezentowane na piknikach lotniczych, wystawach, targach czy konferencjach z zakresu lotnictwa. Ponadto, by realizować swoje cele statutowe, Fundacja podejmuje się również odpłatnej naprawy lub konserwacji statków powietrznych.

Zadaniem Fundacji jest też popularyzacja polskiej oraz światowej tradycji, historii i techniki lotniczej, a jednocześnie prowadzenie działalności edukacyjnej i oświatowej w tym zakresie.

W 2010 roku została nawiązana współpraca z Aeroplane Magazine (brytyjski miesięcznik) oraz z wieloma polskimi tytułami lotniczymi, które pomagają w realizowaniu misji Fundacji.

FZPN od początku 2011 roku jest częścią międzynarodowej organizacji European Federation Historic Aviation (www.efha.eu), co znacznie usprawnia działania fundacyjne na terenie Unii Europejskiej.

Szczegółowe informacje znajdują Państwo na naszej stronie internetowej: www.fzpn.org

Kontakt: jaworski@fzpn.org



FUNDACJA ZABYTKI POLSKIEGO NIEBA



OSIĄGNIĘCIA oraz PROJEKTY:

- odrestaurowany, w pełni sprawny TS-8 Bies
- bardzo zaawansowana restauracja Jakowlewa (JAK-11)
- przygotowania dokumentacji do rekonstrukcji RWD-9
- zaawansowana rekonstrukcja motoszybowca BAK II (patrz str. 25)



UWAGA

Przeznacz nam 1% swojego podatku.
POMÓŻ NAM ODTWORZYĆ NAJDOSKONALSZE POLSKIE KONSTRUKCJE!!!
W druku PIT wystarczy wpisać w odpowiedniej rubryce naszą nazwę i nr KRS:
Fundacja Zabytki Polskiego Nieba, KRS 0000303701

Wydawca:


**Polskie Stowarzyszenie
Motoszybowcowe**

ul. Ustrzycka 1, 61-324 Poznań

NIP 782 253 68 71

REGON 301 891 641

Redakcja:

DOM WYDAWNICZY NETTER

ul. Głogowska 26, 60-734 Poznań

tel. 61 866 78 58

tel. +48 (0) 501 180 575

tel. +48 (0) 515 079 888

sekretariat@merkuriusz.com.pl

redakcja@merkuriusz.com.pl

www.motoszybowce.pl

Redaktor naczelna:

Mariola Zdancewicz

Asystent redakcji:

Lidia Piechocka

Korekta:

Patrik Szaj

Współpraca:

Andrzej Glass, Jerzy Kolasieński,

Ryszard Kędzia, Ryszard

Andryszczak, Maja Netter, Dariusz

Buda, Roma Kołak

Na okładce: J6 Fregata

Skład: Pre-Press Studio Krzysztof

Spychał, www.spychał.pl

Druk:

Zakład Poligraficzny DRUKMA sp.j.,

ul. Smoluchowskiego 5,

60-179 Poznań



Drodzy Czytelnicy!

Oddajemy w Wasze ręce pierwszy numer kwartalnika Motoszybowce.pl.

Dlaczego teraz? Jest ku temu kilka powodów.

Pierwszy z nich to mała – nawet w środowisku lotniczym – wiedza dotycząca roli latania motoszybowcowego w ogólnie rozumianym szkoleniu lotniczym. Kwartalnik będzie zamieszczał materiały i opracowania związane z historią motoszybownictwa, jego funkcją techniczną i edukacyjną, a także wpływem na rozwój rekreacji i turystyki lotniczej.

Drugi powód to zamiar przybliżenia Czytelnikom przepisów wprowadzanych w Unii Europejskiej, które umożliwią wykorzystanie nowej, efektywnej drogi szkolenia pilotów oraz mechaników. Przepisy te w zdecydowany sposób włączają szkolenie motoszybowcowe w proces uzyskiwania uprawnień lotniczych oraz doskonalenia umiejętności.

Wreszcie trzeci powód: fakt, że kwartalnik wydaje nowo powstałe Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe (PSM), które w ten sposób realizuje przyjęte cele statutowe.

Na łamach magazynu będziemy również propagować nowe idee, rozwiązania techniczne, a także osiągnięcia sportowe związane bezpośrednio lub pośrednio z motoszybownictwem.

W numerze inauguracyjnym znajdziecie wywiad z legendarnym konstruktorem lotniczym, Jarosławem Janowskim. Przedstawia on tło i proces budowy motoszybowca J6 Fregata oraz ujawnia plany motoszybowca dwumiejscowego J7. Zamieściliśmy także wywiad z prezesem Aeroklubu Polskiego, Włodzimierzem Skalikiem, oraz materiał historyczny o patronie naszego Stowarzyszenia, wybitnym konstruktorze, wspaniałym człowieku i wielkim patriocie – Antonim Kocjanie.

Waldemar Ratajczak

Prezes Zarządu Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego

W N U M E R Z E :

Fundacja Zabytki Polskiego Nieba	2
Twardy w lataniu	4
Lotnictwo to pewna sztuka...	8
Dlaczego motoszybowce?	12
Przepisy jak kaganiec	18
Poświęcić lata życia	22
Motoszybowiec Bąk II – rekonstrukcja	25
Spotkania z Fregatą	26
Werteksofobia	27
Być pilotem	28



Przepisy
jak kaganiec
18



Lotnictwo
to pewna sztuka...

8



Motoszybowiec
Bąk II
– rekonstrukcja
25

s p i s t r e ś c

twardy w lataniu

Andrzej Glass

O ANTONIM KOCJANIE
– TWÓRCY PIERWSZEGO
DOBRZE LATAJĄCEGO
MOTOSZYBOWCA

■ Kocjan przy naprawie szybowca

Antoni Kocjan zasłynął na dwóch polach: jako wybitny konstruktor polskich szybowców w latach międzywojennych oraz cenny działacz wywiadu podczas okupacji, znany z udziału w akcji rozszyfrowywania tajemnicy pocisków V-1 i V-2.

Urodził się 12 sierpnia 1902 roku we wsi Skalskie koło Olkusza. Był synem gospodarzy wiejskich, Michała i Franciszki z Żurowskich. W lecie 1920 roku jako uczeń wstąpił ochotniczo do wojska, uczestniczył w wojnie polsko-bolszewickiej. W szkole należał do harcerstwa i drużyny pożarniczej. W 1923 roku zdał maturę w gimnazjum w Olkuszu i rozpoczął studia na Wydziale Elektrycznym Politechniki Warszawskiej, które przerwał po dwunastu miesiącach z powodu trudnych warunków materialnych. Zarabiał korepetycjami oraz pracując nocami na poczcie. Od 1924 roku przez dwa lata studiował na Wydziale Leśnym w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie.

W 1925 roku poznał studentów Sekcji Lotniczej Wydziału Mechanicznego Politechniki Warszawskiej, Stanisława Rogalskiego, Stanisława Wigurę, Jerzego Drzewieckiego i Jerzego Wędrychowskiego, z którymi przyjaźń połączyła go na lata. Gdy w grudniu 1925 roku w podziemiach Nowej Kieżarki powstały Warsztaty Sekcji Lotniczej Koła Mechaników Studentów PW, został ich kierownikiem i wkrótce stał się specjalistą z dziedziny technologii drewnianych konstrukcji lotniczych. W warsztatach budowano konstruowane przez studentów samoloty JD-2, WR-1, PS-1 i RWD. W 1928 roku stworzył w warsztatach Sekcji ślizgacz wodny własnej konstrukcji z napędem śmigłowym.

W 1929 roku przeszedł kurs pilotażu samolotowego w Aeroklubie Warszawskim. Podczas uroczystości pasowania na pilota usłyszał: *Kocjan Antoni otrzymuje w herbie trzy poduszki, aby, pilotując, miał wyżej, no i miękcej, a herb zowie się Łokietek, czego, spoglądając na pilota, można nie uzasadniać* (miał bowiem 165 cm wzrostu). W październiku 1929 roku Franciszek Żwirko i Antoni Kocjan pobili międzynarodowy rekord wysokości: osiągnęli pułap 4004 metrów na samolocie RWD-2, zaś we wrześniu 1931 roku Drzewiecki i Kocjan na RWD-7 poprawili go do wysokości 6023 metrów. W 1930 roku Warsztaty Sekcji przeniesiono do nowych budynków na Okęciu, gdzie Kocjan uruchomił produkcję serii samolotów RWD-2 i RWD-4 (łącznie 12 sztuk). Była to pierwsza seryjna produkcja tych warsztatów. Równocześnie zaprojektował i zbudował szybowce szkolne Czajka I i III oraz szybowiec przejściowy Czajka

II. Do końca dwudziestolecia międzywojennego wyprodukowano ich – łącznie z odmianą Czajka-bis z 1936 roku – 120. W 1931 roku Kocjan uzyskał kategorię C pilota szybowcowego w Bezmiechowej.

Ponieważ bardziej pasjonowały go szybowce niż samoloty, w lecie 1932 roku wspólnie z Wędrychowskim utworzył Warsztaty Szybowcowe, mieszczące się początkowo przy ul. Inżynierskiej 5, a następnie przy rogu ul. Topolowej i ul. Wawelskiej na Polu Mokotowskim, w byłych zabudowaniach Wytwórni Awiata z 1910 roku. Kocjan zaprojektował i zbudował w tych warsztatach szybowce: szkolny – Wrona (1932, wyprodukowano 400 sztuk), treningowo-



■ Szybowiec Czajka II (1931)



■ Szybowiec szkolny Wrona bis (1934). Wron zbudowano ponad 400

-wyczynowy – Komar (1933, 70 sztuk do roku 1939, a w latach 1948-49 – kolejne 23), treningowy – Sroka (1934, 36 sztuk), akrobacyjny – Sokół (1935, 10 sztuk), wyczynowy – Mewa, zaprojektowany wspólnie ze Szczepanem Grzeszczykiem (1936, 5 sztuk). oraz trzy wersje wyczynowego Orlika (1937-39, 17 sztuk).

Łącznie w latach trzydziestych powstało ok. 700 sztuk szybowców konstrukcji Kocjana na 1400 zbudowanych ogółem w Polsce. Prócz tych własnej kompozycji, Kocjan w swych warsztatach produkował także szybowce wyczynowe SG-3, SG-bis i SG-7 konstrukcji Grzeszczyka. Szybowce Kocjana były eksploatowane w dwunastu krajach, a z licencji budowano je w siedmiu. Nie tylko wyróżniały się wysokimi walorami użytkowymi, lecz także służyły z przemysłanej i prostej technologii, dzięki czemu stały się produktem na najwyższym poziomie światowym.

Na szybowcach Kocjana ustanowiono czterdzieści pięć rekordów krajowych. Najbardziej znany jest międzynarodowy kobiecy rekord długości lotu Wandy Modlibowskiej, 24 godziny i 14 minut, ustalony w 1937 roku na Komarze. W 1949 roku Stanisław Wielgus ustalił rekord 35 godzin i 14 minut, również na Komarze. Orlik III zajął drugie miejsce w konkursie na szybowiec olimpijski w lutym 1939 roku w Rzymie. Na Orliku II, wyeksportowanym do USA, w 1948 roku Paul McCready uzyskał rekordową wysokość 9600 metrów. Na szybowcu tym latano w USA jeszcze w 1981 roku. Za konstrukcję Czajek, Wron i Komarów Kocjan otrzymał w 1933 roku Srebrny

Łącznie w latach trzydziestych
powstało ok. 700 sztuk szybowców
konstrukcji Kocjana na 1400
zbudowanych ogółem w Polsce



■ **Treningowo-wyczynowy Komar (1933). Na Komarze W. Modlibowska ustaliła rekord lotu: 24 godziny i 14 minut**



■ **Szybowiec akrobacyjny Sokół (1935)**



■ **Dwumiejscowy szybowiec wyczynowy Mewa (1936)**



■ **Wyczynowy Orlik II (1938) w USA**

Krzyż Zasługi. W roku 1934 uzyskał licencję międzynarodową pilota sportowego.

W 1937 roku Kocjan zbudował jednomiejscowy motoszybowiec Bąk I (z silnikiem 28 KM), na którym w 1938 roku Michał Offierski pobił dwa rekordy międzynarodowe: wysokości: 4595 metrów i długości lotu: 5 godzin i 24 minuty. Kocjan był pierwszym konstruktorem na świecie, który zbudował w pełni udany motoszybowiec – tym samym wyprzedził światową technikę o 25 lat. Następnym był dopiero francuski Fournier RF-3 z 1963 roku. W 1938 roku powstał Bąk II (z silnikiem o mocy 32 KM). Na nim Tadeusz Derengowski wykonał w 1939 roku lot długości 4500 kilometrów na trasie Warszawa – Tallin – Warszawa – Wiedeń – Rzym, zajmując drugie miejsce w Międzynarodowym Zlocie Dziennikarzy Lotniczych w Rzymie. Bąków zbudowano dziewięć. W 1939 roku powstał projekt wersji seryjnej Bąka II o rozpiętości zmniejszonej z 12,2 metrów do 10,7 metrów, lecz przed wybuchem wojny nie zdążono stworzyć jego prototypu.

We wrześniu 1939 roku, podczas ewakuacji pracowników przemysłu lotniczego z Warszawy do Rumunii, Kocjan został ranny w Lublinie i powrócił do Warszawy. Na początku 1940 roku wstąpił do tajnej organizacji wywiadowczej „Muszkietierowie”, w której zajmował się wywiadem lotnikowym. Działalność jego została przerwana 19 września 1940 roku, kiedy aresztowano go i wywieziono do Oświęcimia.

Dzięki staraniom przyjaciół z konspiracji zwolniono Kocjana z obozu w lipcu 1941 roku, a we wrześniu włączył się ponownie do pracy konspiracyjnej, w Związku Walki Zbrojnej. Zajął się produkcją pistoletów i granatów. Z jego udziałem w zniszczonych Warsztatach Szybowcowych uruchomiono drukarnię Tajnych Wojskowych Zakładów Wydawniczych nr 4. Była to największa tajna drukarnia w Polsce. W działalności konspiracyjnej Kocjan występował pod pseudonimami „Michał”, „Korona”, „Antoni Jankowski”. W latach 1941-44 kierował Referatem Lotniczo-Pancernym Biura Studiów Przemysłowych w Oddziale II (Wywiadu) Komendy Głównej AK. Równocześnie był zastępcą kierownika Grupy Przemysłu Płatowców, inż. M. Skarbińskiego, w Dziale Przemysłu Lotniczego, należącym do pionu Przemysłu Wojennego ZWZ/AK. W ramach tej działalności zajmował się wywiadem dotyczącym produkcji w zakładach lotniczych oraz pracował nad programem rozwoju polskiego przemysłu lotniczego po zakończeniu wojny.



