

# moto kwartalnik lotniczy .pl

# szybowce

nr 4/2012 (4)  
cena 9,00 zł  
(w tym VAT 8%)



*Idę surszta!*



Projekt programu  
edukacji lotniczej



Rozmowa z mistrzem



Lobbujemy na  
rzecz lotnictwa  
powszechnego



Już po raz trzeci na łamach magazynu Motoszybowce.pl ukazuje się nasza fundacyjna kolumna, a opisywany w niej projekt – rekonstrukcja motoszybowca Bąk II, nabiera wyraźnych kształtów.

Wykonaliśmy już stół montażowy kadłuba, montując na nim wszystkie 18 wręg. Prace nad stołem montażowym skrzydeł jeszcze trwają.

Poniżej podajemy tolerancje jego wykonania:

- przy długości całkowitej 5020 mm  $\pm 3$  mm;
- tolerancja rozstawu wręg  $\pm 1,5$  mm;
- dźwigarki wzdłużne kadłuba o przekroju 20 x 10 mm – tolerancja  $\pm 0,5$  mm.

„Projekt” nabiera kształtu motoszybowca, można nawet pokusić się o stwierdzenie, że mamy już szkielet Bąka.

Obecnie trwają prace przygotowawcze nad oklejeniem wręg kadłuba specjalną sklejką lotniczą.

Jest to sklejka brzoza, pierwszego gatunku (bez przebarwień, zgięć ani sęków), produkowana w Finlandii. Do budowy Bąka używamy sklejki o grubości 0,8–1,5 mm (w bardzo małych elementach nawet do 2 mm). Sklejka o grubości do 1,2 mm jest trzywarstwowa, powyżej tej grubości – już pięciowarstwowa (ilość warstw jest zawsze nieparzysta). Co ciekawe, w skrajnych warstwach słoje są ułożone w jednym kierunku.

Wracając do naszych prac...

Drewno idealne do klejenia musi mieć jedynie 8 proc. wilgotności; w innym wypadku powstaje groźba pęknięcia podczas użytkowania. Standardowa wilgotność drewna lotniczego w użytkowaniu to 12 proc.

Kolejne utrudnienia w budowie pojawiają się na etapie oklejania obszarów „mocnych zgięć” – ostrych kątów wygięcia sklejki. Takim obszarem jest ogonowy odcinek kadłuba, gdzie aby dopasować sklejkę, trzeba ją uelastyczyć – poddać procesowi parowania. Następnie odpowiednio zmiękzoną sklejkę nakłada się na wcześniej przygotowaną formę i dopiero po wyschnięciu przykleja do kadłuba. Skrajnym przykładem jest krawędź natarcia statecznika pionowego.



# FUNDACJA ZABYTKI POLSKIEGO NIEBA

■ Wręgi ogonowe

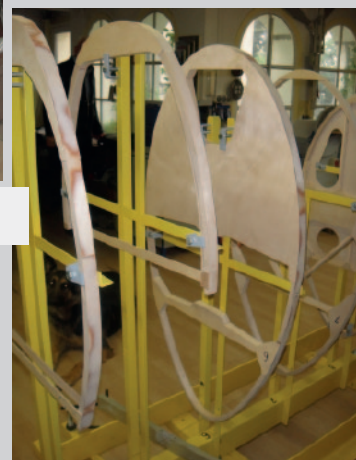
■ Jan Borowski (fundator projektu, właściciel firmy JB Investments)



■ Centralne wręgi kadłuba



■ Rzut oka na idealne pasowanie, od wręgi dziobowej



■ Bąk II – konstrukcja drewniana, kryta sklejką i płótnem, skrzydła jednodźwigarowe, wolnonośne z hamulcami aerodynamicznymi, silnik czterosuwowy, dwucylindrowy Sarolea Albatros 23,5 kW (32 KM), zbiornik paliwa 50 l, zużycie paliwa 6,7 l/h.



■ Nasz Heling, precyzją i stabilnością przewyższa wymogi konstrukcyjne

Na każdym etapie konieczne jest stosowanie się do zaleceń konstruktora, nie bez znaczenia jest nawet ułożenie kierunku słoików sklejki. W następnym wydaniu przedstawimy kolejne postępy naszych prac.

Drodzy czytelnicy! W imieniu swoim, jak i całej fundacji dziękuję za zainteresowanie naszym projektem i e-maile ze słowami uznania.

Zapraszam do kontaktu: [jaworski@fzpn.org](mailto:jaworski@fzpn.org).

Szczegółowe informacje: [www.fzpn.org](http://www.fzpn.org).

Zapraszamy również na nasz profil na Facebooku: [www.facebook.com/fzpn.org](http://www.facebook.com/fzpn.org).

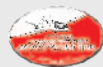
## UWAGA

FUNDACJA ZABYTKI POLSKIEGO NIEBA

jest organizacją pożytku publicznego

POMÓŻ NAM ODTWORZYĆ NAJDOŚKONALSZE POLSKIE KONSTRUKCJE!!!

Wydawca:


**Polskie Stowarzyszenie  
Motoszybowcowe**

 ul. Ustrzycka 1, 61-324 Poznań  
 NIP 782-253-68-71  
 REGON 301891641

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 Zdanczewicz

Asystent redakcji:

Lidia Piechocka

Korekta: Małgorzata Haze

**Współpraca:** Andrzej Glass,  
Stanisław Błasiak, Ryszard Kędzia,  
Maja Netter, Wojciech Muszyński,  
Julia Piotrowska, Anna Olejniczak

**Foto:** Stanisław Wojcieszak,  
Ryszard Kędzia

**Na okładce:** ILA Berlin 2012 – fot.  
GA Żelazny

**Tłumaczenie:** Krzysztof Kotkowski

**Skład:** Pre-Press Studio  
Krzysztof Spychał, www.spychal.pl

**Druk:** PUHP Classic Poligrafia i  
Reklama Sławomir Adamek  
ul. Krauthofera 55, 60-202 Poznań

 Redakcja dziękuje za udostępnienie świątecznych kartek  
Wydawnictwu „Amun” w Raciborzu, które jest jedynym  
wydawnictwem w Polsce mającym prawo do sprzedaży  
reprodukcji obrazów malowanych przez artystów ustami  
lub stopą w postaci kartek i kalendarzy.

# Drodzy Czytelnicy!

Oddajemy w Państwa ręce czwarte wydanie magazynu Motoszybowce.pl, działamy zatem już rok na rynku wydawniczym. Cieszy nas to tym bardziej, że nieustająco jesteście z nami. Państwa propozycje czasem zapierają dech w piersiach, dodają skrzydeł i wiary, że następny rok będziemy z Wami.

Bieżący numer poświęciliśmy w części targom lotniczym ILA w Berlinie. Komentuje to znakomicie wywiad z wicepremierem Waldemarem Pawlakiem. Poruszamy też niezwykle ważny temat wchodzących w życie przepisów unijnych dotyczących ścieżki edukacyjnej adresowanej do młodzieży. I tutaj krok po kroku przez wszystkie zawiłości przeprowadzi nas wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego inż. Ryszard Kędzia.

Prezentujemy też jednego z naszych członków, a jednocześnie nowo wybranego rektora Politechniki Poznańskiej – prof. Tomasza Łodygowskiego.

Niewątpliwie hitem jest rozmowa z wielokrotnym szybowcowym mistrzem świata Sebastianem Kawą, a sylwetka pierwszego na świecie rodzinno-biznesowego odrzutowca zaprezentowana w rozmowie z beneficjentem innowacyjnego projektu Robertem Ładzińskim to światowy news.

Idą święta...

Życzymy Państwu wysokich lotów w podróżach świątecznych.

Najmilsze są jednak te spędzane w polskich domach,  
tak więc za kolędą...

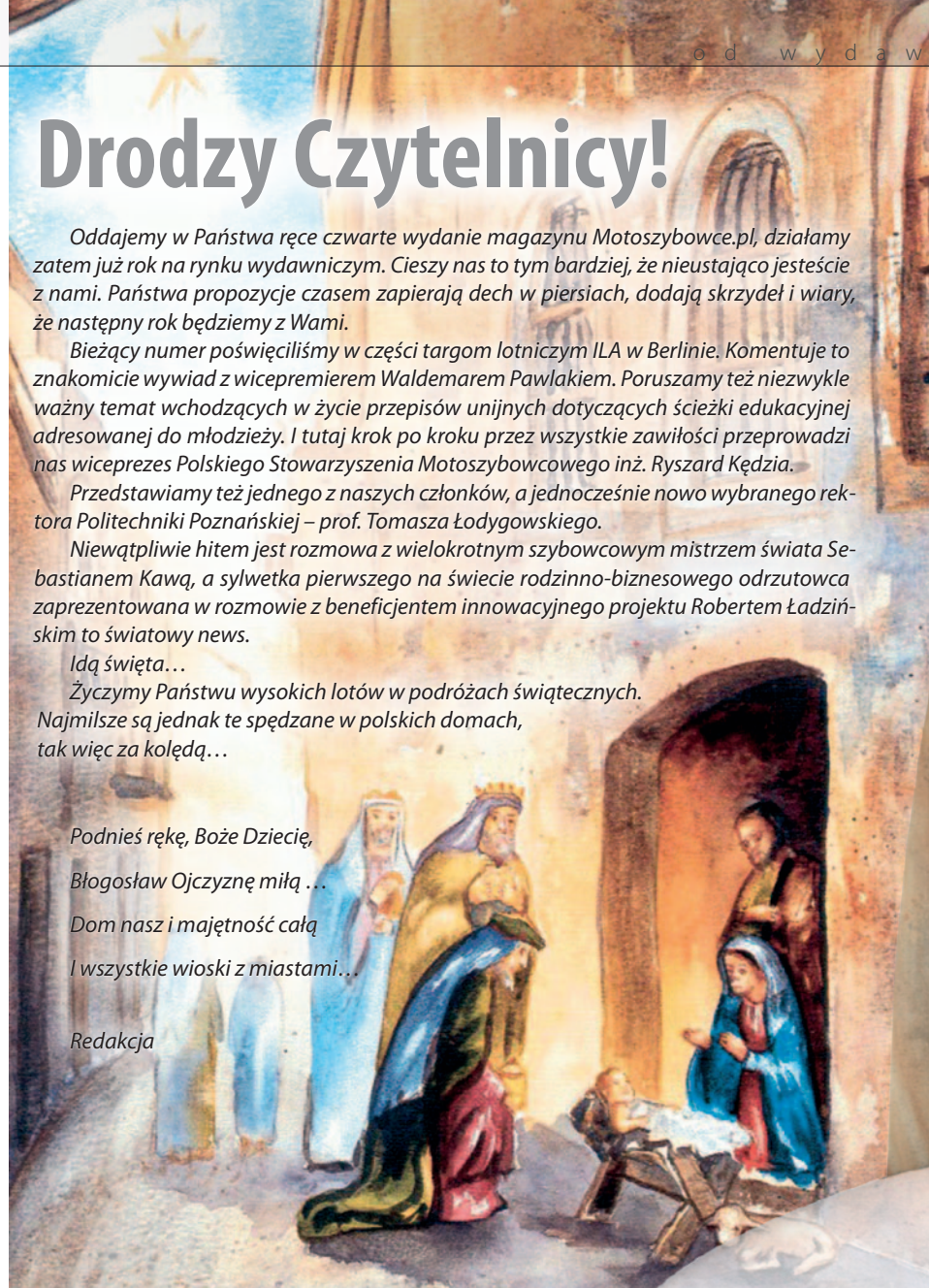
Podnieś rękę, Boże Dziecię,

Błogosław Ojczyznę miłą...

Dom nasz i majątność całą

I wszystkie wioski z miastami...

Redakcja



W N U M E R Z E :

Fundacja Zabytki Polskiego Nieba	2
Motoszybowce przerabiane z szybowców	4
Stosować różne rozwiązania	6
Lobbujemy na rzecz lotnictwa powszechnego	10
Era inżyniera	12
Wierzę w przepisy bardziej przyjazne GA	14
IX Międzynarodowy Piknik Lotniczy Euroregionu Beskidy	16
Aeroklub Polski	18
Rozmowa z mistrzem	19
FLARIS LAR pierwszy na świecie	22
Projekt programu powszechnej edukacji lotniczej	24
Z newslettera Europe Air Sports	28
Listy szare, białe, kolorowe ...	29
Résumé	30

## IX Międzynarodowy Piknik Lotniczy Euroregionu Beskidy

16


**Aeroklub  
Polski**

18

s p i s t r e ś c i


**Era inżyniera**

17

**Rada  
Programowa:**

 Andrzej Glass  
 Ryszard Kędzia  
 Jerzy Kolasiński  
 Waldemar Ratajczak  
 Włodzimierz Skalik  
 Mariola Zdanczewicz



Andrzej Glass

(cz. I)

# Motoszybowce

## przerabiane z szybowców



■ Cirrus z silnikiem Volkswagen 28 KM, Wrocław 1968 roku



■ Cirrus w locie

### ■ Józef Borzęcki przy swoim Cirrusie. Osłona kabiny podnoszona

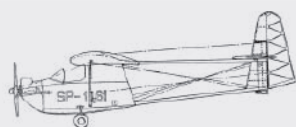
Pierwsze próby przerabiania w Polsce szybowców na motoszybowce zostały podjęte w końcu lat sześćdziesiątych i na początku siedemdziesiątych. Były one prowadzone nieoficjalnie; władze odnosiły się do nich z dezaprobatą. W połowie lat osiemdziesiątych były już tolerowane, a rozwinęły się dopiero w latach dziewięćdziesiątych.

Przeróbki szybowców na motoszybowce wykonują przeważnie konstruktorzy amatorzy. Korzystają z okazji taniego kupna szybowca, często do remontu, a ponieważ nie mają odpowiednich urządzeń do startu (wyciągarki czy samolotu holowniczego), zabudowują na szybowcu napęd pozwalający na samodzielny start. Na ogół nie mają wystarczających środków finansowych,

aby przeprowadzić certyfikację modyfikowanego sprzętu. Tylko nieliczne z tych konstrukcji certyfikowano lub usiłowało to zrobić. Większość z nich nie lata na lotniskach aeroklubowych, lecz na prywatnych lądowiskach. Dlatego konstruktorzy na ogół nie afiszują się ze swymi konstrukcjami i informacje o nich pojawiają się przy okazji zlotów konstruktorów amatorów lub przypadkowo.

Najprostsza jest przeróbka przez zabudowanie silnika nad płatem szybowca. Najczęściej, prócz instalacji paliwowej i silnikowej, wymaga ona dodania koła przedniego lub trójkołowego podwozia oraz zadbania o właściwe położenie środka ciężkości.

Drugi rodzaj przeróbki to zamontowanie silnika w dziobie szybowca. Wymaga to większego nakładu prac konstrukcyjnych, gdyż w celu uzyskania właściwego położenia środka ciężkości konieczne jest przesunięcie do tyłu miejsca pilota. Przekonstruowaniu ulega również przód kadłuba, ze względu na zabudowę silnika. Trzeba też przesunąć koło podwozia do przodu lub dać trójkołowe podwozie. Najczęściej jest stosowane pierwsze rozwiązanie, które wcale nie daje gorszych osiągnięć niż drugie.



### ■ Dane techniczne Cirrus:

rozpiętość	12,85 m
długość	6,5 m
wysokość	1,95 m
powierzchnia nośna	16,9 m <sup>2</sup>
masa własna	180 kg
masa użyteczna	120 kg
masa całkowita	300 kg
prędkość przelotowa	120 km/h
prędkość minimalna	42 km/h
wznoszenie	3 m/s
opadanie min.	1,5 m/s
rozbieg	140 m

### ■ CIRRUS BORZĘCKIGO

W 1967 roku Józef Borzęcki z Wrocławia zdobył skasowany szybowiec Salamandra SP-1161, w którym zamontował 28-konny silnik z samochodu Volkswagen Kübelwagen (oczywiście odpowiednio przerobiony). Zmotoryzowana Salamandra otrzymała nazwę Cirrus. Borzęcki, aby zabudować silnik w przodzie kadłuba, odpowiednio go zmodyfikował, wzmacniając go i skracając nos, aby zachować właściwe wyważenie. Wykorzystał w swojej konstrukcji podwozie sprężyste, wykonane z resoru wagonu towarowego. Ponadto zastosował sprzężone sterowanie pozbawione orczyka. Układ ten pozwalał na jednoczesne wychylanie lotek i steru kierunku poprzez ruch drążka na boki.

■ **Moto-Sroka Mariana Maja z silnikiem Volkswagena 20 KM, Radom 1974 roku**

Cirrus został oblatany w połowie 1968 roku, po półtorarocznej budowie. W powietrzu motoszybowiec zachowywał się bardzo poprawnie. Niestety, w 1970 roku ktoś włamał się do szopy, gdzie hangarowany był Cirrus, i zniszczył motoszybowiec. „Wieczór Wrocławia” podawał, że skradziono tablicę przyrządów, koła i wiatrochron. Borzęcki odremontował swoje dzieło, jednak w 1971 roku – gdy Cirrus stał w hangarze Aeroklubu Wrocławskiego – „nieznani sprawcy” ponowili atak, tym razem niszcząc konstrukcję doszczętnie. Nie wiadomo, czy ci „nieznani sprawcy” nie zostali naślani przez władze.

