My z piramidy

Zdjęcia: Andrzej Rutkowski

Licealne klasy lotnicze, którymi opiekuje się aeroklub, są pomysłem na to, jak zainteresować młodzież lataniem

Jest koniec października 2011. Wraz z Piotrem Haberlandem siedzimy przy stoliku z widokiem na jesienne Bieszczady w restauracji Akademickiego Ośrodka Szybowcowego na Bezmiechowej. Rozmawiamy o wyjątkowym jak na polskie – i nie tylko polskie – realia przedsięwzięciu, jakim jest obóz szybowcowy dla klas lotniczych, którymi opiekuje się Aeroklub Poznański.

PLAR: Gdzie nie spojrzeć – czy to na Weremieniu, czy w Bezmiechowej – aż roi się od pilotów z Aeroklubu Poznańskiego. Co tu się dzieje?

Piotr Haberland: Mamy tu młodzież z klas lotniczych i tych, którzy z tych klas wyszli i są już instruktorami – przyjechali, by uzyskać brakujące uprawnienia: start grawitacyjny, start z lin gumowych, start za wyciągarką. Jest też grupa ludzi, którzy będą robić tutaj uprawnienia do lotów zboczowych. Liczymy, że pojawi się szansa, by załapać się na falę. Kolejni będą laszować się na nowe typy szybowców – tutejsze *PW-6*, *PW-5*. Są tu wreszcie nasi goście z Australii – czworo młodych szybowników i Beryl Hartley, która się nimi opiekuje. Chcemy nawiązać z nimi szerszą współpracę, by móc wysyłać naszych młodych szybowników do Australii w ramach wymiany.

PLAR: To ile was tu jest?

PH: Na zgrupowanie przyjechało 120 osób, w tym około 70 młodych i około 50 osób kadry – instruktorów, nauczycieli ze szkół. Do tego ściągamy tu pilotów takich jak Jurek Makula, Staszek Wujczak. Na miejscu mamy Piotra Bobulę. Młodzież ma więc szansę usiąść z nimi przy jednym stoliku i zapytać, jak to z tym pilotowaniem szybowca naprawdę jest.

PLAR: Czy takie zgrupowania robicie co roku?

PH: Tak, już od sześciu albo siedmiu lat jeździmy w około stu osób.

PLAR: I zawsze tutaj?

PH: Jesienią zawsze przyjeżdżamy tutaj, choć nie za każdym razem udawało nam się polatać. Mieliśmy taki tydzień, kiedy spadł śnieg, zostały nam tylko rozmowy, plany i opowieści przy ognisku, ale to też jest fajne. Najważniejsze to zebrać wszystkich ludzi, którzy nam przychodzą do głowy, spowodować żeby tu przyjechali, porozmawiali, coś wspólnie planowali, żeby powstały jakieś marzenia i żeby pomyśleć, jak te marzenia zrealizować.

PLAR: Klasy lotnicze to już na pierwszy rzut oka fajna idea, ale co to tak naprawdę oznacza?

PH: Są to klasy funkcjonujące w normalnych liceach. Program

Czy wychowywanie i szkolenie pilotów według dawnego modelu „piramidy lotniczej" dziś jeszcze ma rację bytu? Czy latanie stało się już tylko komercyjnym produktem dla każdego, kogo na to stać? Piotr Haberland, dyrektor Aeroklubu Poznańskiego proponuje młodym ludziom alternatywę. Nie jest to łatwa i szybka droga, ale już przyniosła pierwsze efekty i to znakomite!

Jesienne Bieszczady same w sobie gwarantują kapitalne wspomnienia, a jeśli dodamy do tego latanie szybowcem...

Hangar na Bezmiechowej. Blisko stąd do latania – parę metrów dalej znajduje się początek rozbiegu do startów grawitacyjnych

nauczania jest w nich poszerzony o tematy lotnicze, a także zajęcia rozwijające pożądane w lotnictwie cechy charakteru. Do klasy lotniczej trafia 25 osób, z których po trzech latach wybieramy około pięciu, z którymi dalej pracujemy. Na Weremień przyjechały całe klasy i tam mamy do czynienia z całym spektrum zachowań. Ale właśnie o to chodzi, bo dzięki temu mamy możliwość ich obserwować i stopniowo wybierać najlepszych. Wszyscy myślą, że chcą zostać pilotami, ale nie wszyscy naprawdę chcą, nie wszyscy się nadają. Muszą też wykazać się wynikami w nauce, np. uzyskać w szkole średnią co najmniej 4,0 – kto się nie przykłada do nauki, nie lata. Ten, komu zależy, idzie dalej.