■ **Motoszybowiec Bąk II, na którym T. Derengowski wykonał przelot 4500 kilometrów w 1939 rok**

Działając w Biurze Studiów Przemysłowych, Kocjan wniósł duże zasługi w rozszyfrowywanie niemieckich tajnych broni: pocisków V-1 i rakiet V-2. Po uzyskaniu danych, że prace nad V-1 i V-2 prowadzone są w Peenemünde na wyspie Uznam, przekazał je wraz ze szkicami bazy raketowej do Anglii. Dzięki temu w nocy z 17 na 18 sierpnia 1943 roku sześćset bombowców brytyjskich zbombardowało Peenemünde. Za to osiągnięcie wywiadowcze otrzymał stopień oficerski. Zniszczenia opóźniły o rok użycie tajnej broni przez hitlerowców, a poligon do prób V-1 i V-2 został przeniesiony do Bliznej koło Mielca, skąd już w listopadzie 1943 roku komórka Kocjana otrzymała pierwsze meldunki. W następnych miesiącach uzyskano elementy tych po-

cisków, które wraz z częściami pochodzącymi z niewypału rakiety V-2 posłużyły do sporządzenia raportu technicznego przesłanego do Anglii. Gdy 26 maja 1944 roku wywiad AK zdobył całą raketę V-2 pod Sarnakami nad Bugiem, komórka Kocjana sporządziła jej dokumentację i wymontowała najcenniejsze elementy. Anglicy zareagowali tajną depeszą radiową: *Po zdobyte części rakiety wysyłamy samolot do Polski. W nocy przyleciała Dakota i, wylądowawszy tajnie pod Tarnowem, zabrała cenną przesyłkę 26 lipca 1944 roku.*

1 czerwca 1944 roku hitlerowcy odkryli tajną drukarnię w Warsztatach Szybowcowych, aresztowali Kocjana i uwięzili na Pawiaku. Podczas przesłuchań i tortur gestapo wykazał się bohaterską postawą, nikogo nie wydał, choć strasznie go zmasakrowano. Został rozstrzelany podczas likwidacji więzienia 13 sierpnia 1944 roku.

Znany aerodynamik śmigłowcowy, profesor Wiesław Stępniewski, pisał o nim tak: *Kocjan miał w swej karierze technicznej piękne osiągnięcia, lecz droga, którą szedł do nich, nie była łatwa. Była to droga nieustannego wysiłku i walki. Cały swój czas dzielił pomiędzy sprawy techniczne i wieczne kłopoty finansowe. Umiał pokonać jedno i drugie, lecz jego czas był tak dokładnie wypełniony tymi dwoma sprawami, iż bardzo go mało pozostawało na sen. Małego wzrostu, cichy i raczej zażenowanie nieśmiały w obejściu, umiał przecież z niezwykłym wprost uporem i wolą dążyć do wytkniętych sobie celów. Sytuacje w lataniu pokazują prawdziwą wartość ludzkiego charakteru. Powszechna opinia o Kocjanie, że jest „twardy w lataniu”, świadczyła o jego zaletach lepiej, niż szczegółowa analiza psychologiczna. Miał oczywiście Kocjan i inne – piękne i miękkie odcienie swego charakteru. Umiał je okazać, lecz jakże*

dyskretnie – w mnóstwie dobrego, co czynił oraz w przysłowiowej miłości do zwierząt. Był mało mówny, lecz wszystkie wypowiediane przez niego słowa miały dużą wagę. Zawsze skromnie usuwał się w cień. Był spokojny, opanowany, roztropny i niesłuchanie odważny. Oblatujący Bąki Kocjana Michał

Offierski pisze: Kocjan miał prywatne hobby, nabył działkę, częściowo zalesioną, pod Warszawą. Lubił tam odpoczywać. Twierdził, że potrzebował tego dla „naładowania akumulatorów”. Miał tam lokatorów: dzięcioły, jaszczurki i owady. Kiedyś pokazywał mi trzmiela, mówiąc, że to jest najbardziej pracowity z owadów i trudno go spotkać w spoczynku.

Był nieprzeciętnym człowiekiem. Żył zaledwie 42 lata, a okres jego największych dokonań to tylko piętnaście lat, 1931-1944.

Sylwetkę Antoniego Kocjana upamiętniły książki: „Antoni Kocjan – szybowce i walka z bronią V” oraz „Wywiad Armii Krajowej w walce z V-1 i V-2”. Przed gmachem elektroniki Politechniki Warszawskiej znajduje się pomnik Akcji V-1 i V-2 z jego nazwiskiem. Imię Kocjana nosi Zespół Szkół w Olkuszach oraz ulice w Warszawie, Olkuszach i w Mielcu. W Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie



■ A. Kocjan przy Bąku I



■ Jednomiejscowy motoszybowiec Bąk I (1937)

znajdują się dwa szybowce jego konstrukcji: Wrona i Komar. W Israel Air Force Museum w Hatzerim jest Wrona, a w USA Orlik II. Dokumentację seryjnego Bąka II przechowała Jadwiga Wędrychowska i na jej podstawie obecnie jest budowany w Polsce Bąk II. ■

Z pełnomocnikiem zarządu Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego, pilotem Ryszardem Andryszczakiem, rozmawia Maja Netter

■ **Jest Pan absolwentem Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, ukończył Pan także Zarządzanie na Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, przeszedł Pan wszystkie stopnie szkolenia pilota samolotu myśliwskiego: od pilota w kluczu lotniczym do zastępcy dowódcy pułku lotniczego. Pełnił Pan także m.in. funkcję zastępcy szefa szkolenia Wydziału Wojsk Lotniczych, dowódcy 31 ośrodka dowodzenia etc. Czym obecnie się Pan zajmuje?**

Po zakończeniu służby wojskowej przez trzy lata byłem dyrektorem Centralnej Szkoły Szybowcowej w Lesznie. Aktualnie działam

Jak wspominałem, moim pierwszym samolotem był samolot odrzutowy. Kariera lotnicza powinna zaczynać się od modelarstwa, szybownictwa, od lekkich samolotów – ja nie przeszedłem takiej drogi. Los cofnął mnie do „przedszkola lotniczego”, bym poznał to, co powinno być jej początkiem.

■ **Proszę w takim razie przybliżyć, na czym polega Pańska praca?**

W tej chwili prowadzę własną działalność, przekazuję doświadczenia związane z organizacją certyfikowania ośrodków szkolenia lotniczego. Ukończyłem kursy związane z Part-M i Part-145 – czyli z prawem lotniczym, które przyjęliśmy, wstępując do Unii Europejskiej. Jesteśmy przed dużą rewolucją w zakresie licencjonowania personelu latającego Part-FCL, szczególnie licencjonowania pilotów lekkich statków powietrznych. Przygotowuję i koordynuję w ramach działalności statutowej Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego procedury i bazę materiałowo-techniczną edukacji z wykorzystaniem motoszybowców turystycznych.

■ **Jakie są najistotniejsze zmiany w szkoleniu lotniczym?**

Ostatnie lata wskazują na to, że w zakresie szkolenia borykamy się z dużymi problemami, zarówno w lotnictwie wojskowym, jak i cywilnym. Nie powrócą już czasy, gdy procesy szkolenia były zarezerwowane tylko dla dwóch ośrodków: Sił Powietrznych i Aeroklubu Polskiego. Można powiedzieć, że istniała wtedy tzw. polska szkoła lotnicza. Proces szkolenia był związany z typowym podziałem na szybownictwo, samoloty i tzw. liniówkę, tworzył „piramidę” edukacji lotniczej. Natomiast aktualnie powstający proces szkolenia przypominać będzie „drzewo”. Jest „pień” podstawowego zakresu wiedzy teoretycznej i umiejętności, z którego wyrastają „konary” i „gałęzie” kolejnych etapów procesu szkolenia i kształtowania postaw. Można stosunkowo łatwo przejść z jednego poziomu na drugi, uzupełniając jedynie zdobyte już kompetencje. Uprzystępnij to proces szkolenia, szczególnie dla osób młodych, kontynuujących naukę, które będą chciały uzyskiwać kolejne stopnie wtajemniczenia lotniczego.

■ **W jakim miejscu jest szkolenie pilotów w Polsce?**

To, co się dzieje obecnie w polskim lotnictwie ogólnym (General Aviation), jest ewidentnym wynikiem braku ośrodka koordynującego, który mógłby wszystko „poukładać” w nowych warunkach

Lotnictwo

w Polskim Stowarzyszeniu Motoszybowcowym na rzecz rozwoju edukacji motoszybowcowej.

■ **Co skłoniło Pana do współpracy z Polskim Stowarzyszeniem Motoszybowcowym?**

Jako dyrektor Centralnej Szkoły Szybowcowej miałem szeroki kontakt z szybownikami. Zetknąłem się z problemami związanymi ze startem szybowca, jak również z bezpiecznym powrotem na lądowisko. Gdy po raz pierwszy zobaczyłem Fregatę – a widziałem różne statki powietrzne, równie pięknie i starannie skonstruowane – zmieniło to moje spojrzenie na motoszybowce. W procesie szkolenia brakowało mi tańszego składnika ścieżki edukacyjnej dla młodych pilotów między 16 a 22 rokiem życia. Uważam więc, że wykorzystanie motoszybowców, w których godzina nauki zamiast 450 zł kosztuje 100 zł, mogłoby uczynić proces szkolenia lotniczego bardziej ekonomicznym.

■ **Na ile jest to związane z tym, co robił Pan wcześniej?**

W okresie służby wojskowej – czyli czynnego latania na samolotach odrzutowych – miałem możliwość wykonywania wszystkich zadań, które są związane z działalnością lotnictwa militarne. Począwszy od zwykłego ucznia-pilota, poprzez funkcję pilota instruktora, do kierownika lotów – czyli zarządzającego lotami bojowymi samolotów wojskowych. Chcę przełożyć zdobyte doświadczenie na niwę cywilną; moja wiedza może się przydać w wymianie myśli organizacyjnej i szkoleniowej nowej ścieżki edukacji lotniczej.



■ **Ryszard Andryszczak z Adelą Dankowską - legendą polskiego szybownictwa, wielokrotną rekordzistką świata i Polski**



transformacji. Urząd Lotnictwa Cywilnego i jego urzędnicy realizujący zasadnicze cele związane z lotnictwem komunikacyjnym dają liczne dowody niewydolności i niereprezentatywności środowiska lotnictwa lekkiego.

Trudno jest wszczepić do żywego, choćby schorowanego, organizmu organy działające na innych zasadach. Wypadki, które w ostatnim czasie miały miejsce w Polsce, są ewidentnym wynikiem braku odpowiedniego, szeroko rozumianego procesu edukacji lotniczej. Kiedyś Aeroklub Polski zatrudniał w pionie szkolenia kilkanaście osób, które zajmowały się tym problemem, nadzorował też poszczególne aerokluby regionalne. Monitorowano sytuację w ośrodkach szkolenia, wartości merytoryczne programów, metodykę zajęć i kompetencje szkoleniowców. Takie spotkania były doskonałą okazją do tego, żeby wymienić i skonfrontować swoje poglądy i doświadczenia, a także podyskutować o strukturze szkolnictwa. Teraz nie tworzy się takich okazji, aby przekazywać myśl szkoleniową młodym instruktorom. Od 2007 roku nie została zorganizowana żadna konferencja na ten temat.

Lotnictwo to pewna sztuka, nie tylko wiedza i umiejętności; to także pewna postawa. Teraz szkolenie lotnicze stało się tylko zwykłym procesem przekazywania wiedzy i umiejętności pilotowania w minimalnym zakresie koniecznym do zdania egzaminu.

■ **Na ile nowe europejskie przepisy można pogodzić ze starą polską szkołą lotnictwa, o której Pan wspominał? Czy są to dwie kompatybilne kwestie?**

Patrząc na wiek instruktorów w polskich Aeroklubach czy w ośrodkach szkolenia, myślę, że trudno będzie to wykonać.

Z jednej strony mamy niekiedy bardzo już starszych panów, z drugiej – często bardzo młodych ludzi. Jest w środowisku wyraźny brak ciągłości pokoleniowej, skutkujący skrajnymi poglądami na temat kształtu polskiej edukacji lotniczej. Wspomniałem, że jesteśmy przed dużą rewolucją w zakresie licencjonowania personelu latającego wynikającą z Rozporządzenia Komisji Europejskiej Nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 roku, wprowadzającego procedury administracyjne, które ustanawiają wymagania techniczne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym. Polskie władze lotnicze negowały istnienie lekkich statków powietrznych i kompetencje ich pilotów. Wyraża się to ich tzw. ewidencją, a nie rejestrem. Natomiast do pilotowania miało wystarczyć uprawnienie, a nie licencja pilota. Było to działanie katastrofalne w skutkach dla polskiego lotnictwa, co dobitnie pokazał mijający rok. Rozporządzenie przynosi w tym względzie porządek prawny, pozwalający na powrót do najbardziej efektywnej polskiej szkoły lotniczej, to jest tej z okresu II Rzeczypospolitej, wykorzystującej lekkie statki powietrzne w powszechnym szkoleniu lotniczym.

■ **Jak Pan widzi przyszłość w kształceniu pilotów?**

Wobec trudnego położenia, w jakim znalazł się Aeroklub Polski, a szczególnie wobec braku reprezentacji interesów środowiska lekkich statków powietrznych, dużą rolę mają do odegrania w tym względzie takie organizacje, jak Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe i inne nowe stowarzyszenia, które ciągle powstają. Kiedyś, by zostać pilotem, wystarczyło być posłusznym członkiem Aeroklubu Polskiego, bo szkolenie odbywało się za darmo. Nie ma czegoś takiego jak darmowe latanie. Jest taka anegdota... czy wie Pani, dlaczego samolot lata?

■ **Nie, nie wiem (śmiej)...**

Samolot lata, ponieważ ktoś za to płaci!