■ **MOTO-SROKI**

Pierwszą Moto-Srokę, czyli przeróbkę szybowca SZD-15 Sroka SP-1720 (nr fabr. 293) na motoszybowiec, wykonał Marian Maj z Radomia i oblatą ją w maju 1974 roku. Zabudował on silnik Volkswagena VW 1200 o mocy 20 KM w przodzie kadłuba oraz przesunął koło podwozia do przodu.



■ **Moto-Sroka M. Maja SP-1720**

■ **Moto-Sroka M. Maja zmodyfikowana przez Adama Lorenza we Wrocławiu przez dodanie trójkołowego podwozia i zmianę wiatrochronu**



■ **Przód Moto-Sroki Władysława Koźmińskiego z Wrocławia. Powstała w 1985 roku, przemalowana została w 1987 roku**



■ **Pomarańczowa Moto-Sroka „Kubuś” Kuby Myśluka z silnikiem Hirth i trójłopatowym śmigłem**



■ **Czerwona Moto-Sroka K. Myśluka ze zmienionym podwoziem i silnikiem Rotax 503, nazwana „Lady in Red”**



■ **Moto-Sroka M. Maja**



■ **Dane techniczne Moto-Sroka Koźmińskiego**

rozpiętość	14,5 m
długość	6,9 m
wysokość	1,5 m
powierzchnia nośna	14,5 m <sup>2</sup>
masa własna	270 kg
masa użyteczna	110 kg
masa całkowita	380 kg
prędkość przelotowa	100 km/h
prędkość minimalna	60 km/h
wznoszenie	2 m/s
opadanie min.	1,0 m/s

W przodzie kadłuba oraz przesunął koło podwozia do przodu. Później sprzedał Moto-Srokę do Wrocławia, gdzie Adam Lorenz zmodyfikował ją, dając trójkołowe podwozie i zmieniając wiatrochron.

W podobny sposób wykonał Moto-Srokę Władysław Koźmiński z Wrocławia. Oblatą ją w listopadzie w 1985 roku. Do napędu użył silnika Volkswagena VW 1300 o mocy 28 KM. Początkowo Moto-Sroka miała jednocześnie osłonę kabiny, później tylko wiatrochron. Pierwsze loty wykonywała w oryginalnym szybowcowym malowaniu, czyli na pomarańczowo, w 1987 roku zaś otrzymała na kadłubie dwubarwny kamuflaż w łaty.

Trzecią Moto-Srokę wykonał w 1985 roku Marian Maj wraz z Krzysztofem Ziębą, ze Sroki SP-1732 (nr fabr. 305), wyposażając ją w silnik od Trabanta o mocy 26 KM. Odkupił ją Kuba Myśluk i wyposażył w silnik Hirth 726 z trójłopatowym śmigłem węglowym Sport Prop, nazywając ją „Kubuś”. Około 2002 roku Moto-Sroka została wyposażona w silnik Rotax 503 UL DCI 46 KM z dwułopatowym śmigłem. Zbiornik paliwa znajduje się za plecami pilota. Otrzymała ona większe przednie koło oraz nazwę „Lady in Red” i wykonuje loty w Polsce z ukraińską rejestracją ŁA 0451. ■



■ **Dane techniczne „Lady in Red”**

rozpiętość	14,5 m
długość	6,9 m
wysokość	1,5 m
powierzchnia nośna	14,5 m <sup>2</sup>
masa własna	300 kg
masa użyteczna	110 kg
masa całkowita	410 kg
prędkość przelotowa	80 km/h
prędkość minimalna	60 km/h
wznoszenie	3 m/s
opadanie min.	0,95 m/s
rozbieg	100 m
zużycie paliwa	8 l/h

**Z Waldemarem Pawlakiem, wicepremierem i ministrem gospodarki, rozmawia Mariola Zdancewicz**

■ **Na zaproszenie Ministerstwa Gospodarki z wizytą do Polski przyjechał prezydent Europe Air Sports David Roberts. Rozmowy toczyły się głównie wokół obecnych regulacji dotyczących General Aviation, ale i możliwości wymiany doświadczeń oraz współpracy, co spotkało się z obopólną przychylnością. Proszę o podsumowanie wizyty.**

Bardzo ważne jest to, że odnosimy się do podstawowych zasad, takich jak zasada subsydiarności w lotnictwie dużym – w którym regulacje są bardzo precyzyjne – i małym. Zaimponowało mi, że na rynku brytyjskim nie ma regulacji dla tych najmniejszych samolotów z klasy light. Oznacza to, że można w ramach przepisów europejskich stosować różne rozwiązania, także takie, które zmniejszą przeszkody biurokratyczne w dostępie do latania sportowego i prywatnego. Uważam, że w Polsce bardzo potrzebne jest zastosowanie podobnego modelu. Weźmy przykład Czechów, którzy inaczej podchodzą do lekkich statków powietrznych, a inaczej do dużych; mają też odpowiednio sformułowane przepisy, adekwatne do znaczenia tych samolotów. Okazuje się, że daje to bardzo dobre efekty. Czesi nie tylko mają więcej prywatnych lekkich statków powietrznych, lecz także zbudowali dużą gałąź przemysłu nastawionego na eksport właśnie tych samolotów.

■ **Pewnym kłopotem jest też to, że Polski w organizacji EAS w tej chwili nikt nie reprezentuje. Zajmują się tym Niemcy, a wprowadzone przez nich rozwiązania są dla nas niekorzystne. Czy myślał Pan nad tym, żeby Polacy pojawili się w tych władzach?**

Ważne, byśmy wykorzystali wszystkie możliwości, także reprezentacji na forach europejskich, w ramach których działają różne komitety koordynacyjne, zrzeszające krajowych regulatorów; istotne jest także promowanie naszych organizacji i stowarzyszeń lotniczych. Z rozmowy z panem Robertsem wynikało, że najistotniejsza jest współpraca z Komisją Europejską i Parlamentem Europejskim przy wprowadzaniu regulacji ogólnoeuropejskich, które w moim przekonaniu powinny być wdrażane w drodze rozporządzeń, a więc regulacji bezpośrednio stosowanych we wszystkich krajach europejskich. Tylko te aspekty, które mają wyjątkowy, krajowy bądź kulturowy charakter, należy regulować w dyrektywach. Przykład z innej dziedziny – taka drobna, a bardzo ważna dla rynku telefonów komórkowych sprawa; przyjęto wreszcie jednolity europejski standard wtyczki do ładowarki. Trzeba tu było sporej synergii. Gdyby podobnie podejść do przepisów General Aviation, wówczas rozwijałoby się ono z o wiele większym rozmachem przede wszystkim u nas, w całej Europie, tak jak dzieje się to w Stanach Zjednoczonych.

■ **W listopadzie ubiegłego roku Polska została ogłoszona krajem partnerskim Międzynarodowej Wystawy Lotnictwa i Astronautyki ILA w Berlinie. Jesteśmy już po, czas więc na podsumowanie. W jaki sposób prezentował się nasz kraj podczas tych targów?**

Polska jako kraj partnerski ILA – targów najstarszych i jednych z największych tego typu na świecie – starała się pokazać swoje lotnictwo i astronautykę jako perspektywiczną, bardzo dynamiczną branżę, oferującą duże możliwości rozwoju. Nasz potencjał badawczy jest coraz większy, w przemyśle lotniczym pracuje



**Stosować różne rozwiązania**

trzydzieści tysięcy osób, a instytuty projektują nowoczesny sprzęt lotniczy. W Polsce powstają samoloty lekkie i ultralekkie, nowoczesne śmigłowce, silniki, turbiny i komponenty do obiektów satelitarnych. Obecność naszego kraju na targach to dowód intensywnej współpracy przemysłowej z Niemcami.

Pierwszego dnia targów odbyła się konferencja zatytułowana „Innowacyjność polskiego przemysłu lotniczego”, w której wzięli udział przede wszystkim zagraniczni goście, a prelegentami byli eksperci z polskiej branży lotniczej. Polska ekspozycja zajęła przeszło 400 mkw., na których zaprezentowały się czterdzieści trzy firmy i instytucje. Połowa powierzchni przeznaczona została na potrzeby Polskiej Agencji Informacji i Inwestycji Zagranicznych, która zorganizowała udział przedsiębiorców branży lotniczej w ramach Programu Rozwoju Polski Wschodniej, w sumie dziesięciu firm. W tej części polskiego stoiska zaprezentowano górnopłat MP-02 Czajka produkcji LZPN „Aero-Kros”, platformę bezzałogową MJ-7 Szogun produkcji Eurotech, robota marsjańskiego Magma 2 z Politechniki Białostockiej, jak również silnik IAE V2500 produkowany przez MTU Aero Engines i wystawiany przez Dolinę Lotniczą.

Pozostała powierzchnia została zagospodarowana przez Ministerstwo Gospodarki, a głównymi eksponatami były: śmigłowiec bezzałogowy zbudowany przez Instytut Lotnictwa, motoszybowiec powstały przy współpracy politechnik: Rzeszowskiej i Warszawskiej, a także symulator lotów polskich myśliwców F-16, wystawiony przez Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych. W ramach udziału Polski zaprezentowane zostało również stoisko województwa wielkopolskiego. W Pawilonie Kosmos oraz na stoisku narodowym Centrum Badań Kosmicznych PAN zaprezentowało polski wkład w eksplorację kosmosu: penetratory i ultralekkie manipulatory planetarne, nasz udział w projektach BRITE (satelity naukowe) i Mertis (badanie powierzchni Merkurego).

Polskiemu wystąpieniu na targach towarzyszyły pokazy lotnicze, w których wystąpiła Grupa Akrobacyjna „Żelazny” oraz formacja Biało-Czerwone Iskry, jak również samolot MiG-29 (oba w ramach zaangażowania Sił Powietrznych RP) oraz helikopter Black Hawk. Nie zabrakło również prezentacji statycznych, zarówno wewnątrz hali wystawienniczej, jak i na płycie lotniska, m.in.: wspomnianego śmigłowca Black Hawk, samolotów EM-11C Orka, M-28 Bryza, ZEN-1 i motoszybowca Fregata J-6.

Podczas targów prowadzone były również polsko-niemieckie warsztaty dla uczniów szkół kopernikowskich oraz odbyło się polsko-niemieckie sympozjum kosmiczne o możliwości współpracy w obszarze badań kosmicznych. Przedstawiono między innymi dorobek i najbliższe plany Wojskowej Akademii Technicznej związane z technologią kosmiczną, w tym projekt budowy dziewięćdziesięciometrowego radioteleskopu VLBI, przy współpracy Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. W ramach sympozjum odbyła się również dyskusja na temat kierunków badań naukowych i prac wdrożeniowych związanych z przystąpieniem Polski do Europejskiej Agencji Kosmicznej.

■ **O Polsce jako partnerze Targów Berlińskich wypowiedział się dyrektor generalny Związku Niemieckiego Przemysłu Lotniczego i Astronautycznego Dietmar Schrick, który uważa, że w ten sposób Niemcy doceniają dynamicznie rozwijającą się współpracę z polskimi firmami lotniczymi. Prosiłabym o skomentowanie tej sprawy, w świetle danych, że w Niemczech na**

**jeden samolot przypada 10,5 tysiąca osób, w Polsce – 35 tysięcy, w Czechach – 15 tysięcy, a w USA – 1,4 tysiąca osób.**

Znana jest stara historia o tym, jak pewien szewc wystąpił w celach biznesowych dwóch synów do Afryki. Jeden z nich raportował: „Tato, tutaj nie ma rynku, oni tu chodzą boso”, a drugi: „Tato, tu jest wielki rynek, bo tu wszyscy chodzą boso”. Jest to podobna sytuacja. My po dwudziestu latach transformacji zaczynamy mieć naprawdę solidną bazę przemysłową, co widać na przykładzie branży samochodowej, w której produkuje się prawie milion aut rocznie, z czego 80 procent na eksport. Jeżeli chodzi o przemysł lotniczy, nie-



■ **Wicepremier Waldemar Pawlak z kanclerzem Niemiec Angelą Merkel podczas targów ILA w Berlinie**  fot. Ministerstwo Gospodarki

wątpliwie jest wiele do zrobienia, ale są też wielkie szanse. Mamy dobrze rozwiniętą produkcję kompozytów, przetwórstwo metalu, budowę maszyn i urządzeń, jesteśmy doceniani także za kulturę jakości i wytwórczości. Świadczą o tym chociażby sukcesy polskich firm, które należą do struktur międzynarodowych, takich jak PZL Mielec – spółka zależna Sikorsky Aircraft z grupy United Technologies, czy też niemiecka grupa MTU, która w specjalnej strefie pod Rzeszowem produkuje elementy turbin do wszystkich silników odrzutowych. Polska może być postrzegana jako kraj o dużym potencjale. Zamiast szukać partnerów dalej, chociażby w Azji, niemieckie firmy mogą znaleźć ich u nas. Myślę, że nasz przemysł lotniczy ma dużą przyszłość i że rozwinie się tak jak przemysł jachtowy, który obecnie zajmuje drugie miejsce w Europie po Wielkiej Brytanii.

■ **Chciałabym przywołać opinię pewnego magazynu internetowego: gdy polski polityk słyszy słowo „lotnictwo”, to najczęściej rozumie przez to samoloty komunikacyjne, wojskowe i te, które go wożą za pieniądze podatników. Zazwyczaj nie ma pojęcia, że tak zwane lotnictwo ogólne to przynosząca wiele korzyści gałąź gospodarki, a nie tylko zabawa dla majątnych. Dodam od siebie, że roczny przychód z lotnictwa ogólnego w USA to ponad 6,5 miliarda dolarów. Niemcy z kolei mówią, że jeden mały samolot lotnictwa ogólnego daje zatrudnienie dziesięciu osobom, a helikopter – piętnastu. Proszę o komentarz.**

Doceniłem znaczenie General Aviation także w swojej działalności publicznej. Podjęliśmy inicjatywę wzbogacenia straży pożarnej o lekkie statki powietrzne, wiatrakowce czy inne, które pozwoliłyby obserwować zagrożenia, koordynować działania ratownicze, a na co dzień umożliwić naukę latania, a także dostarczyć atrakcyjnych przeżyć związanych z tym pięknym sportem. Chcemy rozpocząć współpracę ze strażami, które mają w pobliżu lotnisko, a więc posiadają pewną bazę. W tym kontekście planujemy też promowanie szeroko zakrojonego szkolenia młodzieży.



■ **Od lewej: wiceprezes PSM inż. Ryszard Kędzia, prezydent EAS David Roberts, wicepremier Waldemar Pawlak, redaktor naczelna Mariola Zdancewicz**

Dzięki doświadczeniom wspomnianego przemysłu jachtowego, który działając w sposób rozproszony, nawet niedużym firmom zapewnia światową renomę, możemy podobnie myśleć o innych dziedzinach. Konkretnie chodzi mi o firmy, które współpracują z poszczególnymi strażami, a zajmują się budową dla nich specjalistycznych wozów. Na początku transformacji było to jedno przedsiębiorstwo, Jelcz-Laskowice. Teraz działa kilkanaście firm o światowym poziomie, które dostarczają na zamówienie, w dowolnej konfiguracji, potrzebnego sprzętu. Podobnie może być z rynkiem lekkich statków powietrznych, w przypadku którego produkcja nie tyle masowa, ile dopasowana do potrzeb okaże się wielkim sukcesem. Są już polskie firmy z pozycją międzynarodową, na przykład z Mielca Aero AT, które sprzedaje lekkie samoloty szkoleniowe na rynku europejskim i amerykańskim. Jeżeli dostęp do tego lotnictwa będzie łatwiejszy, a regulacje pozwolą szybko zdobyć licencję pilota na lekkie czy ultralekkie samoloty i skorzystamy ze wzorów brytyjskich, o których mówił pan Roberts, to wszystko jest warte zachodu.

#### ■ **Podobno chciał Pan być lotnikiem?**

Miałem takie marzenia, ale choroba zatok sprawiła, że musiałem to „zapić zimną wodą”. Jednak poważnie rozważam ich realizację, gdyż spotkałem pewnego pilota wiatrakowca, który wcześniej nie przypuszczał, że nim zostanie, a nauczył się latać dopiero po pięćdziesiątym roku życia. Jest to dla mnie bardzo inspirujące.

#### ■ **Pana miłość to wiatrakowce. Czy jest niezmienna, czy może Pan ją porzucić dla pięknej Fregaty?**

Trzeba brać pod uwagę funkcjonalność, bo są różne rozwiązania. Inne zalety mają płatowce, inne wiatrakowce, inne helikoptery. Wiatrakowiec ma dwa podstawowe atuty – znaczną stabilność w locie (nie można go przeciągnąć, zawsze będzie w pełnej autorotacji) oraz umiarkowaną cenę. To interesująca oferta, jednak Fregata i inne dwuosobowe motoszybowce są dziś jak najbardziej na czasie. Dostarczają niesamowitych wrażeń i są o wiele tańsze w eksploatacji. Są też bezpieczniejsze – technika centralnego spadochronu bazująca na raketowym odpaleniu pozwala otworzyć samolot nawet na niewielkich wysokościach i uratować zarówno załogę, jak i samą maszynę. Technika zmienia rzeczywistość: dzisiaj mamy GPS-y, mapy odeszły do lamusa.

■ **Jako członek Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego chciałabym zapytać o pewną sprawę. Był Pan wtajemniczony w projekt Parku Transferu Technologii Lotniczych w Żernikach pod Poznaniem. Mamy negatywną odpowiedź z ANR w sprawie przyznania nam własności do tej ziemi, ale mówi ona też, że istnieje możliwość oddania gruntu organizacji pożytku publicznego. Nasze stowarzyszenie to de facto OPP, nie jest tylko w ten sposób nazwane, o co jednak się stara. Chciałabym zapytać, czy możemy liczyć na wsparcie, bo obawiamy się, że te atrakcyjne tereny staną się łakomym kąskiem dla deweloperów lub innych chętnych, a oni z łatwością nas przebiją, ale nie podejmą się trudu zaszczepienia tam przemysłu lotniczego.**

Są już podstawowe elementy infrastruktury, w sąsiedztwie znajdują się działki Targów, co sprawia, że istnieje wspólne myślenie z nadzieją na korzyści z tego projektu. Zamysł Targów jest taki, by odebrać Radomiowi znany air show, który był pierwotnie poznańskim pomysłem. Oprócz tego mogłyby się tam rozwinąć duże targi maszyn rolniczych, a także sprzętu lotniczego. Wspiera nas Politechnika, gdzie projektuje się statki bezzałogowe.

Jeżeli chodzi o status organizacji pożytku publicznego, to można go pozyskać. Ma go choćby Związek Ochockich Straży Pożarnych. Nie jest to skomplikowane. Co do projektu – trzeba brać pod uwagę dotychczasowe elementy infrastruktury, jak pas startowy. Uważam, że przy odrobinie staranności można by urzeczywistnić ten szlachetny cel. ■









Polskie Stowarzyszenie Motoszybowców w osobie prezesa prof. Waldemara Ratajczaka i wiceprezesa inż. Ryszarda Kędzi było moderatorem spotkania wicepremiera Waldemara Pawlaka z prezydentem Europe Air Sports Davidem Roberstem.

Wizyta miała duże znaczenie, zważywszy na dokonujące się zmiany w przepisach General Aviation, czyli lotnictwa powszechnego w Polsce. Doświadczenie uczy, że te same przepisy w różnych krajach są różnie interpretowane; chodziło więc o to, aby wskazać i wykorzystać drogę, która jest dla polskiego lotnictwa powszechnego najbardziej korzystna. Spotkaliśmy się również z Tomaszem Kądziołką, pełniącym wówczas obowiązki prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Po pracowitym dniu pokazaliśmy też Davidowi Robertowi najpiękniejsze miejsca na warszawskiej Starówce. Korzystając z okazji, przeprowadziliśmy wywiad ze znakomitym gościem.

Rozpoczynając rozmowę, David Roberts pogratulował polskiemu zawodnikowi uczestniczącym w Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Uvalde (USA) wspaniałych wyników. Z wielkim uznaniem odniósł się także do rezultatów osiągniętych przez polskich szybowników w Mistrzostwach Świata w Akrobacji Szybowcowej.

■ **Panie Prezydencie, proszę przedstawić główne cele i zadania organizacji, której Pan przewodniczy, czyli Europe Air Sports.**

EAS reprezentuje ponad 750-tysięczną grupę osób uprawiających sporty lotnicze w Europie. Z tym zastrzeżeniem, że nie zajmujemy się stroną sportową, lecz organizacją prawną. Chodzi oto, aby przepisy i regulacje dotyczące lotnictwa niekomercyjnego, wprowadzane przez Unię Europejską, były implementowane przez kraje członkowskie z uwzględnieniem tych samych reguł.

Jednocześnie występujemy z propozycjami zmian niektórych regulacji, które naszym zdaniem utrudniały działalność lotnictwa powszechnego, do europejskich instytucji oraz organizacji, na przykład Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) czy Eurocontrolu. Doprowadziliśmy w ten sposób do wielu korzystnych zmian. Można więc powiedzieć, że lobbujemy na rzecz General Aviation w Europie. Przykładem może być wstrzymanie przesadnych regulacji startów i lądowań na każdym, nawet małym lądowisku czy pojedynczym pasie znajdującym się na łące. Oczywiście pewne regulacje istnieją i muszą być stosowane, ale te, które zamierzano wprowadzić, bardzo utrudniałyby szkolenie w małych regionalnych czy lokalnych klubach.

■ **Czy w ostatnim okresie zaobserwowali Państwo w Europie jakieś istotne trendy w działalności europejskich instytucji lotniczych?**

Tak. To ważne pytanie, ponieważ na przykład EASA zmieniła ogólny kierunek myślenia i działania. Przyjęto bowiem, że muszą być zachowane proporcje między lotnictwem komunikacyjnym a powszechnym, jeśli chodzi o dostęp do przestrzeni, ale także wymagania, które są stawiane tym rodzajom lotnictwa, i regulacje, którym podlegają. Obrazowo mówiąc – uznano, że airbus i szy-

# Lobbujemy na rzecz lotnictwa powszechnego

Rozmawia Mariola Zdancewicz

bowiec nie mogą podlegać identycznym przepisom. Jest to dobry trend, tym bardziej że w przyszłym roku w EASA nastąpią zmiany personalne. Uznano także ekonomiczną rolę lotnictwa powszechnego. Na przykład w ubiegłym roku w Wielkiej Brytanii lotnictwo powszechne wypracowało 1,3 miliarda funtów zysku. W najbliższej przyszłości wzrośnie on do 2–3 miliardów funtów. Myślę, że w całej Europie jest to suma dużo, dużo wyższa.

■ **Czy mógłby Pan wyjaśnić, dlaczego w niektórych krajach UE, na przykład w Polsce i Republice Czeskiej, stosowanie nowych przepisów się różni?**

Myślę, że wynika to z różnej interpretacji oraz implementacji na przykład przepisów PART-M czy EASA.

Jest to także problem odpowiedniego przygotowania do pełnienia tak ważnej funkcji publicznej, jaką jest nadzór nad działalnością lotniczą w różnych państwach. Lotnictwo to źródło postępu i innowacji, które można łatwo zablokować błędnymi lub nadgorliwymi interpretacjami. W Wielkiej Brytanii nazywamy takie podejście pokrywaniem złota złotem (*gold plating*). Mimo to zauważamy w Europie stały postęp w zakresie wiedzy oraz przyjaznej interpretacji różnych regulacji dotyczących lotnictwa powszechnego.

#### ■ Czy polscy piloci zwracają się do EAS z problemami i pytaniami dotyczącymi różnych spraw lotniczych?

Jesteśmy organizacją zrzeszającą narodowych reprezentantów sportów lotniczych. Zwykle są to aerokluby narodowe. Stąd ani pojedyncze osoby, ani inne organizacje związane z lotnictwem powszechnym – na przykład zrzeszenie producentów motolotni – nie mogą bezpośrednio uczestniczyć w pracach EAS. Różne kwestie mogą być niewyjaśniane przez reprezentantów narodowych. Jeśli jednak istnieje jakaś nagła sprawa lub potrzeba klasyfikacji pewnego problemu związanego z regulacjami działalności lotniczej, możemy udzielić wyjaśnienia, w porozumieniu z narodowym przedstawicielem działającym w ramach EAS. Wyjątkowość takiej sytuacji bierze się stąd, że EAS działa w relacji: państwo – UE – państwo.

#### ■ Jakie sprawy chciałby Pan poruszyć w rozmowie z wicepremierem Waldemarem Pawlakiem?

Przede wszystkim będę sugerował utworzenie systemu współpracy między instytucjami rządowymi oraz lotniczymi agencjami



■ Od lewej: p.o. prezesa ULC Tomasz Kądziołka, prezydent EAS David Roberts, wiceprezes PSM inż. Ryszard Kędzia, prezes PSM prof. Waldemar Ratajczak

#### wpłynąć na poprawę jakości oraz dostępności do sprzętu lotniczego?

Niewątpliwie tak. Bliskość położenia producentów zawsze zwiększa efektywność produkcji. Myślę nawet, że Polska może zyskać pewną przewagę konkurencyjną z powodu ogromnego, wieloletniego doświadczenia w projektowaniu i produkcji lotniczej, pod warunkiem jednak, że interpretacja przepisów regulujących produkcję nie będzie jej ograniczać. Jest to, jak sądzę, problem łatwy do uniknięcia.

#### ■ Wiemy, że jest Pan zapalonym szybownikiem, który lubi ryzyko. Czy to prawda, że latał Pan w wysokich Alpach?

Tak. Myślę, że szybownictwo najlepiej rozwija umiejętności właściwego podejmowania decyzji, w szczególności gdy jest to latanie w wysokich górach.

Moje pierwsze spotkanie z Alpami miało miejsce w 1984 roku, gdy startowałem na mistrzostwach w Vinion we Francji. Latałem wówczas na Nimbusie. Obecnie latam na Duodyscusie – właściwie każdego roku odby-

wam długie, 600–700-kilometrowe przeloty w warunkach falowych, oczywiście zawsze z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa. Jak bowiem wiadomo, lądowanie przygodne w Alpach nie zawsze kończy się szczęśliwie, o ile w ogóle jest możliwe.

Jednak szybownictwo przelotowe, jak całe lotnictwo, ma swój początek w naszym atawizmie. A to sprawia, że zawsze będziemy podejmowali ryzyko pokonywania tej najbardziej naturalnej siły wszechświata – grawitacji. ■



i organizacjami pozarządowymi. To zawsze tworzy nową jakość w zarządzaniu tak ważną dziedziną, jaką jest lotnictwo. Jest to także dowód na funkcjonowanie społeczeństwa obywatelskiego, które dzięki kapitałowi ludzkiemu świetnie uzupełnia sferę racjonalnego działania. Polska, jak wiadomo, ma w tym zakresie duży dorobek.

#### ■ Czy występujące w Polsce klastry produkcji lotniczej, nazywane dolinami na wzór Doliny Krzemowej w USA, mogą



# Era inżyniera

**Z profesorem Tomaszem Łodygowskim, rektorem Politechniki Poznańskiej, rozmawia Mariola Zdancewicz**

■ **Ma Pan za sobą dwie kadencje jako prorektor, a w tym roku objął Pan stanowisko rektora Politechniki Poznańskiej. Z jakimi planami?**

Uważam, że zarządzanie uczelniami oraz podjęte wcześniej działania powinny mieć swoją kontynuację. W przeciwieństwie do polityki, gdzie każda nowa ekipa ma zupełnie inne pomysły, na Politechnice mamy bardzo komfortową sytuację – nasze plany są nakreślone na wiele lat i każdy kolejny rektor stara się je realizować. Jest to jedyny sposób, żeby po latach osiągać założone cele. Notabene uważam, że w wielu sprawach społecznych powinna obowiązywać taka zasada. Jeśli tworzy się strategię określającą charakter edukacji w Polsce, to powinno się je realizować, niezależnie od tego, kto akurat rządzi. Wiele jest takich dziedzin, które wymagają konsekwencji przez wiele lat.

■ **Jest Pan wśród tych rektorów, którzy alarmują, że grozi nam zapaść cywilizacyjna. Coraz mniej młodzieży podejmuje studia na uczelniach technicznych. Jaka jest tego przyczyna? Dlaczego tyle osób po studiach nie ma pracy?**

Może tak mocno bym tego nie ujął. Można wprawdzie mówić o pewnej zapaści, ale może nie aż o cywilizacyjnej. Kilkanaście lat temu w Polsce po studiach ludzie dostawali skierowanie do pracy. Co prawda nie było bezrobotnych, ale takie skierowanie było listem, który zabijał inicjatywę. Mało kto poszukiwał pracy samodzielnie. Teraz wiemy, że trzeba samemu wybierać i studiować na takich kierunkach, po których ma się szansę na pracę. Z ostatnich statystyk wynika, że spośród absolwentów Politechniki Poznańskiej zaledwie dwa procent jest bezrobotnych. Myślę, że żadna szkoła nie może się pochwalić tak dobrym wynikiem. Przez ostatnie lata nie doświadczyliśmy jeszcze efektu zmniejszającej się populacji młodzieży. Uważam, że ludzie, którzy wybierają zaawansowane kierunki techniczne, takie jak elektronika, mechanika, mechatronika, informatyka czy robotyka, gdy kończą studia, są oczekiwani na rynku pracy. Żeby utrzymać w ruchu istniejący potencjał gospodarzy, potrzeba tych właśnie technicznych kompetencji.

Wydaje się, że obecnie sytuacja wygląda optymistycznie, jeśli chodzi o wybór studiów na kierunkach technicznych, ponieważ społeczeństwo zaczyna intensywniej myśleć o tym, żeby po studiach nie być bezrobotnym. Wiemy też, że młodzież ciągle jeszcze wybiera kierunki, po których szanse na pracę są znikome. Być może wynika to z pewnego mitu, wygłaszanego chociażby w mediach, który przez lata się zakrzewił i z którym trudno jest walczyć. Jest nim powszechne przekonanie, że matematyka jest okropna, a fizyka straszna. To nieprawda. Nie można być rozgryzionym ze swojej niewiedzy, nawet jeśli ktoś na początku szkoły podstawowej ma trudności z przysłowiową tabliczką mnożenia, a prawa fizyki rozumie przez pryzmat filmów disneyowskich, bo wydaje mu się, że grawitacja działa tak jak w tamtych bajkach.

■ **Panie rektorze, czy uważa Pan, że młodzi ludzie są dobrze przygotowani do startu na studia?**

Mówiąc o stronie mentalnej, dobrze przygotowanym do startu byłby ten, który przede wszystkim rozumie, że po ukończeniu uczelni będzie musiał podjąć pracę. Ktoś, kto od początku będzie obserwował rynek pracy, a wybierając praktyki, z premedytacją pójdzie do odpowiedniego przedsiębiorstwa, bo tam widzi już swoje miejsce. Taka osoba jest gotowa mentalnie. A jeśli chodzi o przygotowanie merytoryczne, to na uczelni technicznej podstawą są oczywiście matematyka oraz fizyka. Jeśli kandydat posiada choćby podstawową wiedzę i chęć pokonywania trudności, na pewno poradzi sobie ze wszystkim. Przez ostatnie lata prowadzimy kursy wyrównujące dla maturzystów – 45 godzin matematyki i 30 godzin fizyki. Te zajęcia bardzo im pomagają.

■ **Jako prorektor zajmował się Pan słynnym już projektem „Era inżyniera”, który dostał dofinansowanie z UE i trwa do dziś. Jego celem jest dostosowanie wykształcenia do potrzeb gospodarki i rynku pracy. Co jako rektor robi Pan dla współpracy z przemysłem?**

Nie do końca tak był zdefiniowany cel „Ery inżyniera”. Chodziło przede wszystkim o zwiększenie potencjału Politechniki Poznańskiej. W ramach projektu realizujemy dwadzieścia zadań. Wśród nich były projekty polegające na przykład na przygotowaniu kadry do prowadzenia nowych zajęć i kierunków. Adiunkci wyjeżdżali za granicę na miesięczne i kilkumiesięczne staże. Zwykle kończyło się to współpracą, nieraz wspólnymi publikacjami, nawiązaniem nowych kontaktów, występowaniem razem o granty europejskie.

Poza tym dzięki „Erze inżyniera” mogliśmy wesprzeć dwa nowe kierunki, które nie były dotąd prowadzone na taką skalę. Myślę tu o mechatronice i energetyce. Otworzyliśmy też dwie nowe specjalności związane z lotnictwem: transport lotniczy i silniki samolotowe. Ponieważ nasza kadra nie miała wszystkich kompetencji związanych z tym tematem (na przykład jeśli chodzi o projektowanie

silników samolotowych), nawiązaliśmy współpracę z Wojskową Akademią Lotniczą, politechnikami: Warszawską i Rzeszowską. Wykładowcy przyjeżdżali do nas w ciągu kilku ostatnich lat. Przy okazji mogliśmy wdrażać w tę tematykę naszych najmłodszych asystentów czy adiunktów, tak aby mogli za kilka lat podjąć dalej to dzieło. Właśnie w tym roku na inauguracji uhonorowaliśmy w sposób szczególny profesora Aleksandra Olejnika z Wojskowej Akademii Technicznej, byłego prorektora tej uczelni, za zasługi dla kreowania nowej specjalności lotniczej.

Jest to jeden z elementów wyjścia naprzeciw potrzebom rynku pracy. W końcu mamy w Poznaniu największe tradycje lotnicze, tu powstał też pierwszy w Polsce aeroklub. Mamy bazę lotnictwa taktycznego, wojskowego, kilkudziesięciu pilotów lata na F-16 nad miastem od czasu do czasu, ale na ziemi musi pracować dwa tysiące osób, żeby to wszystko mogło działać. Na te dwa tysiące składają się również technicy. To samo dotyczy bazy lotnictwa transportowego, która znajduje się w Powidzu. Zależy nam na tym, żeby nasi studenci mogli odbywać praktyki w tych miejscach, bo wiem, że niektórzy będą mogli tam później znaleźć pracę.

Bardzo zależy nam na pozyskaniu nowych partnerów, nowych miejsc odbywania praktyk czy staży. Obecnie współpracujemy intensywnie chociażby z Volkswagensem, z którym organizujemy unikatowy w skali kraju program studiów praktycznych. Nazywamy to studiami dualnymi. Część zajęć w sposób klasyczny odbywa się na uczelni, a część na terenie zakładu pracy, dysponującego sprzętem i bazą laboratoryjną, na które nas nigdy nie będzie stać. A co do naszego zainteresowania gospodarką – powołałem w tej kadencji prorektora desygnowanego wyłącznie do relacji z otoczeniem gospodarczym.