Nie wszystkich na to stać, szczególnie młodych ludzi, a to przecież w tej grupie wiekowej powinniśmy poszukiwać talentów, a następnie wychowywać je na kompetentnych pilotów. Czy wie Pani, jak brzmi definicja „kompetencji” według wspomnianego rozporządzenia?

„Kompetencja – oznacza połączenie umiejętności, wiedzy i postawy wymaganych do wykonania zadania według założonego

to pewna sztuka...

standardu”. Postawy, a więc czegoś więcej, niż tylko suchej wiedzy czy cyrkowych umiejętności. Tak więc proces efektywnego szkolenia lotniczego to również proces wychowawczy, który osiąga względne efekty, gdy przyszli piloci znajdują się w młodym wieku.

Nie jest tajemnicą, że polska szkoła lotnicza miała spore osiągnięcia dzięki temu, że była w aeroklubach niskokosztowa ścieżka dla młodego człowieka od 16 roku życia. W wieloletnim okresie można było kształtować jego postawę. Owocowało to dużą ilością pilotów odpowiedzialnych i w miarę doświadczonych. Gdyby ujawnić rzeczywiste statystyki dotyczące wypadków czy kolizji wśród świeżych, bo nie zawsze młodych, adeptów lotnictwa, to te liczby byłyby zaskakujące.



> ■ Jakiś konkretny przykład?

Słychać tylko o wypadkach na dużą skalę. Rozmawiając z doświadczonymi pilotami, zauważam, że dziwią się oni, jak samolot może spaść w trakcie lotu? Dla nich to jest niepojęte. Jaki błąd musi być popełniony przez pilota, żeby samolot, który jest w normalnym locie, zwinął się w korkociąg i spadł na ziemię? Wynika to z braku wyobraźni i braku nawet znikomego doświadczenia.

Niestety są ośrodki szkolenia, w których, powiedzmy szczerze, ze względów ekonomicznych przyryka się oko na niedociągnięcia ze strony kursantów. Później takiemu „pilotowi” w sytuacji kryzysowej zabraknie wyobraźni i wyrobionego nawyku. Zgaś silnik: co mam robić? Wpadłem w złe warunki atmosferyczne, które przerażają moje możliwości, jak mam z tego wyjść? Nie każdy w stresie potrafi trzeźwo myśleć. Emocje zagłuszają wiedzę, którą człowiek posiada. Nawet jeżeli mamy wyszkolić kogoś, kto chce tylko turystycznie polecieć z jednego miejsca na drugie, to może przecież spotkać trudne warunki i musimy go na nie przygotować. A nie udawać, że latanie to tylko piękne widoki gór, słońca i... start – bez lądowania.

W procesie szkolenia można pominąć elementy, które są związane z akrobacją, ale nie te, które są związane z bezpieczeństwem!

■ **Słyszałam o tym, że gdy ktoś wpada w turbulencje, to wie, że odnośnie akrobacji jest bardzo przydatna...**

Można mówić o tzw. akrobacji zamierzonej i niezamierzonej. Statki powietrzne są podzielone na takie, które wykonują akrobację zamierzoną, oraz takie, które muszą spełniać warunki wytrzymałościowe akrobacji niezamierzonej, np. w złych warunkach atmosferycznych. Trudno więc szkolić elementy akrobacji na statku do tego niedopuszczonym. Zwykle ten fragment nauki umiejętności lotniczych jest realizowany w szkoleniu szybowcowym.

■ **Może cieszyć to, że lotnictwo staje się bardziej powszechne, bardziej dostępne. Jednak kiedyś było elitarne i myślę, że część tej elitarności trzeba zachować. Nie każdy ma predyspozycję do latania. Powinno się weryfikować ludzi pod względem przydatności, a nie tylko chęci posiadania licencji.**

Czy Pani uważa, że w systemie demokratycznym, a szczególnie powszechnie wyznawanej poprawności politycznej, można użyć sformułowania, że naturalna selekcja jest jedynym sposobem weryfikacji umiejętności lotniczych? Nie jest bowiem w praktyce możliwe do przewidzenia, kto będzie w przyszłości bezpiecznie latającym pilotem.

Rodząca się w naszym kraju powszechna możliwość latania jest lekko porażająca dla świadomości społecznej, a przecież tę drogę w Europie mają już za sobą wszyscy nasi sąsiedzi, z wyjątkiem tych na wschodzie. Tak, jak stało się to w motoryzacji i jachtingu, tak będzie i w lotnictwie. Gdy zniknęły więzy przepisów prawa z minionej epoki, nastąpiła w ostatnich latach ogromna dynamika rozwoju tych branż.

Wdróżmy rozporządzenie Komisji Europejskiej w naszym kraju kompetentnie, zgodnie z definicją „kompetencji”, a wiele spraw się uprości i pojawią się pozytywne efekty.

Musimy jednak jako społeczność lotnicza przygotować się na ten nadchodzący czas. Winny mieć miejsce dyskusje, konferencje, seminaria i wystawy prezentujące społeczeństwu nowe uwarunkowania. Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe chce wziąć udział w tym procesie, propagując najbardziej ekonomiczny i bezpieczny typ statku powietrznego, jakim jest współczesny motoszybowiec. ■



■ Petrel przyładkowy (*Daption capense*)



Petrole

- ptaki, które inspirowały twórcę Fregaty

dlaczego motoszybowce?

Ryszard Kędzia



Współczesny motoszybowiec najpełniej ze wszystkich statków powietrznych gwarantuje bezpieczeństwo latania, jego komfort i ekonomię, dużą dostępność uzyskania uprawnień do pilotowania oraz bardzo szeroką gamę możliwości wykorzystania – od edukacji do rekreacji. Jest najbardziej predestynowany do realizacji idei swobodnego latania.



■ inż. Ryszard Kędzia wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego

Pomysł wykorzystania statku powietrznego łączącego cechy szybowca i samolotu zaprzęła od dziesięcioleci umysły lotniczych konstruktorów-amatorów i konstruktorów-zawodowców.

Od lat 30. wieku ubiegłego powstały w Polsce 23 projekty motoszybowców, z których około 15 zrealizowano w postaci prototypów lub krótkich serii. Tylko jeden, SZD-45A Ogar, był produkowany seryjnie.

Do najbardziej utalentowanych konstruktorów lotniczych okresu międzywojennego należał Antoni Kocjan, specjalizujący się w projektowaniu i produkcji szybowców szkolnych. W jego zakładzie szybowcowym i innych firmach wyprodukowano według jego projektów w latach 1931-39, a więc w ciągu tylko ośmiu lat, ponad 620 szybowców, na których wyszkolono ponad 15000 młodych szybowników, późniejszych pilotów.

Był pionierem w konstruowaniu motoszybowców, wyprzedzając w tej dziedzinie technikę światową o dwadzieścia pięć lat, bowiem dopiero w latach sześćdziesiątych dorównał mu francuski motoszybowiec Fournier RF-3. Na skonstruowanym w 1937 roku przez Antoniego Kocjana motoszybowcu Bąk Michał Ofierski w roku 1938 pobił międzynarodowy rekord wysokości – 4595 m i długotrwałości lotu – 5 godzin i 24 minuty.

Drugą znaczącą konstrukcją polskiego motoszybowca jest wspomniany SZD-45A Ogar, którego konstruktorem prowadzącym był Tadeusz Łabuć, a producentem Szybowcowe Zakłady Doświadczalne. Prototyp oznaczony znakami SP-0001 oblatano 13 maja 1973 roku, a w latach 1975-79 wyprodukowano 66 sztuk. Najwięcej Ogarów, bo około 30, trafiło do USA, gdzie były używane głównie w Air Force Academy w Colorado Springs do szkolenia podstawowego pilotów wojskowych. W Polsce latało ich około 20.

■ Historia na „J”

Niemal w tym samym czasie w Łodzi konstruktor-amator, Jarosław Janowski, na drugim piętrze kamienicy, we własnym dwupokojowym mieszkaniu zbudował pierwszy w Polsce Ludowej samolot lekki J1 Prząśniczka. Był to też pierwszy w tamtej rzeczywistości samolot prywatny, oznaczony znakami rejestru statków powietrznych SP-0002. Ponad siedem lat trwała walka z ówczesnymi władzami lotniczymi o zgodę na użytkowanie tego samolotu. Na kanwie tej historii w 1978 roku powstał film fabularny „Wysokie loty” w reżyserii Ryszarda Filipińskiego.

Przez kolejne niemal dziesięć lat, opracowując nowe konstrukcje: J2 Polonez, J3 Orzeł, J4 Soli-

darność, Jarosław Janowski zdobywał wiedzę, a budując prototypy, gromadził doświadczenie i praktykę. Owocem tych lat było stworzenie J5 Marco, pierwszego w pełni kompozytowego samolotu zaprojektowanego i zbudowanego w Polsce, oblatanego 30 października 1983 roku. Konstrukcja ta miała tak doskonale parametry aerodynamiczne, że w latach 1990-91 francuski pilot Alain Flotard na J5 F-WZUE ustanowił cztery rekordy świata w prędkości przelotu, w tym na prestiżowej trasie Paryż-Londyn.

Doceniając zalety J5 Marco, w roku 2003 koncern zbrojeniowy BAE Systems (British Aerospace Systems), producent również samolotów bojowych, wybrał tę konstrukcję do budowy taktycznego BSP (bezpilotowego statku powietrznego). Projekt realizowano w ramach programu HERTI („High Endurance Rapid Technology



■ BAE Systes J6 FURY

Insertion”), czyli szybkiego wykorzystania istniejących rozwiązań o wysokich parametrach.

Pod koniec 1991 roku Jarosław Janowski wraz z Januarem Romanem założyli firmę J&AS Aero Design sp. z o.o. z zamiarem budowy pierwszego motoszybowca. Jest to konstrukcja J6 Fregata, a jej wymiary i parametry są najmniejsze ze spełniających przepisy dla motoszybowców.

Z początkiem 1992 roku ruszyły intensywne prace nad nowym modelem. Gdy prototyp J6 Fregaty był niemal gotowy do oblotu, 30 czerwca 1993 roku zginął śmiercią lotnika, podczas lotu doświadczalnego na samolocie ultralekkim EOL-2, January Roman.

W następnym roku, 24 stycznia, prototyp pod nr SP-P046 został zapisany w rejestrze statków powietrznych i uzyskano zgodę władz lotniczych na wykonywanie fabryczno-państwowych prób w locie.



■ Ogar SP-0025



■ Kadr z filmu „Wysokie Loty”



■ J5 F-WZUE

➤ W ich fazie końcowej, w tzw. próbie flutterowej wykonywanej na dużej wysokości i przy znacznym przekroczeniu prędkości dopuszczalnych, doszło w połowie 1996 roku do uszkodzenia usterzenia płotowca i jego utraty. Pilot doświadczalny opuścił motoszybowiec, skacząc na spadochronie. Do wypadku przyczyniły się niepotrzebne, pośpieszne eksperymenty ze zmodyfikowanymi sterami kierunku i wysokości.



■ **Oblot FREGATY, 21 czerwca 2009 r.**

Dopiero niemal po siedmiu latach, 6 marca 2002 roku, na lotnisku w Modlinie oblatany został motoszybowiec o znakach rozpoznawczych SP-8056 przez pilota doświadczalnego I klasy Jerzego Kędzierskiego. Po pozytywnej opinii pilota został przez IKCSP (Inspektorat Kontroli Cywilnej Statków Powietrznych) dopuszczony do prób fabryczno-państwowych w locie. Próby motoszybowca w locie, rozpoczęte w roku 2002, kontynuowano z dużymi przerwami do dnia 28 czerwca 2009 roku. Wynikały one z braku możliwości finansowych firmy w początkowym okresie, a po uzyskaniu zamówienia z BAE Systems ze względów organizacyjnych.

Przedstawiciele BAE System, drugiego co do wielkości światowego producenta uzbrojenia, w tym samolotów bojowych, po wykonaniu prób płotowca w swoich laboratoriach podjęli decyzję o zakupie licencji na produkcję J6 jako tzw. ramy lotniczej taktycznego bezpilotowego statku powietrznego. Jak doskonale musiały być parametry konstrukcji, że tak duży koncern, producent m.in. Harriera, Eurofightera, współproducent Airbusa, od małej firmy i „amatora”, za jakiego uważają polskie władze lotnicze Jarosława Janowskiego, kupił prawa do produkcji statku po-

wietrznego! Jest to chyba jedyny przypadek w powojennej historii Polski. HERTI-1B – pod taką nazwą taktyczny BSP firmy BAE Systems wykonuje zadania w ponad dwudziestogodzinnych misjach na wysokości do 11000 m, przy dopuszczalnym ciężarze startowym do 750 kg (ciężar płotowca to ok. 260 kg). Jest pierwszym BSP w historii, który uzyskał prawo lotów autonomicznych w powietrznej przestrzeni kontrolowanej Królestwa Anglii.

Została również opracowana przez BAE Systems wersja bojowa pod nazwą FURY, uzbrojona w dwa zestawy wielofunkcyjnych pocisków raketowych typu Javelin S15.

Ostateczne próby J6 Fregata zakończone zostały w połowie 2010 roku, po niemal rocznym oczekiwaniu na badanie obecności tlenu węgla w kabinie pilota. Badanie irracjonalne, gdyż silnik znajduje się poza nią. Jak to mawiają w pewnych kręgach, „rok nie wyrok”, jednak dla firmy produkcyjnej uzyskanie w takich warunkach dodatniego wyniku finansowego jest po prostu nierealne i taki rok to niemal wyrok...

Zgodę od polskich władz lotniczych na użytkowanie motoszybowca J6 Fregata przez pilotów „nieoblatywaczy” uzyskano jesienią 2010 roku. W dniu 25 września tegoż roku pilot doświadczalny I klasy, instruktor Jerzy Kędzierski, w obecności konstruktora Jarosława Janowskiego „wylaszował” na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego pierwszych czterech pilotów motoszybowca J6 Fregata.

Policzmy, ile czasu upłynęło od rejestracji prototypu do uzyskania możliwości użytkowania tego statku powietrznego w nowym ustroju polityczno-gospodarczym. Rejestracja prototypu – 24 stycznia 1994 roku. Pierwsze możliwości powszechnego użytkowania – 25 września roku 2010. Łącznie to 15 lat i 8 miesięcy!