#### ■ Czy ma Pan w planach otwarcie nowych kierunków?

Nie musimy wymyślać jakichś karkołomnych nazw, jak to się dzieje nieraz na innych uczelniach, żeby przyciągnąć kandydatów. Jeśli nowe kierunki będą potrzebne, to powstaną. Potencjał kadrowy mamy obecnie tak duży, że możemy bez trudu je stworzyć. Zresztą jest on wielokrotnie większy niż formalnie potrzeba, żeby uczelnię nazwać uniwersytetem; nazwy jednak nie chcemy zmieniać, zostaniemy przy politechnice.

#### ■ Panie rektorze, w połowie września koordynował Pan konferencję poświęconą rozwojowi techniki i technologii transportu w lotnictwie. Dotyczyła ona przeglądu światowych trendów związanych z produkcją statków powietrznych. Jakie wnioski nasuwają się Panu po tej konferencji?

Zgromadziliśmy wielu znamienitych gości. Wykłady rozpoczęły się od prelekcji generała Hermaszewskiego, który przyciągnął słuchaczy, na których bardzo nam zależało. Dzięki temu wypromowaliśmy dwie wspomniane już specjalności lotnicze, które zostały zauważone i docenione przez naszych kolegów z kraju i zagranicy. Dzisiejsze konferencje to nie tylko wygłaszanie referatów, ale przede wszystkim spotkanie odpowiednich osób, z którymi można poruszyć wiele tematów w kularach. Bez wątplenia będziemy kontynuować ten cykl konferencyjny we współpracy z największymi graczami na polu lotnictwa, jednostkami naukowymi i przemysłem.

#### ■ Jest Pan członkiem Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego. Jak Pan ocenia projekt Poznańskiego Centrum Transferu Technologii Lotniczych?

Projekt utworzenia bazy lotniczej jest wspaniale usytuowany, bo bardzo blisko centrum Poznania, w Żernikach koło Kórnik. Postrzegam go jako dużą szansę dla miasta i targów. Wymaga on jednak zrozumienia całego otoczenia, również biznesowego. Mamy tereny targowe nieprzygotowane do organizowania tam jakichkolwiek ekspozycji lotniczych. Rozwój lotnictwa jest bardzo ważny, ponieważ to właśnie ta dziedzina jest motorem rozwoju

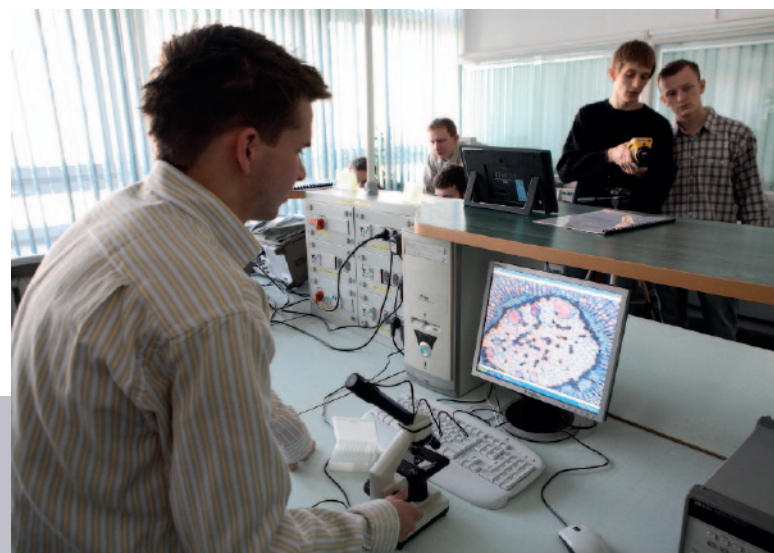
myśli technicznej i przemysłu. Fascynujemy się dzisiaj GPS-ami w samochodach. W lotnictwie takie urządzenia były znane już wiele lat temu, nie wspominając o innych nowinkach. Lotnictwo i cały przemysł wokół niego zawsze poprzedzały codzienne rozwiązania techniczne. To zdecydowanie innowacyjna dziedzina. Pozostaje jeszcze jeden ważny aspekt tego projektu, za którym kryje się potężny magnes przyciągania uzdolnionej młodzieży.

#### ■ Był Pan na targach ILA w Berlinie, otwierał je Pan razem z premierem Pawlakiem. Jak Pan ocenia tę imprezę?

Uważam, że było to ważne wydarzenie, bo pomogło nam się pokazać na zewnątrz. Eksponowaliśmy również wyniki prac zespołów z Politechniki Poznańskiej. Mobilne Centrum Dowodzenia, które nasi koledzy tworzyli przez ostatnie lata w około czterdziestoosobowym interdyscyplinarnym zespole – to naprawdę budzi podziw i szacunek wielu osób. Myślę, że uda nam się w końcu zacząć komercjalizować wyniki. W tym przypadku na przeszkodzie stanęły przepisy funduszy, z których częściowo te projekty zostały zrealizowane. Uniemożliwiają one czerpanie zysków z proponowanych rozwiązań przez pewien czas.

Bardzo ładnym poznańskim akcentem był fakt, że wśród lotników popisujących się na niebie swoimi umiejętnościami akrobaticznymi była dziewczyna z Politechniki, która latała razem z doświadczonymi akrobatami lotniczymi: Wojciechem Krupą i Piotrem Haberlandem, a także z wielokrotnym mistrzem świata Jerzym Makułą.

fot. archiwum Politechniki Poznańskiej



# Wierzę w przepisy bardziej przyjazne GA

Z Jerzym Domiczem, instruktorem samolotowym I klasy, właścicielem ośrodka szkolenia lotniczego Aerotechnika w Poznaniu, rozmawia Maja Netter

■ **Jest Pan jednym z inicjatorów powstania Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego. Jaka myśl przyświecała założycielom?**

Przede wszystkim chęć rozwinięcia współpracy w środowisku lotniczym. To ważne, by wzajemnie relacje między miłośnikami lotnictwa były dobre. Cieszy mnie każda inicjatywa, która rozwija lotnictwo w dowolnej formie. Fakt, że zostałem zauważony i zaproszony do tego środowiska, uważam za wyróżnienie i dlatego też wspieram stowarzyszenie.

■ **Stowarzyszenie zajmuje się wieloma sprawami. Do jednych z najważniejszych należą dyskusje na temat nowego prawa, które będzie dostosowywało polskie przepisy do**

**unijnych. Myślę tu szczególnie o tych dotyczących General Aviation. Sądzi Pan, że uda się dojść do porozumienia z Urzędem Lotnictwa Cywilnego?**

W tej chwili nie jestem w stanie przewidzieć, jaka będzie przyszłość i na co możemy liczyć, jeżeli chodzi o rozwiązania natury prawnej. Przypuszczam, że działania Urzędu Lotnictwa Cywilnego i przepisy europejskie będą umożliwiały wykonywanie lotów w bardziej uproszczonych procedurach, pod warunkiem że nie będą one rzutować na bezpieczeństwo. W lotnictwie jest ono ważniejsze od życiowego podejścia. Wierzę w to, że już w niedalekiej przyszłości GA będzie miało bardziej przyjazne przepisy.

■ **A co z warunkami rozwoju?**

Będą one zależały nie tylko od stanowiska ULC. Zresztą pracuje tam wiele osób nastawionych przyjaźnie do General Aviation; są to przecież także piloci, egzaminatorzy i lotnicy, którzy znają potrzeby GA. Rozwój związany jest także z możliwościami ekonomicznymi



i pozyskaniem sprzętu. Ten, który eksploatujemy w tej chwili, ma wiele lat i jest już wysłużony. Nie będziemy czekali, aż sytuacja się poprawi – musimy zabiegać o nowy, ekonomiczny, taki, którego eksploatacja jest mniej kosztowna. Będą preferowane samoloty, które zużywają niewiele paliwa, na przykład motoszybowce. Zależy nam na tym, by jak najdłużej można było przebywać w powietrzu.

■ **Jedną z inicjatyw PSM jest stworzenie Centrum Transferu Technologii Lotniczych w pobliżu Kórnika, na lotnisku Żerniki...**

To ciekawy pomysł i ciekawa lokalizacja – niedaleko miasta, z dobrym dojazdem. Zainteresowali się nią profesjonalści. Jestem przekonany, że ta inwestycja przyda się Poznaniowi i Wielkopolsce. W naszym rejonie nie ma takiego centrum, a w Polsce brakuje takich miejsc. To bardzo śmiały projekt i będę trzymał kciuki, żeby udało się go zrealizować.

■ **Jako jeden z pierwszych w Polsce założył Pan prywatny ośrodek szkolenia lotniczego. Jak się Panu powodzi?**

Nie jest to moje główne zajęcie. To realizacja pewnych założeń, które sformułowaliśmy z moim serdecznym kolegą, bardzo doświadczonym pilotem Lechem Szutowskim, gdy zakładaliśmy ośrodek szkolenia lotniczego Technika/Aerotechnika. Jeśli chodzi

z zainteresowaniem na rynku lotniczym. Kupują go młodzi piloci, którzy chcą rozszerzyć wiedzę z zakresu lotnictwa.

■ **Czy jako pilot z doświadczeniem uczestniczył Pan w jakimś wydarzeniu lotniczym, którego nie zapomni Pan do końca życia?**

Na szczęście do tej pory nie przeżyłem nic takiego, co zniechęciłoby mnie do lotnictwa i stanowiło zagrożenie dla życia czy sprzętu. Są natomiast pewne epizody, które się pamięta, sytuacje, które robią duże wrażenie. Dawniej zjawiska meteorologiczne można było łatwiej przewidzieć, teraz często się nasilają, są zaskakujące, niełatwe do prognozowania.

■ **Czy warto działać na rzecz turystyki samolotowej?**

Na pewno jest to ważna dziedzina. Piloci, którzy chcą zdobyć swoją pierwszą licencję, zazwyczaj mają pewne plany przed rozpoczęciem szkolenia. Poznając podczas zajęć, przez około pięćdziesiąt pierwszych godzin lotów szkolnych piękno przyrody, oglądając ziemię z wysokości, zostają miłośnikami turystyki lotniczej. Przebywanie w powietrzu, oglądanie zjawisk meteorologicznych i wszystkiego, co nas otacza, bardzo inspiruje. Często powtarzam, że każdy lot ma swój nowy wyraz i nowe wartości estetyczne. Nigdy nie będzie tak samo świeciło słońce, wszystko wygląda inaczej w zależności od pory roku. Jednocześnie można

poznać ciekawe lotniska, nowe wspaniałe miejsca. To przyczynia się do coraz większej popularności turystyki lotniczej.

■ **Jednym z miejsc, do których Pan lata, jest piękna wyspa Hvar w Chorwacji. Jak często ją Pan odwiedza?**

Wielokrotnie osobiście leciałem do Chorwacji. Nawet w tym roku miałem okazję polatać nad wyspą Hvar i podziwiać jej piękne krajobrazy. Najczęściej lądowałem na lotnisku w Splicie. Jest wiele lotnisk na wyspach w Chorwacji, które można odwiedzić.

■ **Czy Pana zainteresowanie Chorwacją przyczyniło się do tego, że został Pan honorowym konsulem Republiki Chorwacji?**

Myślę, że tak, to z powodu moich licznych wyjazdów, początkowo do Jugosławii, później, po wojnie, do Republiki Chorwacji. Cieszę się z tego wyróżnienia i z tego, że mogę pomóc Chorwatom, najczęściej tym przebywającym w Polsce, gdy znajdują się w potrzebie.

■ **Zdradził się Pan, że lubi piec chleb...**

Faktycznie lubię to, trochę na zasadzie zmiany zainteresowań. Niektórzy twierdzą, że dobrze jest, jeśli mężczyzna potrafi zrobić coś w domu. Myślę, że taki chleb z pełnego ziarna, który robię własnoręcznie od wielu lat, nieźle smakuje.

■ **Jak jeszcze się Pan relaksuje?**

Lubię chodzić do kina, teatru i opery. Książka również jest moim codziennym towarzyszem i nie wyobrażam sobie nie sięgnąć po nią, choćby na chwilę. Dla najbliższych trochę gram na saksofonie.

■ **Co Pan czytał ostatnio?**

Biografię Ala Pacino.



o sektor prywatny, nie była to popularna dziedzina. Szkoleniem zajmowały się aerokluby, wojsko oraz Politechnika Rzeszowska, ale nasz ośrodek uzupełniał potrzeby szkoleniowe. Obecnie mamy kilka samolotów i podchodzimy do szkolenia indywidualnie. Oferujemy dość szeroki zakres szkoleń, które umożliwiają uzyskanie licencji pilota samolotowego turystycznego – PPL(A), zawodowego – CPL(A), naukę latania na samolotach wielosilnikowych – MEP(L), szkolenie według wskazań przyrządów (IFR) oraz szkolenie instruktorów samolotowych – FI(A).

■ **Jest Pan także współautorem pierwszego polskiego podręcznika dla pilotów. Zauważył Pan brak takiej publikacji...**

Podręcznik napisałem wspólnie z Lechem Szutowskim, doczekał się już piątego wydania i do tej pory cieszy się

Każdego roku pierwsze dni września wypełniają niebo nad Beskidami skrzydlatymi gośćmi. Jednak żadna to atrakcja dla ornitologów. To lotnicy przybywają z okolic bliższych i dalszych, aby podzielić się swoją pasją z mieszkańcami Bielska. Ci z niecierpliwością i radosnym podnieceniem wyczekują lotniczych atrakcji, organizatorzy zaś, im bliżej jest dnia rozpoczęcia lotniczego festynu, z niepokojem spoglądają na niebo. Co w tym roku przyniesie nam pogoda? Już nie raz potrafiła zepsuć tę, w każdym innym aspekcie dopiętą na ostatni guzik, imprezę. I w tym roku znów było blisko pogodowej katastrofy.

Sobotni poranek przywitał nas podstawą chmur, która nawet ptaki zmuszała do spacerów. Jednak wiara, że „będzie dobrze”, organizatorów i tłumnie ściągającej na bielskie lotnisko publiczności potrafi zdziałać cuda. Około południa niebo nad lotniskiem zaczęło się przecierać i dłużej bohaterowie imprezy nie mogli zwlekać. W powietrze wystartował Uwe Zimmermann na swej żółtej Extrze 300, tuż po nim Jungman prowadzony ręką Leszka Matuszka, dalej debiutujący na bielskim pikniku Pipistrel Virus z Nejcem Fraganelim (Słowenia), ultralajty, AN-2 z pasażerami i Cessna 206 ze skoczkami. Tymczasem pogoda znów zaczęła się psuć. Nie udało jej się jednak przeszkodzić w części oficjalnej, gdy widownia witała honorowych gości – patrona bielskiego pikniku, prezydenta Bielska-Białej Jacka Krywultra, oraz mistrzów świata w szybownictwie – Sebastiana Kawę oraz Zbigniewa Nieradkę.

Niedziela, po kapryśnej sobotniej pogodzie, zapowiadała się ciekawiej. I tak rzeczywiście było. W powietrzu i na wystawach zaprezentowały się wszystkie zaplanowane maszyny. Jak co roku mistrzowski pokaz dali: latający solo i w zespole perfekcyjny litewski akrobata Jurgis Kairys, tym razem na samolocie Su-26 i w towarzystwie zespołu Aerobatic Yakers z Rumunii, na dwóch samolotach Jak-52 TW (Ioan Postolache, Daniel Stefanescu). Nie mogło i w tym roku zabraknąć niecodziennego widowiska, jakim jest pokaz akcji gaśniczej przy użyciu Dromadera. Tradycyjnie zaprezentowały się samoloty: Orka, motolotnie, Adam Labus na Zlinie-526 AFS, Artur Frączek na Zlinie-526 F, Zlin-142 z Andrzejem Wernickiem, Antoni Nowak na samolocie Piper Cub, Jacek Żak na Moquito i wielu, wielu innych przyjaciół bielskiego aeroklubu. Sebastian Kawa, Wojtek Kos i Michał Ombach zademonstrowali możliwości szybowców. Największą jednak atrakcją, bo najgłośniejszą i nieczęstą na tego typu imprezach, był dwukrotny przelot pary wojskowych samolotów F-16 Jastrzęb z 31. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Krzesinach.

W niedzielny wieczór, kiedy widzowie opuszczali niespiesznie nasze lotnisko, piloci odlatywali do domów, a pozostali, wraz z mechanikami, chowali maszyny do hangarów, wreszcie organizatorzy mogli odetchnąć z ulgą – kolejny, dziewiąty już raz, mimo złośliwości aury, udało się zabawić mieszkańców Bielska i zakończyć bezpiecznie Międzynarodowy Piknik Lotniczy Euroregionu Beskidy.

Dziękujemy i zapraszamy za rok!

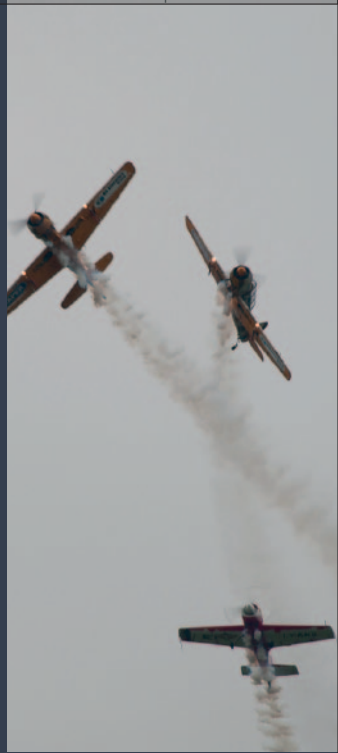
■ fot. Jarosław Kubala

# IX Międzynarodowy Piknik Lotniczy Euroregionu Beskidy

Anna Hynek







# Aeroklub Polski



**Motoszybowce.pl oraz Aeroklub Polski podjęły współpracę polegającą na publikacji w kwartalniku informacji dotyczących działalności Aeroklubu**

Dla AP możliwość prezentacji na łamach magazynu jest cenna. Jako organizacja społeczna, podejmująca wiele działań mających na celu tworzenie odpowiednich warunków do rozwoju rywalizacji sportowej oraz rozwijania pasji lotniczej, chcemy docierać do możliwie największej liczby odbiorców w społeczności lotniczej.

Mamy nadzieję, że dzięki naszym publikacjom przybliżymy Czytelnikom nie tylko działalność Aeroklubu Polskiego, lecz także sukcesy polskich lotników. Mogą Państwo liczyć na bieżące relacje z krajowych i zagranicznych zawodów lotniczych, prezentacje sylwetek najbardziej utytułowanych zawodników, a także zapowiedzi ciekawych wydarzeń.

W pierwszym artykule chcemy przybliżyć Państwu charakter i działalność naszej organizacji.

Aeroklub Polski jest związkiem sportów lotniczych będącym członkiem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Stowarzyszenie zrzesza 62 aeroklubów regionalnych oraz ponad 7000 osób. Swoją działalność opiera na pracy społecznej członków.

Kadra narodowa w sportach lotniczych liczy ponad 243 reprezentantów w 11 dyscyplinach.

Poza działalnością sportową Aeroklub Polski zarządza 32 lotniskami i aktywnie reprezentuje interesy lotnictwa ogólnego w Polsce, a zrzeszone aerokluby regionalne prowadzą szkolenia lotnicze oraz działalność związaną z obsługą statków powietrznych.

Aeroklub Polski jako jedyny reprezentuje polski sport lotniczy w kraju i za granicą. Przygotowuje kadrę narodową i reprezentantów Polski w zawodach międzynarodowych, zatwierdza i ewidencjonuje lotnicze rekordy i wyczyny sportowe. Edukuje i wychowuje w zakresie wiedzy lotniczej: organizuje szkolenia i egzaminuje trenerów, szkoli sędziów sportowych, przyznaje licencje klubom sportowym, zawodnikom, trenerom i sędziom, ustala regulami sportowe, powołuje sędziów i komisarzy sportowych.

Prowadzi też działalność na rzecz ratownictwa, ochrony ludności, pomocy ofiarom katastrof i klęsk żywiołowych. Szkoli i doskonali swoich członków na potrzeby lotnictwa wojskowego, transportu lotniczego i służb państwowych.

W ramach działalności odpłatnej AP organizuje kursy teoretyczne i praktyczne dla wszystkich specjalności lotniczych, pilotażowych i technicznych uprawianych w Aeroklubie.

Realizując swoje cele statutowe, stowarzyszenie dba o narodowe tradycje lotnicze, pielęgnuje polskość jako czynnik rozwoju świadomości narodowej, obywatelskiej i kulturowej.

[www.aeroklubpolski.pl](http://www.aeroklubpolski.pl)

## Kalendarium

- 1919 – 30 października powstał Aeroklub Polski w Poznaniu
- 1920 – w lutym Aeroklub Polski w Poznaniu został członkiem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI)
- 1920 – w czerwcu powstał Aeroklub Polski w Warszawie
- 1921 – 18 stycznia powstała ogólnopolska organizacja lotnicza pod nazwą Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej (ARP)
- 1957–1990 – stowarzyszenie funkcjonowało pod nazwą Aeroklub PRL

1990 – XIV Nadzwyczajny Zjazd Delegatów Aeroklubów Regionalnych Aeroklubu PRL dokonał zmiany nazwy organizacji z Aeroklubu PRL na Aeroklub Polski, nawiązując do historycznej nazwy powstałego w Poznaniu w 1919 roku pierwszego polskiego aeroklubu

## Historia Aeroklubu Polskiego – wybrane wydarzenia

Pierwsze próby powołania do życia organizacji skupiającej polskich lotników podjęto jeszcze w okresie zaborów – w 1911 roku Stanisław i Konstanty Lubomirscy usiłowali uzyskać u władz rosyjskich zgodę na powołanie Aeroklubu Królestwa Polskiego. Pierwszą formalnoprawną organizacją polskich lotników sportowych był Aeroklub Polski w Poznaniu, założony w 1919 roku. Pierwsze krajowe zawody samolotowe odbyły się już w 1922 roku, szybowcowe w 1923 roku, a modelarskie – w 1926 roku.

Lata trzydzieste to pasmo wielkich osiągnięć i sukcesów polskich lotników sportowych, m.in.:

- dwukrotne zwycięstwo w międzynarodowych zawodach samolotów sportowo-turystycznych, tzw. Challenge'u (1932 – Żwirko i Wigura, 1934 – Bajan i Pokrzywka);
- czterokrotne zwycięstwo w międzynarodowych zawodach balonowych o Nagrodę im. Jamesa Gordona-Bennetta (1933, 1934, 1935 – zdobywając puchar na własność – i w 1938 roku);
- wykonanie w 1926 roku przez Bolesława Orlińskiego przelotu na trasie Warszawa–Tokio–Warszawa;
- światowy rekord odległości lotu Stanisława Skarżyńskiego, ustanowiony przelotem nad południowym Atlantykiem (1933);
- najwyższe odznaczenia FAI dla dwóch wybitnych pilotów: Stanisława Skarżyńskiego, który otrzymał jako pierwszy Medal Blériota (1936), i Tadeusza Góry, który także jako pierwszy zdobył Medal Lilienthala (1938).

Wielu pilotów wyszkolonych w aeroklubach zasiłowało komunikację lotniczą i wojskowe szkoły lotnicze. W czasie II wojny światowej polscy piloci sportowi walczyli na wszystkich jej frontach, odnosząc wiele zwycięstw i ponosząc wiele ofiar.

**Na IX Międzynarodowym Pikniku Lotniczym w Bielsku-Białej rozmawiamy z ośmiokrotnym mistrzem świata w różnych klasach zawodów szybowcowych, zdobywcą tytułu w najbardziej prestiżowej, piętnastometrowej klasie na szybowcu Diana 2 w Uvalde (USA) – Sebastianem Kawą.**

■ **Jak to jest tyle razy zdobywać najwyższe trofea?**

Dla mnie wygrana nie jest już tak bardzo ekscytująca, chociaż tym razem cieszyłem się strasznie. Satysfakcja z dobrego latania jest dla mnie najważniejsza. I tu nie mieliśmy się czego wstydzić. Początkowo szczęście nie dopisywało naszemu teamowi, chociaż lataliśmy bardzo dobrze. Konkurenci podejmowali ryzyko, ale w końcu karta się odwróciła.

Odnosząc się do pani słów, teoretycznie najbardziej prestiżowa jest klasa otwarta. Jest jednak bardzo droga i niewielu zawodników stać, aby w niej startować. Dlatego też te klasy tańsze, bardziej dostępne, są lepiej obsadzone. Można zatem powiedzieć, że klasy piętnasto- i osiemnastometrowe są tymi optymalnymi, a osiągi szybowców są dość duże i najlepsi piloci starają się nimi latać.

Konkurencja trochę się rozdrobniła, ponieważ obecnie mamy sześć klas, w których rozgrywane są zawody. W tym roku odbywają się z takim dużym odstępem czasowym, że można wystartować w dwóch edycjach. Jesienią w Argentynie będą mistrzostwa w klasach bez klap i wielu zawodników ma szansę pojechać drugi raz. Ja też spróbuję.

■ **Co trzeba zrobić, żeby być takim mistrzem jak Pan?**

Przede wszystkim włożyć w to dużo pracy. Na początku najważniejsza jest oczywiście nauka prawidłowej techniki latania, dopiero później zdobywa się doświadczenie w różnych warunkach i miejscach na świecie. Trzeba też uzupełnić wiedzę teoretyczną. Ja – co zresztą koledzy często mi zarzucali – na początku swojej kariery nie uczestniczyłem zbyt często w mistrzostwach Polski. Jeździłem za to na zawody, na przykład na Słowację czy

do Francji. To pozwoliło mi się wybić z latania nizinnego. Zacząłem jako jedyny w Polsce latanie w górach i zapoczątkowało to sukcesami we francuskim Saint-Auban, Nowej Zelandii czy Chile. Byłby kłopot, jeśli chciałoby się znaleźć drugiego takiego pilota w Polsce. W następnym roku mamy mistrzostwa Europy we Francji i trudno będzie zebrać pełen skład kadry.

Doświadczenie pozwoliło mi też dobrze latać na mistrzostwach, które odbyły się na płaskim terenie w Teksasie. Warunki były co prawda wyjątkowo dobre, ale za to zawody długie. Myślę też, że wielu pilotów zaskoczyła pogoda. Podczas zawodów występowały bowiem takie zjawiska jak linie burz czy konwergencje. Trzeba było umieć rozpoznać, co będzie się działo w pogodzie na podstawie prognozy. Bardzo pomagał nam zaprzyjaźniony pilot z Estonii, który obliczał prognozę z dokładnością jednego kilometra rozdzielczości co 10 minut, co się rzadko zdarza. Byliśmy tam jeszcze przed zawodami, ale najwięcej nauczyliśmy się już w trakcie.

■ **Więc co by Pan polecił polskim pilotom?**

Nic samo nie przyjdzie (śmiech). W Polsce jest wielu pilotów, którzy latają na dobrym, ale i tacy, którzy latają na wysokim poziomie. Najczęściej są to jednak piloci starsi, których stać na latanie. Jeżeli chcielibyśmy natomiast szukać recepty na to, jak w przyszłości osiągać sukcesy, musielibyśmy zorganizować latanie młodszymi, zdolnymi pilotami. Tym, którzy potrafią się wybić na wyższy poziom, mając odpowiednie warunki finansowe.

■ **Gdy zdobywał Pan swoje najwyższe trofea, byliśmy z wizytą u wicepremiera Pawłaka jako reprezentanci Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego. Nigdzie, w żadnym radiu – na co zwróciliśmy uwagę panu premierowi – nie było wzmianki** >>



# Rozmowa z mistrzem

## o pańskich osiągnięciach. Jak Pan sądzi, dlaczego? Czy nie jest to ciekawa dyscyplina sportu?

Myślę, że dużo winy jest w tym, że nasz aeroklub nie dbał o to w przeszłości. Jest jeszcze druga przyczyna, którą widać było właśnie podczas wizyty u premiera Pawlaka. Było tam wielu dziennikarzy, ale żaden nie potrafił zadać choćby jednego pytania. Po prostu nie mają zielonego pojęcia o lotnictwie.

## ■ Czy jedną z przyczyn nie jest też to, że ta dziedzina – myślę o produkcji i lataniu – w Polsce mocno podupadła?

Produkujemy pod innymi szyldami. Wśród zakładów, które powstały w okolicy po Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym, jest firma produkująca bardzo dobry niemiecki motoszybowiec Stemme. Sami nie mamy natomiast możliwości finansowych, aby przebić się z własną produkcją, jak Diana i Perkoz. Na pewno przepisy unijne i inne podejście Urzędu Lotnictwa Cywilnego trochę by w tym pomogły.

## ■ Sądzi Pan, że wchodzące przepisy unijne dotyczące General Aviation zmienią coś w Polsce?

Powinny, ale nawet teraz działamy ciągle według tych samych przepisów co reszta Unii, ale jak widać, w podejściu różnice są duże. Rejestrowanie w Polsce szybowców na niemieckich znakach chyba coś oznacza. Może przepisy unijne ułatwią sprawę, choć na początku na pewno zrobi się zamieszanie. Jednak też ma znaczenie, kto będzie nadzorował te działania.

## ■ Wspomniał Pan o najbliższej przyszłości. Gdzie będzie Pan startował?

Najbliższe zawody odbywają się w styczniu w Argentynie. Będą tam klasy bez klap, czyli klasa standard, klasa klub i ostatni raz rozgrywki na szybowcu PW-5.

## ■ A słyszał Pan o Fregacie?

Słyszałem, oczywiście.

## ■ Będzie Pan nią latał?

A mam taką możliwość?

## ■ Jak najbardziej...

Bardzo podoba mi się ten motoszybowiec jako jednoosobowy środek transportu. Trudno znaleźć tak dopracowany sprzęt. Jeśli popatrzeć na materiały, z których jest on wykonany, to rzeczywiście trudno znaleźć coś tak ładnego.

## ■ Chciałabym zaprosić Pana do Poznania. Udostępniłby Pan Fregatę.

Przyjrzałem się dokładnie temu motoszybowcowi, bo przecież wiele razy u nas był. Nie jest to więc dla mnie coś nowego, ale z chęcią przyjmę zaproszenie.

## ■ Świetnie. Czego teraz Panu życzyć?

Połamania skrzydeł w następnych zawodach. Przewrotnie, ale to oznacza bardzo mocne noszenia i szybkie loty.

## ■ I dobrych sponsorów.

Dziękuję, bardzo się przyda. ■

Rozmawiała Mariola Zdanczewicz

## ■ Odrobina osobistych reminiscencji naszego mistrza świata

Żartobliwie można stwierdzić, że tradycje lotnicze mojej rodziny sięgają czwartego pokolenia. W domu mego pradziadka Jędrzeja na początku I wojny światowej stacjonowało dowództwo austriackiego oddziału z balonem obserwacyjnym i pierwszym w świecie samolotem z radiostacją na pokładzie. Na podstawie informacji uzyskiwanych z tych dwóch statków powietrznych koordynowano ostrzał artyleryjski i działania na froncie rozciągającym się wzdłuż Dunajca.

Mój ojciec, Tomasz Kawa, wzrastał w atmosferze opowieści o tamtych wydarzeniach oraz barwnych wspomnień stryja Kazimierza, który w żołnierskich butach dokładnie przemierzył Europę oraz wschodnie rubieże Rzeczypospolitej. Stryj trafił do wojska podczas konfliktu światowego i wojny z bolszewikami. Swoimi opowieściami bawił hordy dzieci i wielu dorosłych. Lata później lądowanie szybowca oraz archaicznego samolotu Po-2 na tych historycznych lotniczych i wojennych łąkach w pobliżu rodzinnego domu utrwaliło dziecięcą fascynację lotnictwem.

Ojciec, kiedy wreszcie było to możliwe, skwapliwie wykorzystał pierwszą okazję do szkolenia na szybowcach i odtąd już zawsze chodził ze wzrokiem skierowanym ku niebu. Jakże często jego droga, zamiast do liceum w Tarnowie, zbaczala na lotnisko Aeroklubu Podhalańskiego w Kurowie. Bywało w letnie miesiące, że wyposażony przez matkę na dwa, trzy dni przesiedział na szybowisku całe wakacje, żywiąc się jagodami, grzybami i złowionymi w Dunajcu rybami. Zbudował sobie nawet szałas oraz kajak ułatwiający połowy. Nietrudno się domyślić, że nie spotkało się to z aprobatą rodziców, ale nie przeszkodziło mu w zdobyciu indeksu studenta Śląskiej Akademii Medycznej, w czasie gdy wspinał się po stopniach lotniczego wtajemniczenia. Osiągał poziom mistrzostw Polski na szybowcach i w akrobacji samolotowej.

Za sprawą taty przenieśliśmy się z zadymionego Śląska do Międzybrodzia Żywieckiego, pod górę Żar. Ojciec opowiada często anegdotę, że swoją przeprowadzkę zawdzięcza Leninowi... Otóż na jednym z dyżurów lekarskich koleżanka przyniosła czasopismo „Służba Zdrowia”, okraszona z okazji rocznicy rewolucji podobizną wodza i powiedziała dla żartu: „Masz, Tomek, podciągnij się ideologicznie”.

Jedyną wartościową rzeczą w tym piśmie były ogłoszenia o pracy zamieszczane na ostatniej stronie, a wódz napastliwie spoglądał z okładki, toteż szybko został przewrócony podobizną do błatu. I wtedy w oczy ojca rzuciło się ogłoszenie o propozycji pracy dla lekarza w zespole budującym elektrownię wodną na szczycie Żaru – kolebce polskiego szybownictwa. Reakcja musiała być znamienita i zaintrygowana spostrzegawczą lekarzkę, ale ta mimo wnikliwej analizy ogłoszeń nie mogła pojąć, co tak poruszyło kolegę.

Tymczasem tato przesiedział resztę nocy jak na rozżarzonych węglach, a po przybyciu zmienników natychmiast pojechał na Żar. Nie zdążył podzielić się informacją nawet z mamą. I miał rację, bo tylko o cztery godziny wyprzedził kolegę z Gliwic, który przeczytał to samo ogłoszenie. Prowadzona przez Adama Dziurzyńskiego szkoła szybowcowa dbała wówczas o pilotów i dzięki jego zaangażowaniu nie liczyło się tu nic oprócz latania, rekordów, przewyższeń, przelotów, więc każdy pilot chciałby tu zamieszkać.