W tym samym roku w połowie lat dziewięćdziesiątych na targach lotniczych we Friedrichshafen, na sąsiadujących stoiskach pan Hoffmann z firmy Diamond i pan Janowski z firmy J&AS AeroDesign prezentowali swoje motoszybowce. Gdy pan Janowski przez niemal szesnaście lat borykał się z uzyskaniem praw do produkcji, firma pana Hoffmanna w 2008 roku wyprodukowała tysięczny motoszybowiec!

Przypomnę, że w poprzednim ustroju politycznym naszego kraju J1 Prząśniczka uzyskała zgodę ówczesnych władz lotniczych na użytkowanie „już” po siedmiu latach.

■ Czym tak naprawdę jest J6 Fregata?

J6 Fregata jest jednomiejscowym motoszybowcem, wykonanym z kompozytów szklano-epoksydowych i przeznaczonym do latania rekreacyjnego, do edukacji lotniczej i podtrzymywania kwalifikacji pilota statku powietrznego.

- to wolnonośny średniopłat z usterzeniem motylkowym inż. Jerzego Rudlickiego. Podwozie stałe z kołem tylnym,
- zespół napędowy w układzie pchającym. Płat dwudzielny. Skrzydła o obrysie prostokątno-trapezowym wyposażone w płytowe hamulce aerodynamiczne wysuwane z górnych powierzchni,
- w każdym skrzydle znajduje się integralny zbiornik paliwa,
- drążek sterowy znajduje się na prawej burcie kabiny,

- sterowanie sterem kierunku jest mieszane, linkowo-popychaczowe,
- tablica przyrządów dwuczęściowa. Przyrządy pilotażowe mocowane do ramy osłony kabiny, a przyrządy silnikowe umieszczone w kolumnie mocowanej do podłogi kabiny. Silnik AEROHONDA BF 45 A o mocy startowej 37,5 kW przy 6000 obrotów/min. Śmigło pchające dwułopatowe o stałym skoku, drewniane. Kierunek obrotów – lewy, gdy patrzeć od tyłu motoszybowca.

Dzięki doskonałym parametrom aero-ekonomicznym możliwe jest różnorodne wykorzystanie tego motoszybowca przez pilotów o zróżnicowanych kwalifikacjach, także tych o mniejszym potencjale ekonomicznym.

Ta udana konstrukcja została zbudowana w około 20 egzemplarzach, z czego 14 sztuk wykonano dla BAE Systems jako BSP, 2 sztuki dla klienta z Australii oraz po jednej sztuce na zamówienia z USA i Kanady.

W Polsce aktualnie lata jeden egzemplarz, drugi o znakach SP-8055 jest już siedem miesięcy w procesie rejestracyjnym, a trzy w zróżnicowanym procesie produkcyjnym.

■ Dlaczego motoszybowce?

Jeżeli pamiętamy, że podstawowym problemem stworzenia warunków rozwoju danego przedsięwzięcia jest znalezienie sposobu pokonania współzależności tworzących błędne koło jego niedorozwoju, to pierwszym i najważniejszym warunkiem rozwoju turystyki lotniczej jest dostęp do taniej edukacji lotniczej, umożliwiającej zdobycie uprawnień do pilotowania statku powietrznego.

Drugi warunek tego rozwoju stanowi bezpieczeństwo i ekonomia edukacji i turystyki lotniczej, a więc wybór typu statku powietrznego spełniającego te wymagania.

Trzecim warunkiem jest rozwój infrastruktury lotniskowej dla potrzeb sektora małego lotnictwa – lądowisk i tzw. innych miejsc do startu i lądowania.

Według prawa lotniczego klasyfikującego typy statków powietrznych: *...motoszybowce turystyczne – szczególna kategoria szybowców z napędem, z integralnie zabudowanym silnikiem nie chowanym w locie i śmigłem nie chowanym w locie, zdolne do wykonania startu i wznoszenia przy użyciu własnego napędu.*

Nadrzędną cechą statku powietrznego przeznaczonego do edukacji, rekreacji i turystyki lotniczej jest bezpieczeństwo użytkownika w locie, a szczególnie w nieuniknionych sytuacjach awaryjnych.

Motoszybowiec, dzięki napędowi silnikowemu, posiada nie tylko szersze możliwości użytkownika niż szybowiec, poprawiony jest również ogólny stan bezpieczeństwa wykonywania lotów (nie jest konieczne zbyt częste lądowanie w terenie przygodnym).

Szybowiec jako jedyny statek powietrzny został konstrukcyjnie przystosowany (budowa kadłuba, podwozia) do lądowania w terenie przygodnym, a operacji takiej, jeżeli nie niesie ona za sobą strat ani ofiar, nie klasyfikuje się jako wypadku czy zdarzenia lotniczego.

Jeżeli konstrukcja motoszybowca jest maksymalnie zbliżona do szybowcowej i poprawna aerodynamicznie, jest też zazwyczaj równie łatwa w pilotażu i stabilna w locie.

Panuje powszechna opinia, iż edukacja lotnicza, szczególnie młodych pilotów, w trosce o poziom umiejętności skutkujących w przyszłości wzrostem bezpieczeństwa, powinna w pierwszym etapie obejmować powszechne szkolenie szybowcowe, według dawnego modelu „piramidy lotniczej”.

Obecne warunki licencjonowania personelu latającego drastycznie ograniczały efektywność edukacji lotniczej wg tego modelu, choćby z racji małych korzyści z uzyskania licencji szybowcowej, a w szczególności z powodu braku kolejnego etapu; taniej edukacji lotniczej na drodze do uzyskania zawodowych licencji lotniczych.

Uzyskanie licencji szybowcowej i uprawnień TMG (touring motor glider – motoszybowiec turystyczny) dzięki dużej ilości ośrodków szkolenia lotniczego (szczególnie aeroklubowych), umiarkowanym kosztom, obniżonym wymaganiom zdrowotnym kandydatów oraz wysokiemu stopniowi bezpieczeństwa szkolenia jest możliwe dla szerokiego przekroju społecznego entuzjastów lotnictwa i turystyki lotniczej.

Uzyskanie uprawnień do pilotowania współczesnych motoszybowców turystycznych dla jednych może być początkiem drogi, dla drugich ekonomicznym sposobem

Opinia Sebastiana Pędziaka, jednego z pierwszych pilotów J6 Fregaty

- ze względu na wymiary „zabawka” dla dużych, nie tylko chłopców,
- obszerna kabina, nawet dla pilota niedrobnokościstego i mierzącego 185 cm wzrostu,
- łatwy dostęp do kontroli sworzni i napędów,
- w czasie startu następuje samodzielne poziomowanie się skrzydeł,
- bardzo skuteczny ster kierunku, rozbieg odbywa się jak każdy start szybowca za samolotem,
- po oderwaniu motoszybowiec bardzo skutecznie przechodzi na wznoszenie,

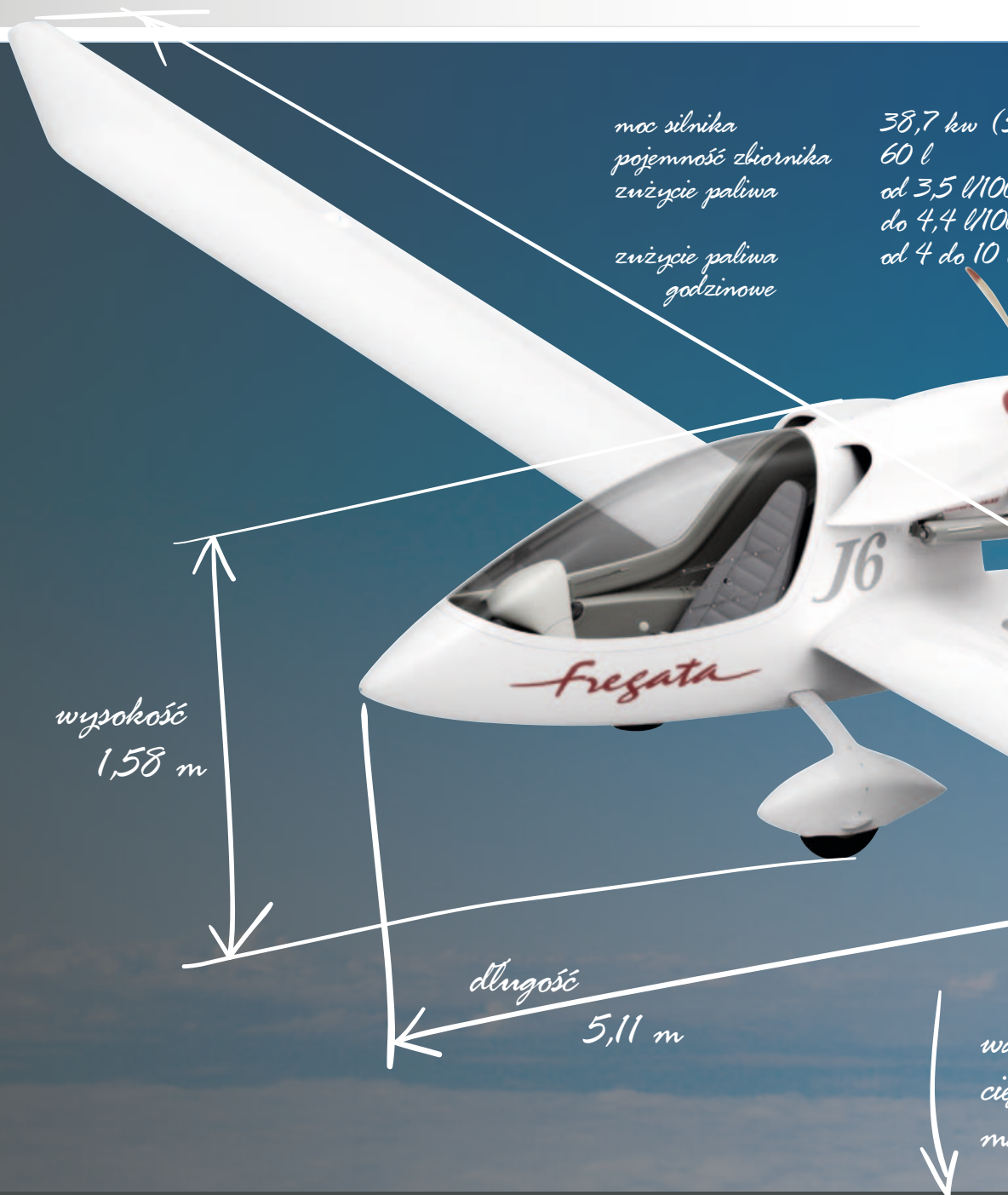
■ w czasie lotu rewelacyjna widoczność z kabiny we wszystkich kierunkach, bardzo skuteczne stery, wygodna pozycja do siedzenia, a drążek po prawej stronie nie męczy ręki, którą można oprzeć na burcie, skuteczny nawiew powietrza,

■ lądowanie odbywa się jak na szybowcu Junior, małymi ruchami steru kierunku łatwo można utrzymywać kierunek,

■ lądowanie jest intuicyjne, ponieważ siedzi się w osi symetrii motoszybowca, nie ma obawy o trawers,

■ jedno kółko podwozia gwarantuje maksymalne bezpieczeństwo podczas ewentualnego lądowania w terenie przygodnym,

■ jest idealnym rozwiązaniem dla osób, które chcą bawić się w latanie na termice, jak i do taniego podróżowania.



podtrzymania nawyków, dla personelu naziemnego żywym kontaktem z praktyką operacji lotniczych, a dla seniorów lotnictwa utrzymaniem aktywności lotniczej poprzez uprawianie bezpiecznej rekreacji i turystyki powietrznej.

Jak wynika z informacji podanych na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, od 8 kwietnia 2012 roku zacznie obowiązywać Rozporządzenie Komisji UE, ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne licencjonowania personelu latającego. Rewolucjonizuje ono dotychczasowe zasady szkolenia i uzyskiwania licencji pilota oraz uprawnień w poszczególnych kategoriach statków powietrznych.

Według nowych zasad do uzyskania licencji pilota szybowcowego LAPL(S) z 15 godzin szkolenia aż 7 godzin można zaliczyć na motoszybowcu. Do rozszerzenia

uprawnień pilota szybowcowego na motoszybowce wymagane jest 6 godzin lotów, natomiast korzystanie w pełni z tych uprawnień wymaga 12 godzin lotu w charakterze pilota dowódcy.

Uzyskanie licencji samolotowej PPL(A) wg nowych zasad wymaga 45 godzin szkolenia na samolotach, lecz posiadacz licencji szybowcowej LAPL(S) z uprawnieniem na motoszybowce turystyczne, jeśli wykonał minimum 24 godziny nalogu na motoszybowcu, realizuje tylko 15 godzin szkolenia samolotowego.

Realizując w naszym kraju pierwszy etap edukacji lotniczej w oparciu o ponad 50 aeroklubów, dysponujących ponad 600 szybowcami i sprawdzonym od dziesięcioleci programem szkolenia szybowcowego, pod warunkiem poszerzenia go o kilka godzin szkolenia motoszybowcowego, możliwym staje się niemal

52 km)

0 km przy 120 km/h
0 km przy 180 km/h
11 godz. lotu

prędkość maksymalna lotu
190 km/h

doskonalskość	24
prędkość przelotowa	180 km/h
pułap praktyczny	7000 m
prędkość dopuszczalna	237 km/h
rozbieg	120 m
prędkość przecignięcia	80 km/h
dobieg	140 m
prędkość wznoszenia	6,6 m/s
zasięg maksymalny	1600 km

rozpiętość
12,55 m

waga własna	267 kg
ciężar ładunku	130 kg
max ciężar startowy	400 kg

powszechne uzyskanie uprawnień do pilotowania statku powietrznego o poważnych możliwościach trakcyjnych, wyjątkowych wskaźnikach ekonomicznych, a przy tym jednego z najbezpieczniejszych w użytkowaniu.

Aktualnie w Polsce przynajmniej kilka zakładów dysponuje technologiami kompozytowej produkcji statków powietrznych o zdolności od kilkunastu do kilkudziesięciu sztuk rocznie. Możliwe jest zatem w przeciągu dekady uzyskanie ponad 1000 sztuk statków powietrznych tej kategorii.