Niestety w tej chwili do historii należą już rzesze kursantów przebijających się przez baraczek na szczycie czarodziejskiej góry. Olbrzymie ilości sprzętu na tym szybowisku, loty od świtu do nocy, a czasem nawet w nocy – przeminęły, ale śmiało można powiedzieć, że każdy liczący się szybownik w Polsce miał styczność z tą Mekką polskiego szybownictwa.

Źródło: [www.sebastiankawa.pl](http://www.sebastiankawa.pl)



Sebastian Kawa lata na szybowcach od 1988 roku. Zdobył już dwanaście złotych medali mistrzostw świata i Europy, kontynuując w ten sposób lotniczą pasję swojego ojca. Zanim zasiadł za sterami, pływał na żaglówkach, zdobywając medale w klasach Optimist, Kadet i 420. Z zawodu lekarz.

Zwycięstwo w klasie piętnastometrowej wysuwa go na pierwsze miejsce wśród wszystkich mistrzów świata w historii (pięć zwycięstw w zawodach klasycznych oraz trzy Grand Prix i jedno Ikariady), przewyższając rekord Australijczyka Ingo Rennera (cztery zwycięstwa).

**Z Rafałem Ładzińskim rozmawia Mariola Zdancewicz**

# FLARIS LAR

■ Flaris Lar jest pierwszym na świecie odrzutowcem rodzinno-biznesowym zbudowanym z najnowszych preimpregnatów węglowych. Proszę przybliżyć ten projekt.

Samolot zabiera pięć osób, ma własności ułatwiające pilotowanie, jego aerodynamika jest wyjątkowa. Zadbaliśmy o stateczność i sterowność maszyny. Jest prosta w konstrukcji, zaprojektowana dla jednego pilota – amatora. Chcieliśmy wyjść na przeciw nowo tworzonemu przepisom dotyczącym małych statków powietrznych. Dzięki tym uregulowaniom na świecie mały

*pierwszy na świecie*



■ Sylwia i Rafał Ładzińscy z minister rozwoju regionalnego Elżbietą Bieńkowską

transport lotniczy staje się bardziej przyjazny, dlatego też stworzyliśmy samolot bardzo lekki, poniżej dwóch ton masy startowej, który jest o co najmniej 40 procent lżejszy od samolotów porównywalnej wielkości. Wynikają z tego również dużo niższe opłaty lotniskowe. Samolot jest optymalny pod kątem jego aerodynamiki, ekonomiki, jak również bezpieczeństwa. Wyposażyliśmy go w spadochronowy system ratunkowy i pasy bezpieczeństwa z poduszkami powietrznymi, a teraz myślimy również o aktywnym, bezpiecznym fotelu.

■ **Nie bez znaczenia jest również to, że wystarcza mu 250-metrowy pas startowy...**

Oczywiście. Towarzyszy nam hasło: otwieramy autostrady w każdej wiosce. Każdy, kto ma kawałek łąki o wspomnianej długości, może startować najnowocześniejszym na świecie odrzutowcem rodzinno-biznesowym.

■ **Mówią Państwo, że to pierwsza konstrukcja, która rozwiązuje wiele obecnych problemów w lotnictwie. Jakich?**

Wypowiadamy powietrzną wojnę autostradowym korkom i zatłoczonym portom lotniczym. Myślę o uciekającym dziś nam

wszystkim przez palce czasie, gdy chcemy się dostać z jednego punktu do drugiego, odległego na przykład o osiemset kilometrów. Samochodem jest to daleka i męcząca trasa. Są obszary i odległości, w przypadku których auto się nie sprawdza. Przecież nawet na autostradzie możemy jechać co najwyżej z prędkością sto kilkudziesięciu kilometrów na godzinę, a samochodów jest dużo i przy takim zagęszczeniu szybka jazda staje się po prostu niebezpieczna.

Czy tradycyjny transport lotniczy jest konkurencyjny? Nie do końca: trzeba dojechać na lotnisko, przejść przez odprawę, dolecieć, odebrać bagaże, wynająć samochód i dotrzeć na miejsce. Okazuje się, że wychodzi prawie na to samo. Dlatego zrodził się pomysł, aby zaprojektować obiekt na tyle zaawansowany, również jeśli chodzi o elektronikę, żeby możliwie ułatwić jego pilotaż i tym samym skrócić podróżowanie do niezbędnego minimum. Mówimy tu o automatycznym starcie i lądowaniu, o najnowocześniejszych systemach umożliwiających korzystanie z lotnisk trawiastych. Wkrótce okaże się, że maszynę może prowadzić nawet pilot z niedużym nalotem.

Dzisiaj jest to kłopot, bo latać samolotem w różnych warunkach pogodowych powinien doświadczony pilot, mówiąc potocznie, z nabitą łapą. Z drugiej strony widzimy, jak rozwijają się systemy elektroniczne, jak powszechna jest dzisiaj mobilność wirtualna. Jest więc pole dla rozwoju mobilności realnej, czyli techniki automatycznego startu i lądowania. Z pewnością jest to przyszłość.

■ **Zostali Państwo zwycięzcą konkursu na najlepszy projekt innowacyjny branży lotniczej w 2012 roku, organizowany przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości. Jak było dofinansowanie tego projektu?**

To kosztowny projekt, otrzymaliśmy 24 miliony złotych dotacji.

■ **Co to znaczy, że Flaris Lar jest samolotem marzeń?**

Dzięki swojej charakterystyce jest on bardzo stateczny, wybacza błędy pilota. Już na etapie projektu staraliśmy się zadbać o to, by docelowo przeznaczony był dla pilota amatora, o niedużym nalocie. Nie jest to maszyna wyczynowa, przeznaczona tylko dla lidera, asa lotnictwa. Naszym celem jest popularyzacja nowego rodzaju transportu.

■ **Co można uznać za największą zaletę tego samolotu?**

Uważam, że jest on optymalny pod każdym względem. Nie ma na świecie konstrukcji, która byłaby bardziej ekonomiczna, bardziej dostępna. Pozwala nie tylko szybko przemieszczać się z miejsca na miejsce, lecz także latać wolniej, rekreacyjnie, co jest nieosiągalne w przypadku dzisiejszych odrzutowców. Jeżeli chodzi o operowanie w terenie przygodnym, to nasz Flaris oferuje zupełnie nową jakość, zarówno w kwestii wspomnianej aerodynamiki, jak i bezpieczeństwa. Ma doskonałość aerodynamiczną szybowca, ma jeden silnik, co upodabnia go nieco do motoszybowca. W powietrzu pilotowi zawsze brakuje czasu, różne warunki pogodowe i inne czynniki powodują stres, lecz aerodynamika Flarisa daje pilotowi pewność, że przy odcięciu silnika lotem ślizgowym 18 km na każdy kilometr utraty wysokości jest w stanie wylądować gdziekolwiek, i co najważniejsze – bezpiecznie. Szybownicy lądują dzisiaj często w kukurydzy i nie jest to jakaś niebywała sprawa; tak samo można będzie zrobić Flaristem.

■ **Poza konstruktorem Andrzejem Frydrychewiczem, twórcą takich samolotów jak Wilga, Kruk czy Orlik, z kim jeszcze Państwo współpracowali przy tym projekcie?**

Współpracujemy z Politechniką Warszawską, Wojewską Akademią Techniczną, Instytutem Lotnictwa, Instytutem Technicznym Wojsk Lotniczych oraz Politechniką Wrocławską.

■ **Flaris Lar ma numer pierwszy. Czy zamierzają Państwo wyprodukować ich więcej, a jeśli tak, to ile?**

■ **Rafał Ładziński z Andrzejem Frydrychewiczem**

Jest kilka konstrukcji, „pierwszy” jest pierwszym na tyle zaawansowanym, że chcemy go pokazać. Myślimy o produkcji seryjnej, chcemy mieć w swojej ofercie kilka samolotów. Nie interesuje nas rzemieślnicze wytwarzanie pojedynczych maszyn. Chcemy wprowadzić na rynek nowy, popularny środek transportu.

■ **Kiedy start?**

W przyszłym roku. Na razie nie będę zdradzał więcej szczegółów.

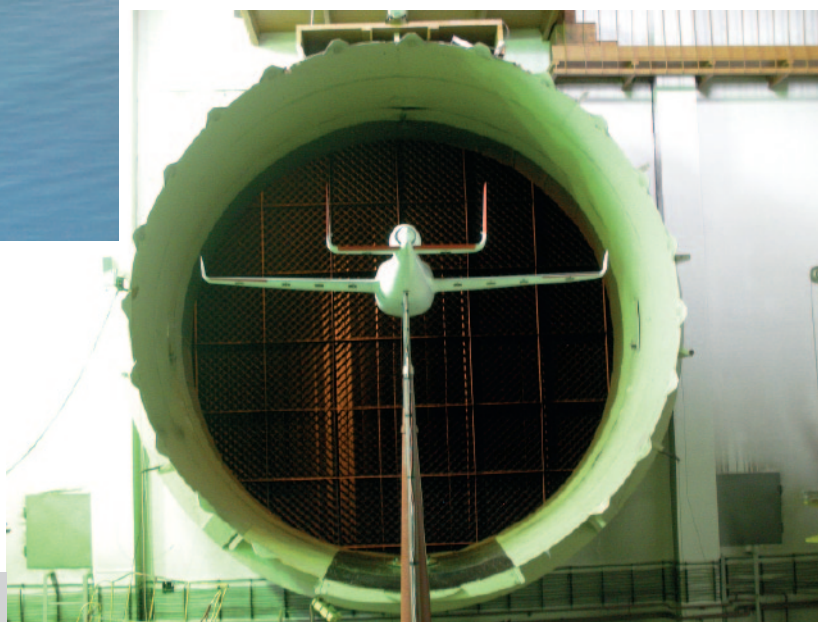
■ **Pierwsze próby będą w Oleśnicy; czy zwiążą się Państwo z tym miejscem?**

Jeszcze nie wiem, czy pierwszy start odbędzie się w Oleśnicy. Zależy to od wielu czynników. W Oleśnicy zamierzamy natomiast produkować samoloty, prowadzić ich sprzedaż i serwis.

■ **Ile będzie kosztował samolot?**

Okolo 1,5 miliona dolarów.

■ **A gdzie Pan planuje go sprzedawać?**



■ **Badanie w tunelu aerodynamicznym w Instytucie Lotnictwa w Warszawie. Samolot wygląda jak zabawka, ale to tylko złudzenie. Skrzydła Lar 1 mają 3 m, a średnica tunelu to 5 m.**

Uważamy, że taki środek transportu jest potrzebny na całym świecie, szczególnie tam, gdzie nie ma infrastruktury drogowej.

■ **Stają się Państwo poważnym graczem na rynku. Nie obawia się Pan konkurencji?**

Nie zamierzamy być kolejnym producentem, który powiela klasykę. To ma być nowy system transportu, więc nie będziemy konkurować z konstrukcjami istniejącymi. ■



# Dlaczego motoszybowce?

Ryszard Kędzia

W poprzednim okresie społeczno-politycznym rolę powszechnego edukatora przyszłych kadr lotniczych i animatora społecznej aktywności lotniczej odgrywał Aeroklub Polski i jego ponad pięćdziesiąt oddziałów terenowych w całym kraju. Aeroklub pełnił tę funkcję, wspierany dotacjami rządowymi i środkami Ministerstwa Obrony Narodowej, szkoląc niemal nieodpłatnie duże grupy młodzieży szkolnej od 16. roku życia, jako kandydatów na pilotów wojskowych. Pozostali uczestnicy szkoleń stanowili natomiast bazę przyszłych kadr lotnictwa cywilnego. Taka koncepcja edukacji lotniczej przynosiła szereg bardzo korzystnych efektów

cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Szczególnie podczęść B tego rozporządzenia, ustanawiająca nowy obszar licencjonowania, o obniżonych kryteriach zdrowotnych i wiekowych kandyda-



■ Inż. Ryszard Kędzia, wiceprezes Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego

## Projekt Programu Powszechnej

społecznych, z których najważniejszym była szeroka podstawa tak zwanej piramidy lotniczej. To właśnie z tej licznej rzeszy młodych szybowników można było wyłowić najzdolniejszych kandydatów, a na kolejnych etapach edukacji lotniczej wyszkolić doskonałych pilotów i instruktorów.

Od kilkunastu lat widać szybko postępującą zapaść w szkoleniu lotniczym szerszej grupy młodzieży szkolnej, nawet tej, która uczy się w lotniczym szkolnictwie zawodowym. Coraz głośniej mówi się o luce pokoleniowej, szczególnie jeśli chodzi o instruktorów. Wynika to przede wszystkim z braku wsparcia młodzieży szkolnej finansowaniem pierwszego stopnia edukacji. Nie służy też temu wysoki koszt szkolenia, realizowanego na podstawie starych programów, wynikający z braku nowoczesnych, tanich w eksploatacji i bezpiecznych w użytkowaniu statków powietrznych.

Obecnie Polska korzysta ze wsparcia finansowego Unii Europejskiej, które może być wykorzystane właśnie w powszechnej edukacji lotniczej.

Sprzyja temu nowe prawo lotnicze, wprowadzone w krajach Unii Europejskiej przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie

tów, w formie licencji pilota lekkich statków powietrznych (LAPL), takich jak szybowce, samoloty, śmigłowce i balony, daje nowe możliwości na przyśpieszony rozwój lotnictwa powszechnego.

Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe podejmuje inicjatywę edukacyjną w formie Programu Powszechnej Edukacji Lotniczej, który zawiera koncepcje optymalnego uzyskania określonych kompetencji lotniczych oraz inicjatywę projektowania i budowy lekkich statków powietrznych, a w szczególności motoszybowców, które odgrywają w LAPL wyjątkową rolę.

W powodzeniu tego przedsięwzięcia istotna jest aktywna rola polskiej władzy lotniczej, szczególnie w pierwszym, pilotażowym okresie jego realizacji. Wynika stąd potrzeba wsparcia tych inicjatyw przez instytucje państwa; wystąpi o nie Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe.

### ■ Edukacja lotnicza młodzieży szkolnej

Powszechna edukacja lotnicza powinna dotyczyć możliwie szerokiej grupy młodzieży szkolnej, szczególnie licealnej.

Ścieżka edukacyjna w lotnictwie jest dość długa, dlatego dobrze jest zacząć zdobywanie wiedzy i praktyki jak najwcześniej.



Szkolenie jest również kosztowne, warto więc rozłożyć je na kilkuletni cykl edukacyjny.

Młodzież zainteresowana lotnictwem w polskim systemie edukacji grupowana jest w tzw. klasach lotniczych liceów ogólnokształcących oraz lotniczym szkolnictwie zawodowym. Druga grupa tej młodzieży to studenci wyższych uczelni bardzo zróżnicowanych specjalności lotniczych, od turystyki, przez transport, po silniki.

Klasy lotnicze to stosunkowo nowy projekt, realizowany od kilku lat w liceach, a niekiedy nawet gimnazjach. W warunkach obowiązujących do tej pory zasad licencjonowania personelu latającego był on skazany na porażkę z powodu braku realnych możliwości uzyskania licencji pilota, choćby szybowcowego, przez większą grupę młodzieży.

Zatem obecnie w Polsce, poza wyjątkami, edukacja kończy się na podstawowym szkoleniu szybowcowym, bez możliwości uzyskania na tym etapie licencji pilota szybowcowego.

Duże koszty dalszego szkolenia powodują drastyczne zmniejszenie liczby osób biorących udział w kolejnych etapach edukacji lotniczej. Ograniczają również zainteresowanie młodzieży lotniczymi specjalnościami zawodowymi oraz rodzą frustrację tych, którzy zaczęli naukę na podstawowym kursie szybowcowym i dalszą drogę edukacji lotniczej mają zamkniętą.

Mierne efekty wynikają z uwarunkowań dotychczasowego prawa lotniczego oraz braku bazy sprzętowej odpowiadającej współczesnemu poziomowi rozwoju techniki lotniczej. Oba czynniki są obecnie stosunkowo łatwe do przezwyciężenia, a to z powodu nieodległego już czasu obowiązywania nowego europejskiego prawa lotniczego, dotyczącego licencjonowania personelu lotni-

w okresie okołomaturalnym. Dlatego właśnie między 16. a 20. rokiem powinna się rozpocząć edukacja lotnicza. Proces ten nie powinien być zbyt intensywny, lecz rozłożony na kilkuletnią naukę w szkole średniej i studia.

W gimnazjum należy zachęcać młodzież do rozpoczęcia nauki w tych szkołach średnich, w których istnieją klasy lotnicze; nauka gimnazjalna powinna też być czasem aktywności modelarskiej.

Wśród fachowców panuje powszechna opinia, że początkiem praktyki lotniczej powinno być szkolenie szybowcowe. Nowe przepisy wspomnianego rozporządzenia umożliwiają takie szkolenie do nowej licencji szybowcowej, tzw. LAPL(S), czyli licencji pilota lekkich statków powietrznych (szybowców).

Dzięki dużej liczbie szybowców w naszym kraju (ponad 730 sztuk według Rejestru cywilnych statków powietrznych na 2012 rok) oraz dzięki dużej liczbie aeroklubów dysponujących tymi szybowcami (ponad 50) istnieje możliwość powszechnego szkolenia szybowcowego.

Proponowana droga edukacji lotniczej powinna się zaczynać w pierwszej klasie liceum ogólnokształcącego z klasami lotniczymi bądź średniej lotniczej szkoły zawodowej.

W pierwszych wiosennych miesiącach młodzież z pierwszych klas powinna być przygotowana teoretycznie do praktycznej nauki pilotażu oraz winna wykonać niezbędne badania lekarskie. Po pierwszym roku nauki, w czasie letnich wakacji, na obozie szybowcowym powinno się odbyć szkolenie w locie. Zakres tego szkolenia (według nowych zasad LAPL) jest zbliżony do obecnie obowiązującego programu podstawowego szkolenia szybowcowego, można je zatem zrealizować w jednym sezonie.

Po ukończeniu szkolenia szybowcowego w locie w miesiącach jesienno-zimowych drugiego roku nauki w szkole pilot-uczeń powinien zdać egzaminy do licencji LAPL(S).

Oto podstawowe kryteria zdobycia tej licencji, zawarte w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011:



# Edukacji Lotniczej

czego i obsługi technicznej, oraz dzięki dostępności nowoczesnych technologii budowy lekkich statków powietrznych.

## ■ Ścieżka edukacji lotniczej

Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe proponuje realizację idei Programu Powszechnej Edukacji Lotniczej na podstawie obowiązującego od 8 kwietnia 2013 r. w naszym kraju wspomnianego unijnego rozporządzenia nr 1178/2011.

Umożliwia ono utworzenie ścieżki edukacyjnej dla młodzieży szkolnej od 16. roku życia, a więc od momentu rozpoczęcia nauki w szkole średniej. Realne możliwości latania silnie motywują uczniów już w początkowym okresie kariery zawodowej, co sprzyja uzyskaniu wysokich kompetencji.

Według definicji i terminologii unijnego rozporządzenia „kompetencja” oznacza połączenie umiejętności, wiedzy i postawy, wymagane do wykonania zadania według założonego standardu.

Jeśli odpowiedni poziom wiedzy i umiejętności lotniczych można zdobyć w późniejszym okresie życia, to postawa, a więc zespół cech etyczno-moralnych, kształtuje się najintensywniej



■ Wyciągarka szybowcowa

**FCL. 110.S LAPL(S) – wymagane doświadczenie i zaliczenia**

a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(S) musi zaliczyć co najmniej 15 godzin szkolenia w locie na szybowcach lub szybowcach z napędem, w tym co najmniej:

- 1) 10 godzin szkolenia w locie z instruktorem;
- 2) 2 godziny lotu samodzielnego pod nadzorem;
- 3) 45 startów i lądowań;
- 4) 1 samodzielny lot nawigacyjny na odległość

co najmniej 50 km (27 mil morskich) lub 1 lot nawigacyjny z instruktorem na odległość co najmniej 100 km (55 mil morskich).

b) z 15 godzin wymaganych zgodnie z lit. a), maksymalnie 7 godzin można zaliczyć na motoszybowcach turystycznych.

Po uzyskaniu licencji pilota szybowcowego LAPL (S) uczeń liceum, po drugim roku nauki, w czasie kolejnych wakacji, powinien odbyć kurs szkolenia teoretycznego i szkolenia w locie, na przykład podczas obozu szkoleniowego, aby zdobyć uprawnienia do pilotowania współczesnego motoszybowca turystycznego. Ten typ statku powietrznego, mający cechy szybowca, należy do najbezpieczniejszych w pilotażu i najbardziej ekonomicznych.

Oto podstawowe kryteria zdobycia tego uprawnienia (rozporządzenie Komisji UE nr 1178/2011):

**FCL. 135.S LAPL(S) – rozszerzenie uprawnień na motoszybowce turystyczne**

Uprawnienia wynikające z licencji LAPL(S) rozszerza się na motoszybowce turystyczne, jeżeli pilot zaliczył w zatwierdzonym ośrodku szkolenia co najmniej:

a) 6 godzin szkolenia w locie na motoszybowcu turystycznym, w tym:

- 1) 4 godziny szkolenia w locie z instruktorem;
- 2) 1 samodzielny lot nawigacyjny na odległość co najmniej

150 km (80 mil morskich), podczas którego wykonuje się 1 lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu;

b) egzamin praktyczny na motoszybowcu turystycznym w celu wykazania się odpowiednim poziomem umiejętności praktycznych. W trakcie tego egzaminu kandydat musi również zademonstrować egzaminatorowi, że posiada odpowiednią wiedzę teoretyczną o motoszybowcach turystycznych w zakresie następujących przedmiotów:

- zasady lotu,
- procedury operacyjne,
- osiągi i planowanie lotu,
- ogólna wiedza o statku powietrznym,
- nawigacja.

Trzeci rok nauki w liceum powinien być podporządkowany zdaniu egzaminu maturalnego.

Z kolei podczas trzeciego sezonu lotniczego, tego już po maturze, należy budować nalot na motoszybowcu turystycznym, tak aby mieć korzystną sytuację wyjściową do tańszego uzyskania licencji LAPL(A), czyli pilota samolotu lekkiego.



fot. OSiR Suwałki

Oto podstawowe kryteria zdobycia tej licencji (rozporządzenie Komisji UE nr 1178/2011):

**FCL. 110.A LAPL(A) – wymagane doświadczenie i zaliczenia**

a) Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(A) musi mieć zaliczone co najmniej 30 godzin szkolenia w locie na samolotach lub motoszybowcach turystycznych, w tym co najmniej:

1) 15 godzin szkolenia w locie z instruktorem na klasie statku powietrznego, jaka będzie wykorzystana do przeprowadzenia egzaminu praktycznego;

2) 6 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 3 godziny samodzielnego lotu nawigacyjnego, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 150 km (80 mil morskich), podczas którego należy wykonać 1 lądowanie z pełnym zatrzymaniem na lotnisku innym niż lotnisko odlotu.

b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne.

Osoba ubiegająca się o licencję LAPL(A) posiadająca licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne musi mieć wykonane co najmniej 21 godzin lotu na motoszybowcach turystycznych po wpisaniu rozszerzenia TMG do licencji oraz spełniać wymagania określone w FCL.135.A(a) dla samolotów.

Posiadanie licencji samolotowej LAPL(A), uprawniającej do pilotowania samolotów o masie startowej poniżej 2000 kg, umożliwia pilotowanie najbardziej popularnych lekkich statków powietrznych występujących w polskim rejestrze, a więc tych, których pilotowanie wymaga obecnie licencji PPL(A), na przykład Cessna 150, 152, 172, 182 i 206.

Uzyskanie takiej licencji jest możliwe przez realizację trzech ścieżek edukacyjnych:

- 1) 30 godz. szkolenie na samolocie – wariant najdroższy;
- 2) 30 godz. z wykorzystaniem motoszybowca turystycznego oraz 3 godz. na samolocie;
- 3) 15 godz. szkolenia na samolocie oraz 21 godz. samodzielnego nalotu na motoszybowcu turystycznym (najlepiej jednomiejscowym) – wariant najbardziej metodyczny.

Podobnie jak w przypadku trzeciej ścieżki, po uzyskaniu nalotu motoszybowcowego w wysokości, tym razem o 3 godz. większym, bo 24 godz. od otrzymania licencji LAPL(S) z uprawnieniem TMG,

można przystąpić do szkolenia na licencję PPL(A). Szkolenie może być wtedy ograniczone do 15 godz. lotów na samolotach w zatwierdzonym ośrodku.

Oto podstawowe kryteria zdobycia tej licencji (rozporządzenie Komisji UE nr 1178/2011):

**FCL.210.A PPL(A) – wymagane doświadczenie i zaliczenia**

a) Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) musi zaliczyć 45 godzin szkolenia w locie na samolotach, z czego 5 godzin można zaliczyć na szkoleniowych urządzeniach symulacji lotu (FSTD), w tym co najmniej:

- 1) 25 godzin szkolenia w locie z instruktorem; oraz
- 2) 10 godzin lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 5 godzin lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 270 km (150 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowania z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu.

b) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(A). Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) posiadająca już licencję LAPL(A) musi mieć zaliczone co najmniej 15 godzin lotu na samolotach po uzyskaniu licencji LAPL(A), z czego co najmniej 10 godzin stanowi szkolenie w locie zaliczone w ramach szkolenia w zatwierdzonym ośrodku szkolenia.

Szkolenie to musi obejmować co najmniej 4 godziny lotu samodzielnego pod nadzorem, w tym co najmniej 2 godziny lotu samodzielnego w lotach nawigacyjnych, z czego co najmniej 1 lot nawigacyjny na odległość co najmniej 270 km (150 mil morskich), podczas którego należy wykonać lądowanie z pełnym zatrzymaniem na 2 lotniskach innych niż lotnisko odlotu.

c) Szczegółowe wymagania dla kandydatów posiadających licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne.

Osoba ubiegająca się o licencję PPL(A) posiadająca już licencję LAPL(S) z rozszerzeniem na motoszybowce turystyczne musi posiadać:

- 1) co najmniej 24 godziny lotu na motoszybowcu turystycznym po uzyskaniu wpisu uprawnienia TMG do licencji; oraz
- 2) 15 godzin szkolenia w locie na samolotach w zatwierdzonym ośrodku szkolenia, obejmującego co najmniej wymagania określone w lit. a) pkt 2.

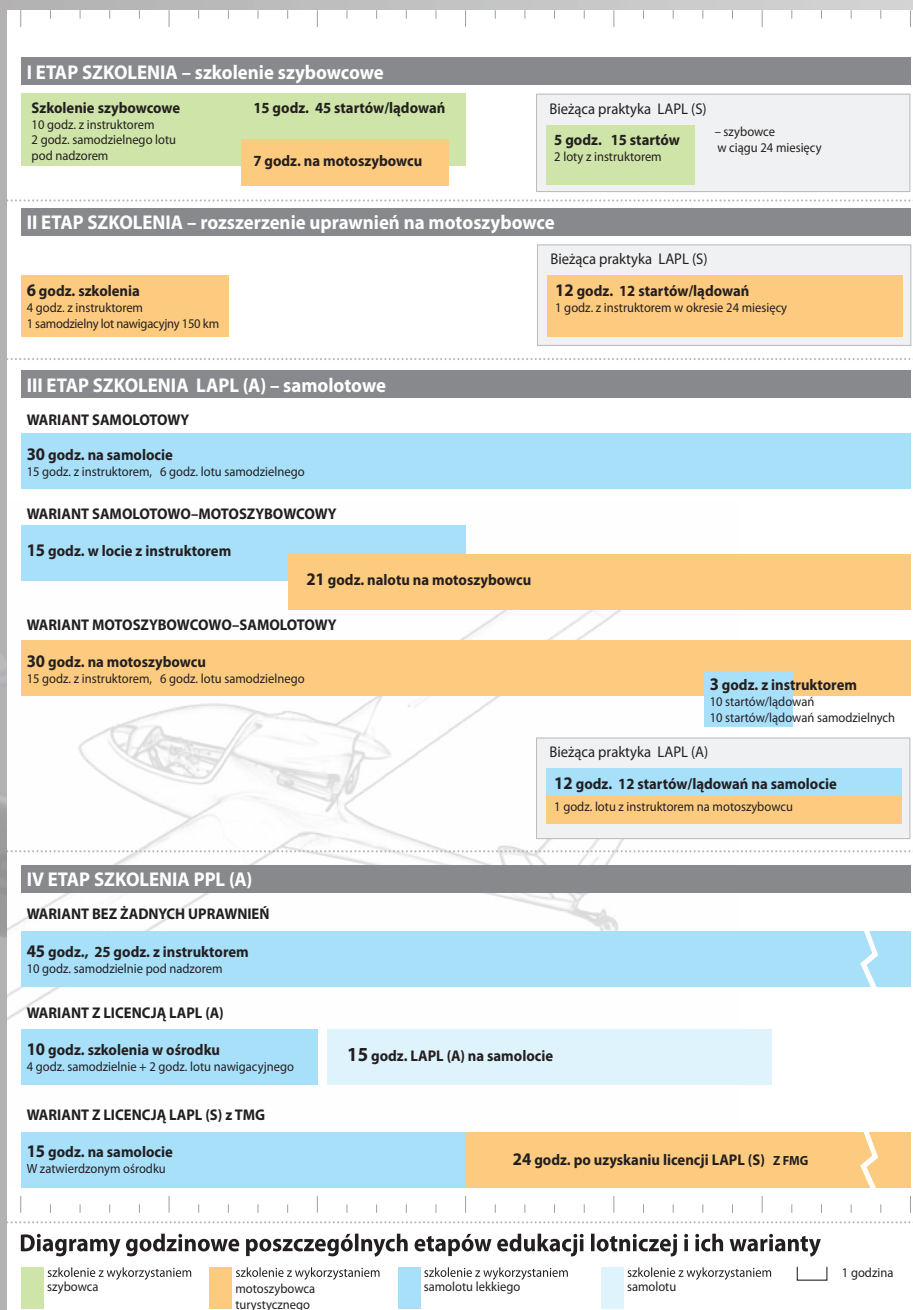
Zdobycie licencji PPL(A) powinno być celem pośrednim do latania zawodowego we wszystkich możliwych i dostępnych kategoriach uprawnień lotniczych. W świetle tych nowych przepisów droga do samodzielnego latania może przebiegać na wiele różnych sposobów, zależnie od możliwości danego kandydata.

Na diagramach godzinowych przedstawiono możliwe etapy i warianty szkolenia z wykorzystaniem szybowców, motoszybowców i samolotów lekkich, tak by można było uzyskać ciężką edukacyjną najbardziej optymalną dla założonego celu.

Widać na nich dużą rolę motoszybowców turystycznych w przyszłej edukacji lotniczej, od szybowcowej, poprzez lekkie samoloty, do licencji samolotowej PPL(A).

Zdobycie licencji PPL(A) w procesie szkolenia z uwzględnieniem posiadania licencji LAPL(S) z uprawnieniem TMG pozwala w późniejszym okresie przedłużania uprawnień uzyskać je z wykorzystaniem samolotu lub motoszybowca turystycznego.

Dzięki temu, że motoszybowce mogą być wykorzystywane nie tylko w bardzo wczesnym okresie szkolenia, bo już szybowcowego, aż po istotny składnik szkolenia samolotowego i przedłużania ważności uprawnień, mogą tym samym przyczynić się do znaczącego obniżenia kosztów i bezpieczeństwa edukacji lotniczej. ■





Akademicki Klub Lotniczy jest szczęśliwy, że może dołożyć cegiełkę do tworzenia kwartalnika Motoszybowce.pl, a kilka zamieszczonych tu informacji stanowi efekt nawiązania współpracy z Europe Air Sports. EAS to organizacja non profit, stawiająca sobie za cel długofalową promocję i ochronę lotnictwa sportowego oraz rekreacyjnego, w szczególności reprezentowanie interesów pilotów, właścicieli i użytkowników samolotów lekkich w kontekście rozwoju i uproszczenia regulacji prawnych.

# Z newslettera Europe Air Sports



## Zatwierdzenie projektu strategii bezpieczeństwa GA przez EASA

W marcu 2012 roku zarząd EASA rozpatrzył wspólne pismo Europe Air Sports (EAS) i Międzynarodowego Stowarzyszenia Właścicieli Statków Powietrznych i Pilotów (IAOPA) dotyczące podejścia do tworzenia przepisów dla General Aviation (GA), czyli statków powietrznych poniżej 5700 kg MTOM, wykorzystywanych głównie do celów niekomercyjnych.

Pierwszym efektem pisma było utworzenie grupy zadaniowej pod przewodnictwem DGAC (francuskie władze lotnicze) w celu przygotowania zasad i wytycznych dla przepisów GA. W maju 2012 roku odbyły się dwa spotkania, a ich wynikiem było wystosowanie szkicu dokumentu, który spotkał się z pozytywnym i zachęcającym do szerszych rozważań oddźwiękiem ze strony EASA. Dokument sfinalizowano na kolejnym spotkaniu grupy – 6 lipca w Paryżu.

18 września zarząd EASA zatwierdził projekt strategii bezpieczeństwa GA, co jest kamieniem milowym na drodze do proporcjonalnego podejścia w tworzeniu przepisów bezpieczeństwa dla niekomercyjnego lotnictwa ogólnego w Europie. Zasady, wytyczne i dziesięć zalecanych działań opisanych w dokumencie muszą zostać włączone do prac Komisji Europejskiej, EASA, krajów członkowskich i organów przedstawicielskich GA. Mało prawdopodobne jest, aby prace te zakończyły się w krótkim czasie, więc niektóre działania zostały zaplanowane na następne sześć – dziewięć miesięcy. Sam dokument został pozytywnie przyjęty przez reprezentantów państw członkowskich, którzy chwalili jego jakość i zawarte w nim dobre podejście. Gratulacje dla grupy zadaniowej!

Tekst dokumentu można znaleźć w całości na [www.europe-air-sports.org/activities/newsletter](http://www.europe-air-sports.org/activities/newsletter).