Ponieważ ta kategoria statków powietrznych jest szczególnie predestynowana do zastosowań najnowszych osiągnięć w technologiach kompozytowych, w awionice i mechatronice lotniczej, wiele do zrobienia mają uczelniane ośrodki badawczo-rozwojowe we

współpracy z małymi i średnimi zakładami produkcyjnymi.

Wygenerowanie znaczącego potencjału rozwojowego w możliwym do realizacji obszarze lotnictwa ogólnego, jakim jest turystyka i szeroka edukacja lotnicza, spowoduje bez wątpienia wzmożony rozwój w pozostałych obszarach GA (General Aviation).

W ostatnich kilku latach, nie tylko z inicjatywy władz samorządowych, lecz w wyniku indywidualnych starań podmiotów gospodarczych, często nawet o niewielkim potencjale ekonomicznym, powstało w Polsce łącznie kilkadziesiąt lądowisk i bardzo wiele tzw. innych miejsc do startu i lądowania. Jest ich ogółem około 300.

Dlatego uważam, że motoszybowce powinny być „oczkiem w głowie” instytucji, którym zależy na rzeczywistym rozwoju polskiego małego lotnictwa. ■

Z Włodzimierzem Skalikiem, prezesem Aeroklubu Polskiego, rozmawia Mariola Zdancewicz

■ **Ma Pan za sobą bogatą karierę sportową, ale też pisze Pan o sobie: przedsiębiorca, samorządowiec, instruktor, pilot samolotowy, działacz lotniczy. Czy można to wszystko pogodzić...**

...do tego dochodzi jeszcze rodzina, o której też chciałbym pamiętać i dla której chciałbym mieć czas. Wracając do

nik komunikacji, co przy rozproszonej strukturze Aeroklubu Polskiego okazuje się szczególnie przydatne. Jednym słowem – dobrze zorganizowana i systematyczna praca zespołowa jest najważniejsza.

■ **Na ile stanowisko prezesa Aeroklubu Polskiego pozwala działać w intencji szeroko pojętego lotnictwa?**

Mimo upływu ponad dwóch dekad swobody zrzeszania się i organizowania, co zaowocowało pojawieniem się w polskim lotnictwie cywilnym wielu podmiotów i organizacji, Aeroklub Polski nadal odgrywa kluczową rolę reprezentanta lotniczego środowiska. Nasze stowarzyszenie mogłoby wywiązywać się z niej lepiej, gdyby nie problemy wewnętrzne, nadmiernie absorbujące czas i energię. Stąd od początku kadencji obecnego Zarządu z determinacją podjęliśmy działania naprawcze AP, aby po ich wdrożeniu przenieść ciężar naszej aktywności na reprezentowanie środowiska lotniczego

w kraju oraz na arenie międzynarodowej, ale też wobec władzy lotniczej. Dobrym przykładem jest współpraca z posłami, którzy zorganizowali się w 2010 roku w poselski zespół lotniczy. Szczególnie mocno zaangażowali się w nasze sprawy posłowie Witold Sitarz i Piotr Ołowski. To właśnie dzięki nim nowelizacja prawa lotniczego zawiera bardzo wiele korzystnych zapisów sprzyjających rozwojowi lotnictwa ogólnego w Polsce. Współpracują też z nami eksperci, którzy na co dzień funkcjonują w naszym środowisku. Należy jednak pamiętać, że praca prezesa, jak i pozostałych członków zarządu AP, jest pracą społeczną. Stąd naturalne ograniczenia związane np. z naszą dyspozycyjnością.

Przepisy jak kaganiec

pytania – wszystkie dziedziny aktywności, o jakich w tym miejscu wspominamy, są na tyle interesujące, że można by poświęcić się każdej z nich całkowicie. Konieczność przeznaczenia dużej ilości czasu i energii dla Aeroklubu Polskiego spowodowała, że zrezygnowałem z ubiegania się o mandat radnego sejmiku na kolejną kadencję. Niemniej jednak pogodzenie pozostałych obowiązków stanowi dla mnie duże wyzwanie, któremu staram się sprostać. Jako fundament i źródło sukcesu postrzegam odnajdywanie i angażowanie do współpracy kompetentnych osób, gotowych do poświęceń i podjęcia odpowiedzialności za realizację konkretnych zadań. Ważne jest też wykorzystywanie nowoczesnych tech-



■ **Roczne opłaty lotnicze proponowane na początku tego roku miały wzrosnąć średnio dziesięciokrotnie. To ewenement w skali światowej, zaś przepisy zniechęcają prywatnych inwestorów do zakupu rodzimych samolotów bądź do inwestowania w tę dziedzinę. Czy jako znawca tematów lotniczych nie odnosi Pan wrażenia, że ta branża w Polsce jest traktowana szczególnie źle?**

Tak, to prawda. Kilka miesięcy temu Aeroklub Polski, działając jako strona społeczna w komisji sejmowej zajmującej się nowelizacją prawa lotniczego, doprowadził do wycofania projektu tak drastycznej podwyżki, która była zagrożeniem dla całej branży. Oprócz tego udało nam się również przekonać posłów, aby wysokość stawek urzędowych opłat lotniczych zapisano na poziomie ustawy, a nie rozporządzenia, co daje potencjalną stabilizację w przyszłości.

Nasze doświadczenia z pracy przy nowelizacji prawa lotniczego wskazują na fakt, że jeśli chce się, aby słuszne postulaty środowiska lotniczego zyskały zrozumienie, należy parlamentarzystom przekazać dobrze przygotowany projekt czy wniosek ze starannie i kompetentnie opracowanym uzasadnieniem. W tym miejscu chciałbym podkreślić, że pomysł tak drastycznych podwyżek nie wyszedł od polskiego parlamentu, ale niestety od polskiej władzy lotniczej. Muszę podzielić się smutną refleksją, że w przeszłości bardzo wiele działań urzędniczych podejmowanych było w całkowitym oderwaniu od rzeczywistości i dobrej praktyki. Dotykało to zwłaszcza zagadnień małego lotnictwa. Bardzo często spotykaliśmy się z uzasadnieniem, jakoby były one wymuszone przepisami Unii Europejskiej. Że jest to nieprawdą, mogliśmy przekonać się w czasie spotkania z Szefem Departamentu Legislacyjnego EASA, Julesem Kneepkensem, jakie miało miejsce 14 lipca 2011 roku w siedzibie Aeroklubu Polskiego. Jules Kneepkens wielokrotnie podkreślał, że naczelną dewizą władzy lotniczej powinno być zastosowanie w przepisach tak zwanej zasady proporcjonalności. Oznacza to, że dla zaawansowanego zawodowego lotnictwa należy konstruować i stosować wysokie wymagania, natomiast dla tzw. małego lotnictwa przepisy odpowiednio uproszczone, łatwe w praktycznym zastosowaniu, niebędące biurokratycznym kagańcem ograniczającym jego rozwój. Niestety władza lotnicza w Polsce

bardzo często przenosiła wprost zasady i przepisy zastosowane dla lotnictwa zawodowego do małego lotnictwa. Trudno powiedzieć, czy było to wynikiem ułatwiania sobie pracy, czy braku zdolności do tworzenia przepisów odpowiednio dostosowanych do małego lotnictwa, czy też była jeszcze inna przyczyna...

Ważne jest również to, że nasi urzędnicy – na szczęście nie wszyscy – często traktowali aktywnych reprezentantów małego lotnictwa bardzo nieprzychylnie, a składane wnioski jako wręcz wrogie pretensje. Sprawiało to, że komunikacja z władzą lotniczą była bardzo utrudniona i nierzadko uniemożliwiała skuteczne docieranie z pożytecznymi inicjatywami. Odnoszę się do tych problemów w czasie przeszłym, gdyż w ostatnim czasie doświadczamy wielu przykładów pozytywnych zmian. Miejmy nadzieję, że to trwale zjawisko. Jest to niezwykle istotne zwłaszcza w świetle aktualnie trwającego projektowania wielu rozporządzeń, które przesądzą o warunkach rozwoju polskiego lotnictwa cywilnego w najbliższych latach. Aeroklub Polski stara się aktywnie uczestniczyć w tym procesie. Jestem przekonany, że to historyczna szansa na dokonanie przełomu w polskim lotnictwie poprzez stworzenie czytelnych, przyjaznych i życiowych uregulowań. Żywię szczerą nadzieję, że władza lotnicza dobrze wykorzysta tę szansę. Czy tak będzie, niebawem się dowiemy.

■ **Polska – kraj o wspaniałych tradycjach lotniczych, posiadający pilotów należących do ścisłej czołówki światowej w lotnictwie precyzyjnym czy w akrobacji szybowcowej, dziś odczuwa niedobór młodzieży w kształceniu pilotów, instruktorów czy mechaników. Jak Pan to skomentuje?**

Ostatnie dwie dekady to czas dużych przeobrażeń w polskim lotnictwie cywilnym. Rozwijający się rynek usług lotniczych, w tym usług szkolenia lotniczego, sprawił, że pojawiło się wiele nowych podmiotów kształcących personel latający. Wśród nich bardzo aktywne są również ośrodki aeroklubów regionalnych. Jednak przytłaczająca większość tych ośrodków zajmuje się stosunkowo rentownym szkoleniem samolotowym, spadochronowym, paralotniowym, co sprawia, że rośnie poziom aktywności w tych dziedzinach lotnictwa. Obok tego dał się zauważyć proces zamierania szkolenia w dziedzinach mało interesujących z ekonomicznego

Okiem
Skalika



➤ punktu widzenia, a niezmiernie ważnych z punktu widzenia twórczenia podstaw rozwoju lotnictwa i kształcenia dzieci i młodzieży. Dotyczy to również kształcenia zawodowego specjalistów lotniczych różnych dziedzin.

Chciałbym jednak zaryzykować tezę, że najgorszy okres pod tym względem mamy już za sobą. Otóż w wielu środowiskach w Polsce podjęto skuteczne i trwałe szkolenie dzieci i młodzieży w modelarniach lotniczych, klasach lotniczych kształcących młodych szybowników czy w szkołach zawodowych przygotowujących techników mechaników i techników awioników. Inicjatywy te opierają się na zaangażowaniu lokalnych środowisk, niestety nie są elementem systemowych rozwiązań na poziomie państwa. Uważam, że należy podjąć działania pozwalające odbudować szeroką podstawę piramidy polskiego lotnictwa, opartą na masowej aktywności dzieci i młodzieży uprawiającej najtańsze formy sportu lotniczego. Problematyka ta była istotnym obszarem zainteresowań naszej delegacji na ubiegłorocznej Konferencji Generalnej FAI w Belgradzie. Po powrocie z niej podjęliśmy rozmowy z resortami właściwymi do realizacji programu rozwoju polskich kadr lotnictwa. Procesem tym kieruje w ramach Zarządu AP Wiceprezes Marcin Prusaczyk.

■ **Awaryjne lądowanie Boeinga na Lotnisku Chopina pokazało to, o czym mówi się nie tylko w środowisku lotniczym, o czym mówił kapitan Tadeusz Wrona i o czym mówi Pan i Pańskie osiągnięcia (latał Pan szybowcami i zdobył np. Diamentową Odznakę Szybowcową) – że przygotowanie pilotów musi obejmować loty na szybowcach czy motoszybowcach. Co robić, aby ta droga kształcenia była dostępna?**

Ona jest dostępna, ale jest też wyboista i przez to niechętnie uczęszczana. Przynajmniej nie w tym stopniu, w jakim powinno mieć to miejsce. Do szczególnych utrudnień zaliczam tu biurokrację, która traktuje szkolenie na szybowcach czy motoszybowcach tak samo, jak szkolenie zawodowe pilotów komunikacyjnych. Najlepszym tego przykładem jest obowiązek stosowania na szybowcach i motoszybowcach tzw. PDT (pokładowych dzienników technicznych) czy obowiązek objęcia szybowców i motoszybowców zarządzaniem ciągłą zdatością organizacji przez certyfikowa-

ną organizację CAMO. Obok potrzeby zdjęcia biurokratycznych ciężarów konieczne jest upowszechnianie tanich form startu za nowoczesnymi wyciągarkami, które mogą w zupełności zastąpić stosowanie samolotu holującego. Nieodzwonne jest też systematyczne kształcenie personelu instruktorskiego i jego rozwój. W tym względzie na mapie lotniczej Polski pojawiło się kilka wyspecjalizowanych ośrodków, które znakomicie wypełniły istniejącą w tym obszarze próżnię.

■ **Czy sądzi Pan, że pomogą w tym unijne przepisy licencjonowania, które Polska będzie miała obowiązek wprowadzić, a do których zobowiązuje Parlament Europejski poprzez Komisję Europejską dla General Aviation?**

Przepisy dotyczące licencjonowania zostały uchwalone jako rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej i wejdą w życie w kwietniu 2012 r. Dość istotnie zmniejszają one wymogi niezbędne dla uzyskania licencji szybowcowej (np. nalot), wprowadzają także nową kategorię pilota lekkich statków powietrznych (tzw. LAPL) na szybowce, balony, samoloty i śmigłowce. Bardzo bym chciał, aby praktyka stosowania tych nowych przepisów UE przyczyniła się do udostępnienia szkoleń lotniczych. Niestety, doświadczenie z wdrażaniem przepisów UE w naszym lotnictwie każe podchodzić dość sceptycznie i z ostrożnością zarówno do samych przepisów, jak i praktyki ich stosowania. Dlatego też uważam, że w okresie przejściowym – przez kilka najbliższych lat – należy utrzymać dotychczasowe, sprawdzone krajowe rozwiązania, a przepisy unijne stosować jako opcję dla zainteresowanych ośrodków szkolenia.

■ **Czy uważa Pan, że warto zainteresować polską młodzież modelarstwem, które inspirowało wielu lotników i konstruktorów?**

Na to pytanie można udzielić tylko jednej odpowiedzi – oczywiście, że tak. To piękna dziedzina, która zwłaszcza w połączeniu z rywalizacją sportową może być pasjonującym i niezwykle pożytecznym zajęciem dla tysięcy dzieci i młodzieży. Zarząd Aeroklubu Polskiego ma świadomość, jak cenne dla rozwoju przyszłych konstruktorów i inżynierów są zajęcia w modelarniach lotniczych. Modelarze to często bardzo wartościowi kandydaci na pilotów zawodowych, kontrolerów ruchu lotniczego, pracowników prze-

Okiem Skalika



■ Ostatnia noc sylwestrowa w Częstochowie



■ Pokaz wykonany przez modelarza ekipy włoskiej

■ Podhale z widokiem na Tatry



mysłu czy służb lotniskowych. Upowszechnianie modelarstwa jest jednym z najważniejszych zadań programu odbudowy piramidy szkolenia lotniczego, którym kieruje wspomniany wcześniej Wiceprezes Marcin Prusaczyk. Przekonaaliśmy się, że mamy w tym względzie wielu sojuszników: władze samorządowe, które chętnie podejmują wysiłek prowadzenia modelarni lotniczych, czy też samych rodziców, którzy chętnie posyłają swoje pociechy na modelarskie zajęcia.

■ **Aeroklub Polski ma wspaniałe tradycje, wywodzące się z 1919 roku. Czy są one ważne dla Pana również dzisiaj?**

Cała nasza myśl dotycząca przyszłości szkolenia lotnictwa w Polsce opiera się na tradycji. Świadomość niezwykłych dokonań wielu pokoleń polskich lotników działających w Aeroklubie Polskim jest dla mnie swoistym źródłem energii, pozwalającej pokonywać piętrzące się trudności. Cieszą nasze oczy wyeksponowane najcenniejsze trofea, między innymi przepiękny Puchar Gordon Benetta zdobyty pięciokrotnie przez polskich baloniarzy oraz trofeum polskiej załogi Franciszka Żwirki i Stanisława Wigury za zwycięstwo w Challenge'u w 1932 roku w Berlinie.

Boli mnie podejście do Aeroklubu Polskiego niektórych osób, również z naszego środowiska, które zachowują się tak, jakby była to spuścizna epoki realnego socjalizmu.

■ **Czy są miejsca na świecie, do których chciałby Pan polecieć? Jeśli tak, to czym?**

Od niemalże dwóch lat latam na Sambie, swoim ultralekkim samolocie. Zresztą od lat mam szczęście latać na sprzęcie słabosilnikowym. Jako osiemnastolatek rozpocząłem szkolenie na licencję pilota samolotowego turystycznego z wykorzystaniem motoszybowca Ogar (sic!). Było to możliwe w roku 1977 – dziś niestety nie.

Wracając do moich lotniczych planów, chciałbym udać się z żoną Małgorzatą na lotniczy urlop i odbyć podróż Sambą w poprzek Europy – od jej zachodnich po wschodnie krańce.

■ **Podobno Pana największym pragnieniem jest, aby lotnisko w Rudnikach stało się portem lotniczym dla Częstochowy?**

Jest to moje pragnienie, ale nie z gatunku tych największych. Uważam, że Rudniki mogą znakomicie rozwijać się jako małe lotnisko lokalne obsługujące intensywny ruch samolotów lotnictwa

ogólnego, w tym air taxi oraz mały charter dedykowany do Częstochowy. Mam świadomość bliskiego sąsiedztwa lotniska w Pyrzowicach i dostrzegam szansę dla Rudnik w zupełnie odmiennym modelu biznesowym. Poza tym rozwój lotniska Rudniki, jak i każdego innego lotniska tego typu w Polsce, jest uzależniony od jednoczesnego rozwoju sieci takich portów w całym kraju.

Biurokracja lotnicza i fatalne przepisy zablokowały możliwość rozwoju małych lotnisk lokalnych jako użytecznych publicznie. Stanowi to poważne ograniczenie dla funkcjonowania i rozwoju samego lotnictwa, jak i regionów, w których od dziesięcioleci znajdują się małe porty lokalne, do dziś pozbawione możliwości pełnienia funkcji prorozwojowych. Istnieje szansa na przełom w tym względzie. Podstawy do optymizmu dają nowe zapisy ustawy prawa lotniczego. Czy ten pozytywny proces znajdzie odzwierciedlenie w przepisach wykonawczych, zależy od naszej władzy lotniczej, która właśnie tworzy zapisy nowych rozporządzeń o lotniskach użytku wyłącznego i lotniskach użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji.

■ **Co się Panu jeszcze marzy?**

Bardzo zależy mi na zrealizowaniu moich deklaracji, jakie złożyłem w dniu wyborów na prezesa Aeroklubu Polskiego. Są one stałym punktem odniesienia dla mnie i dla moich współpracowników w Zarządzie i w Biurze Zarządu Aeroklubu Polskiego. Wiele procesów tego planu zostało zakończonych, ale niestety wiele istotnych działań jest opóźnionych. Mam tu na myśli między innymi organizację konferencji w sprawie dystrybucji paliw lotniczych, wprowadzenie systemu ubezpieczeń członków AP połączonych z legitymacją członkowską czy, w końcu, realizację uchwały WZD AP dotyczącej przekazywania nieruchomości lotniskowych na rzecz aeroklubów regionalnych. Bardzo zależy mi, abym, gdy za dwa lata, na koniec kadencji, stanę przed delegatami Walnego Zgromadzenia Aeroklubu Polskiego, mógł zdać raport o możliwie najpełniejszym zrealizowaniu programu działania Zarządu AP.

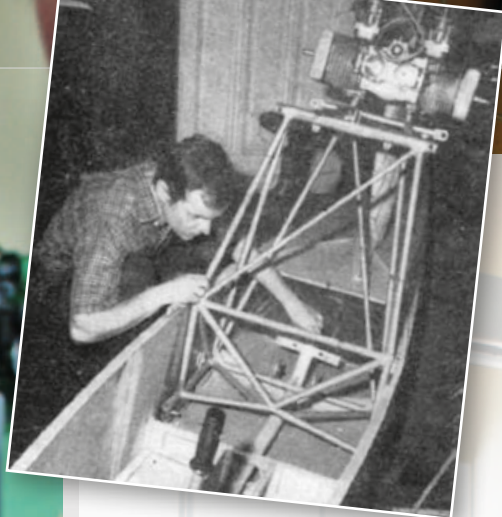
Chciałbym się podzielić jeszcze jednym pragnieniem. Jest nim lot na polskim motoszybowcu J6 Fregata konstrukcji Jarosława Janowskiego. Są na to duże szanse, gdyż wstępnie umówiłem się już na lądowisku Żerniki. ■



■ Haiti (2010)



■ Meksyk (2010)



Z Jarosławem Janowskim, polskim konstruktorem lotniczym, twórcą motoszybowca Fregata, rozmawia Mariola Zdancewicz

■ Obecnie lata szesnaście bezzałogowych samolotów Herti, którym podstawę konstrukcyjną dała Fregata J-6, Pana ostatnie dzieło, wyprodukowanych przez koncern *British Aerospace Electronic Systems* z zakupionej od Pana licencji. Czy sukces nie przyszedł za późno?

Przyszedł późno, ale lepiej późno niż wcale. Odczuwam zawodową satysfakcję. Cieszę się, że tak znana na świecie ze swej jakości firma, która robi bardzo ciekawe i skomplikowane rzeczy, kupiła ode mnie ten projekt i zastosowała go.

■ Czuje się Pan spełniony jako konstruktor?

Nie. Pewnie nigdy do tego nie dojdzie, bo za długo to wszystko trwa. Cenny czas straciłem na walkę z poprzednim systemem. Żeby zrobić taki nieduży samolot, trzeba poświęcić kilka lat życia. Najlepsze chwile już chyba jednak odeszły. Kiedyś też latałem szybowcami, samolotami... Teraz jest to niemożliwe.

■ Fregata J-6 podbija niebo, serca i kieszenie pasjonatów latania. W najnowszym wydaniu „Przeglądu Lotniczego” przywołano wypadek zniszczenia jednego z prototypów po zerwaniu sterów na skutek drgań spowodowanych dużą prędkością. Rozumiem, że już się Pan z tym uporał?

Tak, mam to już za sobą. Cały sekret tkwi w tym, aby środek ciężkości steru był umieszczony w odpowiednim miejscu, wówczas wszystko funkcjonuje poprawnie.

■ Jest Pan konsekwentny, nie zniechęcił się Pan pomimo wielu „chudych” lat i wobec niemożności przebicia się na rynku ze zrealizowanym i zarejestrowanym projektem, jakim była Prząśniczka.

Poświęcić lata życia

Która z Pana przygód, jeśli tak można nazwać złe doświadczenia z przeszłości, miała znaczenie dla przyszłości?

Podczas pracy przy konstruowaniu samolotów zebrałem wiele doświadczeń. Pamiętam, jak w lipcu 1967 roku przyszedłem z rysunkiem Prząśniczki w trzech rzutach i powiedziałem do stolarza z naszego aeroklubu: panie Tońku, będziemy budować samolot. Spojrzył na mnie i zaczął pytać o szczegóły. W ciągu dwóch tygodni zrobiłem wszystkie szkice. Miałem sporą wiedzę o lekkich drewnianych samolotach. Pojechaliśmy klubową Nysą na skład drewna w Pabianicach, gdzie za pół litra wódki – uniwersalny wówczas pieniądź – pozwolono nam buszować po całym składzie w poszukiwaniu najlepszego drzewa. W tym czasie w Polsce nie było żadnego silnika, który dałby się zaadaptować do tego samolotu. Te z VW były zbyt ciężkie i zbyt drogie. Narysowałem więc silnik na bazie części silnika od motocykla MZ 250. Wykonanie samolotu i jego malowanie odbyło się w stolarni Aeroklubu Łódzkiego. Budowa trwała trzy lata. Byłem wtedy często „odwiedzany” przez funkcjonariuszy Służby Bezpieczeństwa. Władza nie mogła znieść, że ktoś w domu buduje „prywatny” samolot. Polityka może niestety ograniczać... Z pomocą medialną przyszli mi redaktor „Dziennika Łódzkiego” – Józef Potęga, oraz dziennikarz, twórca wielu reportaży i filmów dokumentalnych w TVP – Wiesław Czubaszek. Dzięki nim byłem mniej atakowany przez różnych „towarzyszy”, a i „zaraza” budowania samolotów na własną rękę zaczęła się rozpowszechniać, co bardzo mnie cieszyło.

W Pana wspomnieniach można wyczytać, że kiedy udało się Wam dostać pieniądze m.in. od Sobiesława Zasady, chodziliście jak psy spuszczone z łańcucha. Mielście olbrzymie chęci i energię, żeby coś stworzyć...

Postanowiłem sobie, że do końca, mimo przeciwności losu, będę robił samoloty.

Jak Pan myśli, czy dzisiaj, po zmianach ustrojowych, łatwiej jest w Polsce wdrożyć do produkcji innowacyjne pomysły? Czy państwo świadczy pomoc w zakresie ochrony praw, patentów, otrzymywania licencji?

Przepisy europejskie, które są bardzo skomplikowane, trzeba w jakiś sposób dostosowywać. Trzeba mieć pieniądze, żeby to wszystko dało się rozruszać. Chyba jest jeszcze gorzej niż kiedyś. Wyjątkowo rzadko zdarza się, żeby ktoś komuś pomagał. Państwo raczej utrudnia i opóźnia działania. Niełatwo zbudować nowy samolot, mając do czynienia z oporem urzędniczym.

Jak w dzisiejszych czasach miewa się branża motoszybowcowa, w której Pan działa?

Bardzo trudno rozwinąć firmę lotniczą bez kapitału. System podatkowy, który istnieje w Polsce, jest wymy-

ślony dla handlu, a nie dla produkcji. Firma lotnicza musi posiadać stosunkowo dużą powierzchnię, a to jest bardzo kosztowne np. w Łodzi, gdzie ma siedzibę nasza firma J&AS Aero Design. Setki różnych hal stoją bezużytecznie i niszczej, ale gdy zechce się jakąś wynająć, to ceny za metr kwadratowy są wyższe niż w USA czy Kanadzie. Nie istnieją modelarnie lotnicze, nie będzie więc wstępnie wyszkolonych młodych ludzi dla lotnictwa. Polski przemysł lotniczy został zlikwidowany całkowicie. Małe prywatne firmy, jeśli utrzymają się w obecnym systemie podatkowym, mogą w przyszłości się wzmocnić i zrobić bardzo ambitne konstrukcje. Jeśli się rozpadną, nowe nie powstaną nigdy.

Ma Pan jakieś nowości w zanadru?

Mam. Będziemy robić teraz dwumiejscowy motoszybowiec. Razem z poznaniakiem, panem Ryszardem Kędzią,



chcemy rozruszać gałąź długodystansowych samolotów w Polsce. Jeśli zdobędziemy pieniądze, to jest szansa, że taki dwuosobowy samolot będzie niedługo latał. Przygotowania potrwają mniej więcej rok. Konstrukcyjnie musi być nieco zmieniony, jednak niektóre rzeczy w poprzednim modelu są tak dobre, że weźmiemy je jako gotowe zespoły i zamontujemy w następnej wersji. Natomiast jeśli ktoś już ma ukończony kurs latania, w dalszej edukacji niezwykle pomocny bywa samolot jednoosobowy, bowiem jako bardzo lekki i zarazem szybki, jest tani w eksploatacji.

Dwie osoby to większe obciążenie...?

Tak, samolot dwuosobowy będzie zatem większy i cięższy. Jednoosobowy ma rozpiętość skrzydeł 12,5 metra. Dwuosobowy motoszybowiec będzie musiał mieć rozpiętość 16-18 metrów. Ponadto jedno miejsce więcej w szybowcu to możliwość stałej interakcji na linii na przykład instruktor-uczeń. Bezpośredni kontakt jest bardzo ważny przy nauce latania.

Czy nowe przepisy unijne, które mają wejść w życie w Polsce, pozwalają na to, żeby szkolić pilotów również na motoszybowcach? Sądzi Pan, że takie szkolenia będą cieszyły się zainteresowaniem?





■ **Nowe wcielenie Fregaty – Herti na Targach Obronności w Kielcach, stoisko BAE Systems, 2010 r.**

➤ Sądząc po liczbie ludzi, którzy chcieli nabyć motoszybowiec, myślę, że chętni się znajdują.

■ **Co ze szkoleniem pilotów, którzy potem będą obsługiwać loty liniowe?**

Kiedyś cykl wyglądał tak: pierwszy etap: budowa modeli – ze swojego przykładu wiem, że gdyby nie było modelarstwa, mój kontakt z lotnictwem chyba nigdy by nie zaistniał. Druga faza to latanie na szybowcach, a trzecia – latanie samolotami. Później szło się do wojska na „MIG-i” lub jakieś inne maszyny liniowe.