## Spotkanie prezydenta EAS z wicepremierem Polski

Budowanie pozytywnych relacji z decydentami najwyższego szczebla jest częścią strategii działania EAS. 20 sierpnia w Warszawie odbyło się spotkanie Davida Robertsa z Waldemarem Pawlakiem. Wicepremier był zainteresowany działaniami EAS w odniesieniu do unijnych przepisów dotyczących lotnictwa cywilnego. Stwierdził, że sporty lotnicze i lotnictwo lekkie mają w Polsce długą i pełną sukcesów historię. Uznał, że rozwój lotnictwa należy wspierać bez zbędnych ograniczeń i biurokracji.

Podczas dyskusji poruszano wiele tematów, padło też dużo pomysłów na wspieranie tego celu oraz kluczowych elementów dokumentu strategicznego EAS, który został dostarczony do EASA. Premier Pawlak wyraził silne poparcie dla zasad i wytycznych zawartych w dokumencie. Tego samego dnia odbyło się spotkanie z Tomaszem Kądziołką, wiceprezesem ds. standardów lotniczych ULC i członkiem zarządu EASA.

Była to szczególnie udana wizyta, zorganizowana przez Waldemara Ratajczaka, który był członkiem zarządu EAS do 2006 roku.

## Łagodne podejście popłaca – wgląd w zakulisowe działania EAS

Ostatnio próbowano namówić włoskie władze do wycofania swojego wniosku w sprawie podatku od samolotu zarejestrowanego za granicą. Sergio Calabresi, członek zarządu EAS, ciężko pracował za kulisami, by pomóc władzom znaleźć rozwiązanie problemu odwiedzających Włochy. W tej sytuacji doskonała sieć kontaktów okazała się pomocna. Sergiowi Calabresiemu udało się nawiązać kontakt z odpowiednimi urzędnikami i zasugerować im zmianę do tekstu ustawy.

EAS uważa, że takie podejście, a nie wywieranie presji na rząd włoski, było głównym powodem pomyślnego zakończenia tej sprawy. Osiągnięto cel, na jakim zależało wszystkim pilotom latającym do Włoch statkami powietrznymi zarejestrowanymi w obcym kraju.

## Nowe spojrzenie na Zarządzanie Ciągłą Zdadnością do Lotu (ZCZdL) – Part M

W październiku 2011 roku EASA ustanowiła grupę zadaniową Part M w celu uproszczenia aspektów bieżącej Części M. Jak dotąd ukończono fazę pierwszą – sformułowano wnioski dotyczące programów utrzymania i przeglądów zdadności do lotu.

Jeśli szkielet proponowanej zmiany zostanie zaakceptowany, będzie to oznaczało dwie istotne modyfikacje dla ZCZdL statków powietrznych poniżej 1200 kg MTOM:

- właściciele statków powietrznych będą mogli w przyszłości pisać własne programy obsługi na bazie Sub Part F;
- właściciele nie będą podlegać CAMO i krajowym władzom lotniczym do wydawania Przeglądów Zdadności do Lotu (ARC) – organizacja działająca wg Podczęści F będzie miała taką możliwość.

Przygotował Wojciech Muszyński. Pełny tekst newslettera EAS jest dostępny na stronie: <http://www.europe-air-sports.org/>.

Akademicki Klub Lotniczy Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu został zarejestrowany w 2007 roku jako międzywydziałowe koło naukowe. Jego skład stanowią młodzi, zapaleni i aktywni studenci oraz absolwenci, którzy swą codzienność pragną wzbogacać o podniebne przygody i doświadczenia. Opiekunem, a zarazem mentorem koła stał się prof. Waldemar Ratajczak – dyrektor Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM oraz licencjonowany pilot szybowcowy, motoszybowcowy i samolotowy, były wiceprezes Aeroklubu Polskiego. Wśród członków AKL UAM można dziś znaleźć pilotów

szybowcowych, samolotowych, balonowych, skoczków spadochronowych, a nawet pilotów Grupy Akrobacyjnej „Żelazny”.

Praktyczne szkolenia lotnicze są głównym, ale nie jedynym celem działalności AKL. Przez kilka lat podejmowano starania na rzecz promocji sportów lotniczych przy okazji międzynarodowych konferencji organizowanych na Wydziale Nauk Geograficznych i Geologicznych UAM czy podczas kilku edycji Festiwalu Nauki i Sztuki UAM, na których można było zasiąść za sterami szybowców, podgrzać atmosferę palnikiem balonowym oraz wysłuchać wykładów traktujących o tematyce lotniczej, wygłaszanych przez członków koła.

# Listy szare, białe, kolorowe ...

■ Gdy obserwuję dotychczasową prasę lotniczą i jej charakter, skłaniam się do wniosku, że nowe wydawnictwo może zdobyć młodych czytelników przez cykliczne zamieszczanie artykułów dotyczących podstawowej wiedzy lotniczej. Moje doświadczenia z młodymi, początkującymi pasjonatami lotnictwa przynoszą bardzo smutne spostrzeżenia. Brak im podstawowej technicznej wiedzy lotniczej. Bo i skąd mają ją uzyskać, jeżeli tzw. technika lotnicze pracują bez podręczników przedmiotowych, a zdający u nas egzaminy „na typ” są najczęściej ignorantami, jeżeli chodzi o wiedzę teoretyczną, a obsługi „jakoś wykonują”. Podczas seminarium mówiono o jakości widzianej przez „jakość dokumentów”, bo tylko to widzi nadzór. Przepraszam za smutne refleksje! Proponuję zastanowienie się nad wprowadzeniem takiej wkładki do kwartalnika „Motoszybowce”. Jeżeli uważa Pan to za słuszne, to spróbuję namówić do współpracy z kwartalnikiem koleżów z WAT.

Z lotniczym pozdrowieniem  
Zbigniew Milewski

■ Całkowicie się z Panem zgadzam. Planuję w kwartalniku dział poświęcony podstawowej wiedzy lotniczej, przede wszystkim dlatego, że jest ono przeznaczone dla możliwie szerokiego kręgu osób zainteresowanych lataniem. Szczególnie zależy nam, założycielom stowarzyszenia, na zachęceniu do edukacji lotniczej młodzieży szkolnej. Atrakcyjny graficznie i przystępnie napisany cykl miniwykładów, dotyczących podstaw wiedzy o budowie współczesnych lekkich samolotów, mechanice lotu, współczesnej nawigacji oraz pozostałych działów niezbędnej wiedzy lotniczej, może być istotnym składnikiem naszego pisma. Zapraszam do współredagowania kwartalnika „Motoszybowce.pl”.

Z lotniczym pozdrowieniem  
Ryszard Kędzia

■ Witam

Na wstępie chciałem pogratulować strony i czasopisma. Czy prowadzona jest sprzedaż wysyłkowa? Drugie moje pytanie dotyczy J-6. Wraz z kolegą Kopciem, z którym uczestniczyliśmy w laszowaniu na lotnisku w Kobylnicy, rozmawialiśmy o wypożyczeniu i lepszym poznaniu motoszybowca. Czy jest to możliwe i jakie są warunki?

Pozdrawiam  
Sebastian Pędziak

■ Nie wypożyczamy w sposób typowy motoszybowca, lecz istnieje możliwość uzgodnienia lotów w celach zapoznawczych z tym typem statku powietrznego.

Pozdrawiam  
Ryszard Kędzia

■ Proszę podać, na jakich warunkach przyjmowani są nowi członkowie do Waszego Stowarzyszenia. Pytam, ponieważ jestem czynnym pilotem i właścicielem motoszybowca oraz swojego lądowiska – pas 1200/60 m. Bardzo się cieszę, że powstało takie stowarzyszenie jak Państwa.

Pozdrawiam serdecznie  
Bogdan Nosarzewski

■ Serdecznie zapraszamy do nas. Członkowie zwyczajni przyjmowani są decyzją zarządu stowarzyszenia, na podstawie wypełnionej deklaracji członkowskiej. Formularz można pobrać ze strony internetowej [www.motoszybowce.pl](http://www.motoszybowce.pl) w zakładce „Stowarzyszenie”.

Obecność jest pożądana na najważniejszych zebraniach i na zebraniu walnym. Składka wynosi 10 zł miesięcznie. Konto stowarzyszenia podane jest na stronie redakcyjnej magazynu.

Mariola Zdancewicz  
rzecznik PSM

■ Wielkie brawa i słowa uznania za utworzenie Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego i wydania własnego periodyku. Jako obywatel „tego kraju”, choć zaledwie hobbysta i epizodycznie motolotniarz, wydarzenie to przyjąłem z radością i nadzieją. Profesjonalizm i dobra wola, rozum i serce – na pewno przyniosą pozytywny skutek dla naszego General Aviation. Jestem dobrej myśli.

Ze względu na wiek i związki rodzinne (jeden z wujków był konstruktorem gondoli do „Gwiazdy Polski” – nieskromnie dołączam zdjęcie z tamtego czasu) zdążyłem na własne oczy sporo zobaczyć, liczne RWD i kilka wojskowych PZL-i. Wszystko to przecież własna myśl techniczna i rodzima produkcja.

Na początku tzw. transformacji znana angielska firma konsultingowa wróżyła, że trzecim filarem naszego eksportu, po wzornictwie i produkcji jachtów, będzie produkcja samolotów. Z pewnością chodziło o sprzęt sportowy, turystyczny itp., a nie harriery i raptory. Tymczasem widać jak na dłoni, że żadnego eksportu nie ma, na rynku krajowym też posucha, zamiast nowych samolotów – używane letadła. PSM chce to zmienić, wierzę w sukces.

Z Fregatą się powiedzie i nasz flagowy motoszybowiec doczeka się produkcji seryjnej, czego najszczerzej życzę Janowskiemu, pilotom i wszystkim sympatykom lotnictwa.

Ale sama Fregata, doskonała pod względem technicznym i wzorniczym, wszystkiego nie załatwi. Moim skromnym zdaniem w piramidzie lotnictwa powszechnego musi się znaleźć miejsce na sprzęt popularny, w tym nisza na „samolot dostępny” – na cieńszy portfel – od którego się zacznie „aerodynamizacja”, jak od malucha motoryzacja (co prawda za tani nie był).

I w tym przypadku nadzieję wiąże także z niezawodnym Janowskim. Prząśniczkę lub Poloneza, a najlepiej obydwaj płatowce, przekonano do metalowe (drewno – wiadomo, kompozyty drogie) i doprowadzić do produkcji seryjnej, żeby piloci mogli latać zarobkowo, pozyskując środki na „swobodne wymiatanie” i inne loty – sprzężenie zwrotne.

Jestem przekonany, że humanitarnie skalkulowana cena nabycia (mały zysk – duży obrót), rozsądne przedpłaty i terminy realizacji zamówień zapewnią zadowalający zbył. Przypuszczam, że partia 50–100 egzemplarzy pójdzie tylko w kraju w ciągu paru miesięcy.

Prząśniczkę widzę jako samolot do spokojnego latania, powietrznego relaksu, natomiast dynamiczny Polonez, z mocniejszym silnikiem, opływową kabiną, przystosowany do podstawowej akrobacji, zaspokajałby apetyty pilotów bardziej wymagających. Posiadacze jednych i drugich powinni utworzyć jakieś bractwo, by wspólnie skuteczniej propagować latanie.

Włączmy wyobraźnię i pomyślmy, jaka byłaby frajda, gdyby tyle Janowskich było obecnych w trzecim wymiarze.

Może byśmy przestali cudze chwalić, a ludzi wybitnie utalentowanych traktować z życzliwością i należnym szacunkiem.

Z poważaniem  
Leszek Łaziński

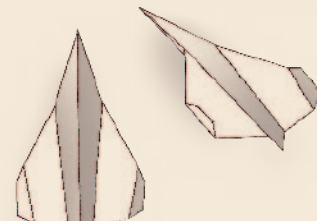
PS W ramach zabijania wolnego czasu wykonywałem swoją odpowiedź na „samolot dostępny”.

Banalny dolnopłat o ascetycznie prostych kształtach, metal-plotno. Skonstruowany z profesjonalistą. Był zamiar budowy makiety 1:1 (z materiałów nieatestowanych) – dla sprowokowania ewentualnej dyskusji.

Niekonwencjonalna kaczka o skrzydłach połączonych z kadłubem adaptowanym od jakiegoś skasowanego Puchacza, jako zdolna kołować makieta, miała odgrywać rolę swojego rodzaju ulotki reklamowej w związku z Euro 2012.

W obydwu przypadkach zabrakło sojuszników.

Nawiasem dodam, że prosty model szybowca latał zupełnie poprawnie.



# résumé

## Dear Readers!

Welcome to the fourth edition of the *Motoszybowce.pl* magazine which, as the number suggests, marks one year since its initial entry onto the publishing market. This makes us especially happy as it shows you have remained with us consistently throughout this time. Many of your ideas have taken our breaths away, giving us hope to remain in the business for the upcoming year.

This edition has been dedicated in part to the ILA Berlin Air Show. The event has been well described in an interview with the Deputy Prime Minister Waldemar Pawlak. We have also covered new EU legislation on educational opportunities available for the young. Inż. Ryszard Kędzia, Vice Chairman of the

Polish Motorgliding Association, takes the reader on a step-by-step walk-through explaining the related intricacies.

We are proud to introduce Prof. Tomasz Łodygowski, the newly elected Rector of the Poznań University of Technology, who happens to be our associate.

The highlights of this edition include an interview with Sebastian Kawa, a long-time gliding champion of the world, and a report on the world's first family and business jet which has made headline news worldwide, as described in an interview with Robert Ładziński, who has benefited from this innovative project.

And, as Christmas draws nigh...  
...we wish you high flights on your holiday journeys. We must nevertheless admit that the most enjoyable way to spend Christmas is in a Polish home and so, as a carol has it:

*Raise you hand, oh Child of God  
Bless our beloved homeland...  
Bless our homes and all we've got  
Our villages and towns...*



**D**avid Roberts, President of Europe Air Sports, has visited Poland at the invitation of the country's Minister of Economy. Talks during the visit focused on current General Aviation laws and possibilities for sharing experience and working together, with both parties showing keen interest in such cooperation.

To quote Deputy Prime Minister Waldemar Pawlak, "It is essential that we draw on fundamental principles, such as that of subsidiarity, in large-aircraft aviation (where regulations are very precise) as well as in small-aircraft aviation. I was very impressed to learn that the UK has refrained from regulating the smallest light aircraft. This demonstrates that European legislation has left ample room for solutions, including those which eliminate bureaucratic hurdles for the pursuit of private and sports aviation. I think that Poland urgently needs to apply a similar model."

**W**hy do some EU countries such as Poland and the Czech Republic apply the new rules differently?

EAS President David Roberts has remarked: "I think this follows from differences in the interpretation and implementation of rules, e.g. those of PART-M or EASA.

The issue also involves preparing properly for the performance of the crucial public function of supervising aviation activities in various countries. Aviation is a key driver of progress and innovation, either of which may easily be sidetracked by misguided or overzealous interpretations.

In the United Kingdom, we refer to such an approach as gold plating.

We nevertheless notice steady progress in Europe towards more knowledge and friendly interpretations of various general aviation laws."

**"T**he Polish Motorgliding Association has undertaken an educational initiative of formulating a Curriculum for Common Aviation Learning, complete with ideas for developing aviation competencies and for designing and building light aircraft and motorgliders, which are essential to secure a light aircraft pilot license.

For the initiative to succeed, we need active involvement on the part of Polish aviation authorities, particularly in the initial pilot stage of implementation. It is therefore vital that the initiative receives state institutional support for which the Polish Motorgliding Association intends to apply," says Inż. Ryszard Kędzia, Vice-President of the Polish Motorgliding Association.

**W**hat does it take to become the kind of champion you are?

Sebastian Kawa: "First and foremost, a great deal of work. (...) The best way to ensure future success would be to facilitate flying practice by young talented pilots. We need to support those who can achieve great heights by supplying the necessary funding."

**Y**ou are a member of the Polish Motorgliding Association. How do you assess the project of the Poznań Center for the Transfer of Aviation Technologies?

Prof. Tomasz Łodygowski, Rector of the Poznań University of Technology: "The location for the prospective air base in Żerniki near Kórnik close to the center of Poznań could hardly be more fortunate. I see it as a great opportunity for both the city and its trade fairs. Yet, the project needs to be understood by all stakeholders, including business. Our trade fair areas are totally unprepared to hold aviation exhibitions. The growth of aviation is vital as it drives advances in technology and industry. (...) What remains is one key aspect of the project which is its power to attract young talent."

**F**laris Lar is the world's first business-family jet aircraft made of the latest carbon pre-impregnates.

Rafał Ładziński: "(...) Flaris offers a whole new quality in aerodynamics and safety. Its perfect glider-like aerodynamics and a single engine make it resemble a motorglider. While pilots are always short of time when in flight and frequently stress over adverse weather and other factors, the excellent aerodynamics of the Flaris will give them the assurance of being able to glide over the horizontal distance of 18 km for every kilometer of vertical descent should the engine shut off. This allows the plane to land anywhere and, most importantly, do it safely."

# Lotnicze impresje



MOTO-HURT<sup>®</sup>  
ROPCZYCE



**PRODUCENT  
i SERWIS**

**MOTO-HURT S.A.**  
ul. Mickiewicza 107  
39-100 Ropczyce  
e-mail: sekretariat@moto-hurt.pl  
Tel. 17 22-18-961

[www.wyciagarkiszybowcowe.pl](http://www.wyciagarkiszybowcowe.pl)