■ **Myśli Pan, że wrócimy do tej drogi?**

Myślę, że jest to najlepsza droga. Wystarczy trochę ją udoskonalić. Cechy, Litwa, Łotwa czy inne kraje już to rozwiązały, bo właśnie u nich bardzo łatwo zarejestrować samolot, który został zbudowany w domu od podstaw czy kupiony u producenta.

■ **Kraje, które Pan wymienił, mają bardzo dobrze rozwinięty przemysł lotniczy.**

Tak, zgadza się. Na przykład Litwini konstruują bardzo dobre szybowce, a Polska zaprzestała ich produkcji. Zakład, gdzie je robiono, stoi jako bryła betonu.

■ **Poza dwumiejscową Fregatą, którą zamierza Pan skonstruować, ma Pan jakieś inne pomysły?**

Myślę o skonstruowaniu bardzo szybkiego samolotu, który osiągałby prędkość 500 km/h i byłby przeznaczony do szkoleń wojskowych, jak i do użytkowania przez zwykłych obywateli.

■ **Czego mogę życzyć Panu na przyszłość?**

Zdrowia. ■

MOTOSZYBOWIEC BĄK II – REKONSTRUKCJA dzieła genialnego polskiego konstruktora



Wszystko zaczęło się w połowie 2010 roku od szczęśliwego odnalezienia kompletnych, oryginalnych planów konstrukcyjnych Bąka II z 1939 roku. Sukces ten zainspirował nas do rozpoczęcia złożonego procesu rekonstrukcji.

O naszym Bąku:

- Osiągami i poziomem technicznym Bąk II wyprzedzał o ok. 20 lat rozwój motoszybowców na świecie. Konstruktorem tego wyjątkowego motoszybowca był oczywiście genialny polski inżynier, Antoni Kocjan.
- Bąk II to konstrukcja drewniana, kryta sklejką i płótnem, o skrzydłach jednodźwiagarowych, wolnonośnych z hamulcami aerodynamicznymi, z silnikiem czterosuwowym, dwucylindrowym Sarolea Albatros 23,5 kW (32 KM), zbiornikiem paliwa 50 l, zużycie paliwa 6,7 l/h.



■ Jerzy Gruchalski podczas prac nad wręgami kadłuba

■ Oryginalne plany konstrukcyjne

■ Gotowe wręgi kadłuba

Rok 2010 poświęciliśmy na zbieranie dokumentacji fotograficznej oraz pomocniczej. Bardzo ważnym elementem było nawiązywanie nowych kontaktów z fachowcami oraz pasjonatami motoszybownictwa.

Podstawą działań w roku 2011 były bardzo precyzyjne prace w „wirtualnej rzeczywistości”. Wgranie planów do profesjonalnych programów znacznie przyspieszyło proces budowy metalowych elementów, a co najważniejsze – pozwoliło osiągnąć precyzję wykonania poszczególnych elementów według dzisiejszych standardów bezpieczeństwa. W listopadzie 2011 roku rozpoczęliśmy pracę nad odtwarzaniem drewnianych elementów struktury płatowca.

Równolegle do prac rekonstrukcyjnych nieustannie poszukujemy oryginalnych zdjęć, a przede wszystkim przedwojennych przyrządów szybowcowych firmy Askania oraz oryginalnego silnika Sarolea Albatros. APELUJEMY o pomoc i wsparcie w naszych poszukiwaniach.

Zapraszamy do kontaktu: jaworski@fzpn.org. Szczegółowe informacje znajdą Państwo na www.fzpn.org.



UWAGA

Przeznacz nam 1% swojego podatku. POMÓŻ NAM ODTWORZYĆ NAJDOSKONALSZE POLSKIE KONSTRUKCJE!!!
W druku PIT wystarczy wpisać w odpowiedniej rubryce naszą nazwę i nr KRS:
Fundacja Zabytki Polskiego Nieba, KRS 0000303701



Konrad Krychowski

Spotkania z Fregatą – motoszybowcem z prawdziwego zdarzenia

Uprawnienia TMG (Tourist Motor Glider), aktualnie już jako zawodowy pilot samolotowy, uzyskałem w Aeroklubie Włocławskim, w sierpniu 2010 roku.

Zaszczytu przeszkolenia na motoszybowcu J6 Fregata, jako jeden z trzech pierwszych pilotów polskich („nieoblatywaczy”), dostąpiłem we wrześniu 2010 roku w obecności jej konstruktora, Jarosława Janowskiego.

Laszowanie odbyło się na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego (EPPK), a w tajniki pilotowania Fregaty wtajemniczał mnie

pilot doświadczalny, członek PKBWL, mgr inż. Jerzy Kędziński.

Pierwszy lot zupełnie nieznanym mi typem motoszybowca przysparzał nieco stresu ze względu na fakt, że jest to maszyna jednomiejscowa, a więc zaczyna się od lotów samodzielnych. Jednakże po zajęciu miejsca w kabinie nastąpiła koncentracja na prawidłowym wykonaniu czynności, które uprzednio przekazał instruktor. Sprzyjała temu bardzo wygodna, ergonomicznie zaprojektowana kabina o widzialności niepozostawiającej nic więcej do życzenia.

Start na kierunku 25, lekki wiatr czołowy, zaczynam toczyć się drogą kołowania. Technika startu nie jest skomplikowana: drążek całkowicie na siebie, lotki w neutrum, pełna manetka silnika i czekam na wzniesienie. Po około 250 metrach prędkościomierz wskazuje prędkość oderwania i już znajduję się w powietrzu. Zapas mocy jest spory, więc dynamiczne rozpędzenie i wznoszenie z prędkością 5 m/s.

Pierwszy zakręt na kręgu północnym i już wiem, że pilotowanie tego „cacka” to czysta przyjemność. Podobnie, jak na szy-

bowcach, nie należy szczenić nogi, ale utrzymanie kulki w środku to żaden wysiłek. Bardzo płynnie chodzi za ręką i „słucha” pilota w każdym aspekcie lotu.

Po trzecim zakręcie gaz do minimum i zaczynam szybować. Po kilkunastu kręgach oraz po „wizycie” w strefie pilotażu nie mogę wystawić wstępnej oceny na mniej niż... 5+!

Lądowanie typowo szybowcowe, należy pamiętać, że Fregata ma doskonałe własności szybowania, więc aby utrzymać odpowiednią prędkość podejścia (110-120 km/h), trzeba od razu wypuścić hamulce aerodynamiczne.

Kolejny raz miałem okazję wypróbować Fregatę przy przelocie na lądowisko Żerniki, gdzie wąski (18 m) pas startowy liczy nieco ponad 600 metrów. Krótki start do wysokości 15 m, „na bramkę” oraz krótki dobieg – to zalety tej maszyny, nie było więc żadnego problemu.

W 2011 roku odwiedziłem trzy miejscowości, w których prezentowałem Fregatę w locie. Były to Ostrów i lotnisko aeroklubowe Michałków, lądowisko Europejskiego Technikum Lotniczego w Powodowie oraz lotnisko aeroklubu zamojskiego Zamość-Mokre. Wszystkie „wypadki” odbyły się w terminie organizowanych tam pokazów lotniczych, a więc zainteresowanie motoszybowcem polskiej produkcji było spore, jeszcze większe jednak – niedowierzenie co do jego osiągnięć. Choćby ze względu na następujący fakt: przelot do Zamościa odbył się z Poznania, a w linii prostej to mniej więcej 500 km w jedną stronę.

Na miejscu dwa loty pokazowe i powrót do Poznania na Żerniki; wszystko to na jednym tankowaniu (bez nawet jednego wyłączenia silnika w powietrzu na szybowanie)!

Przy dwóch 30-litrowych zbiornikach i spalaniu na poziomie 6-7 l/h, a prędkości przelotowej około 160-180 km/h IAS, można wykonać niemal dziesięciogodzinny lot na odległość ponad 1600 km.

Choć nie miałem okazji w pełni wykorzystania własności szybowcowych Fregaty, to jako statek powietrzny z napędem, Fregata spisuje się znakomicie, wręcz jak lekki samolot. Wyrażam duże uznanie dla konstruktora i całej ekipy, która przyczyniła się do produkcji motoszybowca z prawdziwego zdarzenia. ■

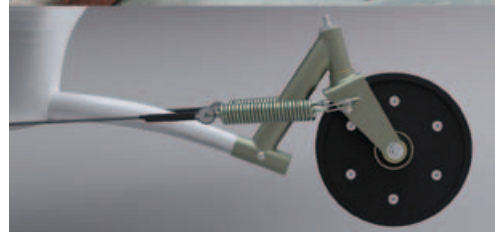
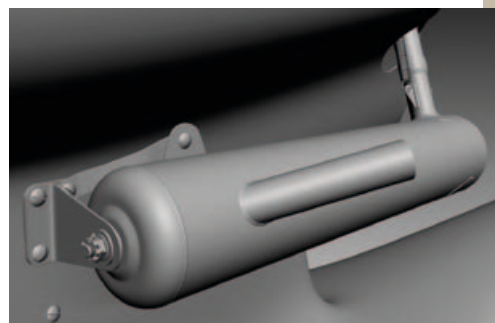
Werteksofobia

Piotr Luzziński

Zajmuję się grafiką komputerową od ośmiu lat, jednak z projektami pana Jarosława Janowskiego miałem styczność już od wczesnego dzieciństwa dzięki mojemu tacie, który pracuje w firmie J&S Aero Design od początku jej istnienia. Jest wielkim pasjonatem lotnictwa, więc nie mógł się oprzeć, żeby swojego małego wówczas syna nie posadzić za sterami J5 Marco. Z zadowoleniem patrzył, jak wczuwałem się w rolę pilota, mimo że nawet nie dosięgałem jeszcze nogami do pedałów. Kto by wtedy pomyślał, że za kilkanaście lat będę odtwarzać podobną konstrukcję na ekranie komputera.

Propozycja pana inż. Ryszarda Kędzi, aby stworzyć wizualizację następcy J5 Marco, czyli motoszybowca J6 Fregata, była miłą niespodzianką. Stanowiła przyjemną odmianę od projektów, które robiłem do tej pory, a przy tym była sporym wyzwaniem. Jednak z uwagi na moje wspomnienia oraz pełne zaufanie, jakim zostałem obdarzony, praca przebiegała bardzo przyjemnie i bezstresowo, zwłaszcza, że miałem dostęp do prawdziwego motoszybowca i w każdej chwili mogłem zrobić dodatkowe zdjęcia, wymierzyć dokładnie poszczególne części lub czasem nawet zabrać je do domu, gdzie, nie rozstając się z suwmiarką i linijką, przenosiłem je kawałek po kawałku do komputera. Dzięki temu mogę z czystym sumieniem powiedzieć, że J6 Fregata jest najbardziej odwzorowanym modelem z całej mojej kolekcji, czego przykładem choćby to, że nawet poszczególne śrubki mają prawidłową średnicę, a wszystkie ruchome części poruszają się w wirtualnej wersji identycznie jak w rzeczywistości, włącznie z ruchem linek i popychaczy.

Część moich prac, w tym wizualizację Fregaty, można obejrzeć w portfolio pod adresem www.vertexophobia.com. Chciałbym też w tym miejscu życzyć panom Jarosławowi Janowskiemu oraz Ryszardowi Kędzi dalszych sukcesów na polskim i zagranicznym rynku, a także podziękować za możliwość współpracy z nimi, która przebiegała w bardzo przyjaznej atmosferze, i która, jak mam nadzieję, nie raz jeszcze się powtórzy. ■



Być pilotem



Z Jerzym Kolasińskim, założycielem Gliding Teamu Klinika Kolasiński, rozmawia Mariola Zdancewicz

■ **Ma Pan na koncie tytuł Mistrza Polski w klasie Standard i trzy tytuły wicemistrzowskie. Wielokrotnie był Pan kapitanem reprezentacji Polski podczas Mistrzostw Świata, został Pan też odznaczony przez Aeroklub Polski Medalem im. Czesława Tańskiego za wybitny wkład w rozwój szybownictwa polskiego. Wylatał Pan na szybowcach ponad 3500 godzin. Co spowodowało, że w 1972 roku zainteresował się Pan lataniem?**

Moja droga wiodła przez żeglarstwo, zawsze pociągały mnie żywioły. Kontakt z przyjaciółmi szybownikami spowodował, że przeważyło szybownictwo. Wzorem był dla mnie mój bliski przyjaciel, Łukasz Florowski – członek kadry narodowej, bardzo dobry pilot. On pierwszy zaczął latać i to mnie wciągnęło. Ciekawostką może być

fakt, że żadnych tradycji lotniczych w mojej rodzinie nie było. Mieszkałem niedaleko Ostrowa Wielkopolskiego, gdzie znajduje się lotnisko Michałków, i to tam stawiałem swoje pierwsze kroki. Jak już człowiek wzbije się w powietrze, to połyka tego bakcyła na całe życie i to jest nieuleczalne. Wysznułem wiele teorii na temat szybownictwa, jak ono pomaga później w życiu codziennym i zawodowym. Chociaż jeśli chodzi o życie prywatne, to jest to swego rodzaju kula u nogi i trzeba to jakoś godzić. Kolejne szczeble zaawansowania wymagają wyrzeczeń. Po drodze wszyscy mieliśmy ileś straconych dziewczyn, gdyż koledzy spędzali weekendy z nimi, podczas gdy my – na lotnisku (śmiech).

■ **Czy pilot musi mieć jakieś predyspozycje psychiczne i fizyczne?**

Zdecydowanie tak. Kształtowaniu ich służą wszystkie etapy szkolenia, które kiedyś w Polsce bardzo dobrze funkcjonowały. Koniecznie najpierw trzeba było zaintere-

sować się modelarstwem i faktycznie moja droga tak wyglądała. Młody człowiek musi poznać, jak samolot jest zbudowany. Albo to lubi, pasjonuje go to, spędza wieczory klejąc model, albo nie. To uczy cierpliwości. Później pierwsze szkolenie szybowcowe, które okazało się dość ciężkim doświadczeniem, bo w moich czasach byliśmy skoszarowani w dwóch grupach po trzydzieści osób i wstawaliśmy codziennie o czwartej rano na treningi. To powodowało, że liczba chętnych malała. Po roku zostało pięciu, sześciu pilotów, a w następnych latach jeszcze ich ubywało.

Lotnictwo uczy ogromnej wytrwałości i odpowiedzialności za swoje czyny. To z szybownictwa wywodzą się później najlepsi piloci. Ktoś, kto zaczyna latać w wieku czterdziestu czy pięćdziesięciu lat, bo kupił sobie samolot i poszedł na szkolenie... Nie mówię, że będzie źle latał, ale już takim naturalnym pilotem „z urodzenia” nie będzie, a w sytuacjach ekstremalnych może

się okazać, że kilkadziesiąt godzin kursu to za mało.

■ **Stworzył Pan pierwszy team szybowcowy w Polsce. Czy Pańska działalność spotyka się z dużym zainteresowaniem?**

W latach 1996-2003 pełniłem funkcję kapitana reprezentacji. Był to okres kryzysowy dla polskiego szybownictwa. Brakowało sprzętu i pieniędzy. Pomogłem reprezentacji przejść przez te trudne czasy. Znajdowałem mocnych sponsorów – głównie banki szwajcarskie. To bardzo wzbogaciło nasze życie, bo banki zapraszały na prelekcje wybitnych ludzi. Wystarczy wspomnieć chociażby Bertranda Piccarda, który jako pierwszy obleciał kulę ziemską balonem i wygrał romantyczny wyścig z Fossettem o to, kto pierwszy tego dokona. Gdy przyjechał do Poznania, miałem okazję zjeść z nim kolację. Następnego dnia wykładał dla ogromnej publiczności. Był to chyba najpiękniejszy wykład, jaki kiedykolwiek w życiu słyszałem. Mówił o lataniu, o balonach i o przeżyciach.

W polskim lotnictwie mamy mnóstwo talentów. Jak porównamy się z Niemcami, którzy dysponują ogromnym potencjałem, również finansowym, to pojawia się pytanie, skąd ci piloci się w Polsce biorą? Często nie ma wystarczających środków na to, żeby tu realizować marzenia. Czasami start na Mistrzostwach Świata opiera się na niewielkich sumach. Gdybyśmy porównywali się z piłkarzami, to te nasze wydatki, to tyle, ile oni wydają na getry. Ci młodzi piloci tak fantastycznie realizują powierzone im zadania, że szybko dochodzą do sukcesów i mamy w swoim gronie m.in. byłego Wicemistrza Europy czy aktualnego Mistrza Świata juniorów. To coś tak kapitalnego, że zachęca nas do dalszych działań. Poza tym z mojej strony jest to może trochę takie realizowanie siebie w postaci organizatora i sponsora dla grupy młodych pilotów. Z drugiej strony, co tu dużo mówić, każdy z moich rówieśników stanie kiedyś przed taką sytuacją, że niestety dalej już nie będzie mógł latać. Dla mnie jest to tak ważna część życia, że już dzisiaj jestem na ten „koniec” przygotowany. Będę żył lataniem innych, siedząc na ziemi, i nadal będę

miał motywację do tego, żeby rano wstać i pojechać na lotnisko, powąchać trawę i usłyszeć skowronka, bo nie ma nic gorszego niż zrzędzący chłop, który przechodzi na emeryturę i nie ma co robić. Będę miał co robić przez całe życie.

■ **Co uważa Pan za swoje największe osiągnięcie związane z szybownictwem?**

Pod względem sportowym – dziewiąte miejsce na Mistrzostwach Europy. Jak patrzymy z perspektywy tych osiągnięć, które ma polskie szybownictwo obecnie, to nie jest to wiele. Natomiast dla mnie to ciągle duża radość. Walczyłem i latałem w parze z Karolem Staryszakim, który dzisiaj jest światową gwiazdą: Mistrzem Europy, Wicemistrzem Świata, wielokrotnym Mistrzem Polski. A raptem trzy lata temu lataliśmy razem. Ogromnie cenię sobie tytuł Mistrza Polski z 2000 roku i to, że dzięki temu mogłem reprezentować Polskę na pierwszych Mistrzostwach Świata w Afryce. Trudno jest wybrać jedno wydarzenie... Na pewno bardzo cieszy mnie tytuł Wicemistrza Polski zdobyty w 2008 roku w, nowej wtedy, osiemnastometrowej klasie, która dzisiaj jest dominującą. Taką wielką radością był też tytuł Mistrza Polski Juniorów, jaki zdobył mój syn. Jego ostatnią konkurencją w zawodach przeżywałem bardziej niż jakąkolwiek swoją. Ciągle zakładam, że wszystko, co najlepsze, jeszcze przede mną...

■ **Uprawiany przez Pana sport jest niebezpieczny. Czy bał się Pan kiedyś o swoje życie?**

Były takie sytuacje. Wiem, co czuje pilot na kilka sekund przed śmiercią. Zdarzyło się kiedyś na pokazach, że gdy kręciłem akrobacje, w trzeciej pętli nagle stało się coś dziwnego. Wpadłem w korkociąg plecowy i cudem z tego wyszedłem. Nie odczuwałem w tamtym momencie strachu, nogi ugięły się przede mną dopiero, gdy wylądowałem. Natomiast na Mistrzostwach Europy

z premedytacją wleciałem w burzę, bo inaczej nie zaliczyłbym punktu zwrotnego. Jest możliwe, że w imię osiągnięcia sukcesu pilot

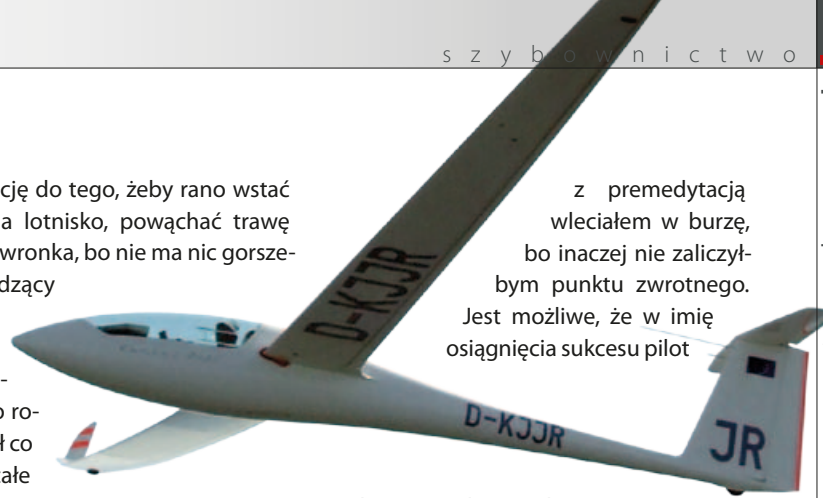
podejmie ryzykowną decyzję.

Każdy z nas ma taki grzech na sumieniu.

Wsiadając do szybowca, nie odczuwam lęku. Mam poczucie, że trzeba wszystko sprawdzić, trzeba być odpowiedzialnym. Rodzina, gdy wyjeżdżam rano na lotnisko, też nie ma obaw o moje zdrowie i życie. Moja pasja stała się dla nich czymś naturalnym.

■ **Czy uważa Pan, że obecnie szybowce powinny mieć silniki dolotowe?**

Myślę, że w tym momencie już tak. Zwłaszcza, że po pierwsze szybowce bardzo dużo kosztują, a po drugie zmieniły się warunki. Lądowanie w terenie przygodnym jest zawsze ogromnym ryzykiem. Kiedyś lądowało się, przynajmniej w Polsce, na polach PGR-owskich i nikomu specjalnie na



tej uprawie nie zależało. Dzisiaj pojawiają się konflikty z właścicielami pól i to nie jest przyjemne. W pamięci mam wiele lądowań przygodnych, zwłaszcza jeżeli lądowało się gdzieś we wschodniej Polsce, a nawet dalej. Były to przygody życia – i dla pilota, i dla miejscowej ludności. Pilot był wtedy postrzegany jak jakiś zesłaniec z niebios. Myślę, że w obecnych czasach silnik dolotowy pozwala w dużym stopniu na wyeliminowanie ryzyka związanego z lądowaniem. Jest to racjonalne podejście do drogiego sprzętu. Jeśli natomiast mówimy o samo- >



■ **Zawodnicy Gliding Teamu: od lewej Łukasz Wójcik, Piotr Jarysz, Leszek Duda, Jerzy Kolański**



■ **... i najmłodszy członek Łukasz Grabowski - aktualny Wicemistrz Świata Juniorów**

► -starcie, to będę się cieszył, jeżeli w tych szybowcach o krótszych skrzydłach wejda takie silniki, które nie będą dużo ważyć i nie będą pogarszać osiągnięć, dadzą nam pełną organizacyjną wolność. Obecnie latam w Namibii, gdzie testuję 20-metrowy szybowiec z samo-startem i na dodatek z silnikiem elektrycznym!

■ **Co Pan myśli o zastosowaniu w szkoleniu podstawowym szybowców z silnikiem?**

To będzie kapitalna rzecz. Dwumiejscowy szybowiec dobrej klasy to dla młodych pilotów przeskok przez wiele etapów kształcenia. Poza tym jest on również atrakcyjny dla pilotów doświadczonych. Powstał projekt „Arcus”, w którym uczestniczy i dzieli się swoim doświadczeniem z adeptami lotnictwa Janusz Centka.

■ **Czy zgodzi się Pan z taką sugestią, że motoszybowiec jest jak gdyby łącznikiem między szybowcem a samolotem?**

W tej kwestii wiele do zaprezentowania mają Czesi i Słowacy. W ich przypadku można mówić o połączeniu techniki samolotowej i szybowcowej, a także ekonomizacji przemieszczania się. Tego rodzaju statki powietrzne mają osiągi średniego szybowca. Osobiście gdybym kiedyś miał kupować samolot, żeby się sympatycznie w Polsce przemieszczać, skoczyć nad morze czy w góry, to oczywiście wybrałbym motoszybowiec. Nigdy nie kupiłbym niczego o krótkich skrzydłach. Silnik zawsze może zawieść, a wtedy skrzydła nas nie uratują.

■ **Czy widział Pan kiedykolwiek Fregatę?**

Raczej słyszałem i czytałem o niej. To jest właśnie to, że można cieszyć się wrażeniem szybowca, a mamy zapewnione bezpieczeństwo. Coś, co ma doskonałość 25, sprawia, że zawsze wylądujemy. Chyba, że

będziemy mieć do czynienia z niedoświadczonym pilotem, wtedy łatwo stracić głowę. W razie zatrzymania silnika można zbyt zaabsorbować się walką o ponowne włączenie go i w rezultacie spotkać się z ziemią. Na pewnych wysokościach trzeba zapomnieć o próbach uruchamiania silnika i natychmiast przejść do filozofii szybowcowej.

■ **Czy dla General Aviation ważne jest latanie na motoszybowcach?**

Bardzo ważne. To, co dzieje się na polskich drogach, to tragedia. Jeśli musiałbym przemieścić się do Rzeszowa, a miałbym opcję takiej Fregaty, Samby czy Lambady, to oczywiście, że wybiorę podróż drogą powietrzną. Będę na miejscu dwa razy szybciej i, co tu mówić, taniej. Oprócz tego mam nieporównywalnie więcej przyjemności z podróży i wyląduję na każdym małym lotnisku. W Polsce, która nie jest znowu aż tak bogatym krajem, ten rodzaj General Aviation to fantastyczna alternatywa dla walki o życie, jaka odbywa się na drogach.

■ **Jest Pan również pionierem w innej dziedzinie – medycynie. Jako pierwszy Polak podjął się Pan dokonania operacji przeszczepienia włosów. Jak Pan to wspomina?**

Było to dla mnie duże wydarzenie. Pierwszy raz operowałem samodzielnie, bez szefa za drzwiami. W momencie rozpoczęcia zrobiło mi się gorąco, mimo że byłem już doświadczonym chirurgiem. Kroczenie po nieznanym terytorium chirurgicznym i organizacyjnym było dla mnie niezapomnianym przeżyciem.

■ **Jak Pańscy pacjenci reagują na Pańskie hobby?**

Myszę, że facet, który operuje i lata, wzbudza większe zaufanie u ludzi. Myszę, że po wycynie Tadzia Wrony poważanie dla pilotów i pilotów szybowcowych w oczach społeczeństwa ogromnie wzrosło. Mam tylko nadzieję, że zostanie to odpowiednio użyte marketingowo, gdyż naocznie pokazuje, co potrafi zrobić pilot, który ma za sobą podstawy szybowcowe i na dodatek nie wpada w samouwielbienie. Mówi: takie mam umiejętności i tak powinienem zrobić.

■ **Co dla Pana jest dzisiaj ważniejsze w życiu: szybownictwo czy medycyna?**

Muszę i staram się to godzić.

Więcej czasu poświęcam pracy zawodowej, ale gdy zaczyna się sezon, staram się to jakoś rozdzielić. Mam rozpisany plan zawodów, które wciąż najbardziej mnie pasjonują. Lubię konkurować z innymi. To zamiłowanie do konkurowania przenoszę na pracę zawodową. Dlatego współczuję moim rywalom, bo musi być im bardzo trudno ze mną współzawodniczyć. Jeśli nie są sportowcami, mają twardey orzech do zgryzienia. Nawet jeśli poniosę jakąś porażkę, to bardzo szybko potrafię ją przełożyć na energię do działania. Dlatego myślę że szybownictwo, które uprawiam wycynowo, bardzo pomaga mi w pracy zawodowej.

■ **Jakie ma Pan plany na najbliższą przyszłość?**

Tego sezonu nie mogę zaliczyć do udanych ze względu na stratę w rodzinie. Na kolejny w 2012 roku nastawiam się bardzo ostro. Już od 26 grudnia tego roku przez dwa tygodnie będę latał koło pustyni Kalahari. Tam chcę się rozpędzić. Potem czekają mnie kapitalne zawody w Nitrze, które mają światową renomę. Zakładam jeszcze trzykrotny udział w Mistrzostwach Polski. Są one ważne, ponieważ w 2013 roku mamy Mistrzostwa Europy, i to w moim rodzinnym Ostrowie Wielkopolskim – w Michałkowie. Byłbym przeszczęśliwy, gdyby sezon 2012 dał mi na tyle dobrą pozycję rankingową, żebym mógł ponownie wrócić do reprezentacji Polski.

■ **Czy da się Pan zaprosić, aby obejrzeć Fregatę?**

Będę zaszczycony. ■

Lotnicze impresje





Poznan
2011