PLAR: I co, starają się?

PH: O determinacji naszej młodzieży mógłbym opowiadać anegdoty – żeby móc latać, podejmo-

Bezmiechowa jest jednym z nielicznych miejsc, gdzie można spróbować startu grawitacyjnego

wali się niejednokrotnie wyzwań, które wydawały się niemożliwe, na przykład osiągając średnią wyników w nauce znacznie przekraczającą szkolne rekordy. To są właśnie ci najlepsi, których widzicie na Bezmiechowej – absolwenci klas lotniczych, to nasza elita. I ta determinacja pozwala im uzyskiwać świetne wyniki w lataniu. Jest tutaj Magda Stróżyk, która w tym roku zdobyła mistrzostwo Polski w akrobacji szybowcowej, jest Tomek Kaczmarczyk, który w Mistrzostwach Polski był trzeci. Natomiast na Mistrzostwach Świata, w których startowało 40 zawodników, Magda i Tomek mieli 11. i 13. miejsce. To już o czymś świadczy. Nikogo więcej w ich wieku na Mistrzostwach Świata nie było.

PLAR: Zobaczyliśmy tutaj młodzież z klas lotniczych w akcji, jak biegną do szybowca, żeby go przepchnąć na start, jak działają w uporządkowany sposób, jak się troszczą o wszystko...

PH: Ale najlepsze w tym wszystkim jest to, że młody instruktor, który siedzi w szybowcu, sam jest absolwentem klasy lotniczej! Ci ludzie, którzy są tutaj kadrą, instruktorami, wszyscy wywodzą się właśnie z klas lotniczych. Ja już w tym roku tu nie latałem. To ci, którzy pięć, sześć lat temu przyjeżdżali na Bezmiechową, mieli jakieś marzenia, pomysły, a w tej chwili już szkolą następnych.

PLAR: Z czym uczniowie klas lotniczych stąd wyjadą?

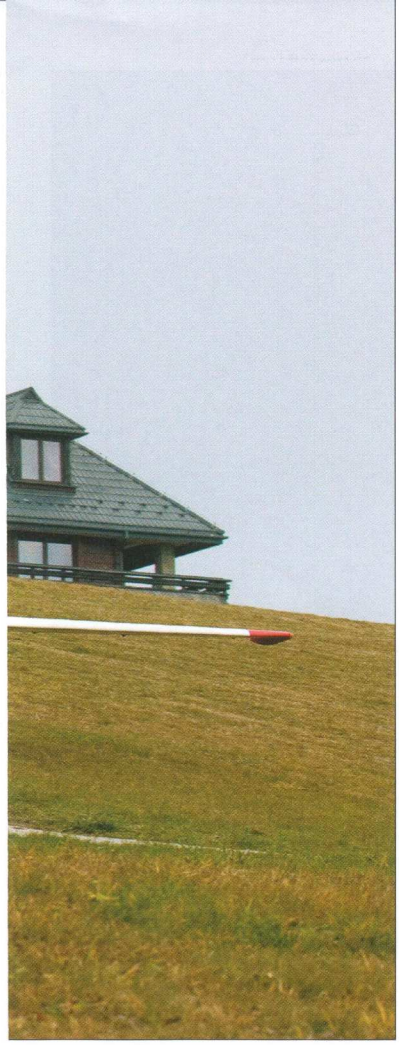
PH: Tylko niektórzy z nich mają licencję i ci mają szansę zrobić tu jakieś uprawnienia. Większość robi przede wszystkim loty zapoznawcze, latają z instruktorami, mającymi odpowiednie uprawnienia – latanie w górach jest jednak trudne. Chodzi o to, żeby im coś pokazać, podsumowując to, czego dowiedzieli się w ciągu roku i zachęcić do dalszej pracy. Ten tydzień to czas na integrację połączoną z lataniem, ale nie na szkolenie lotnicze.

PLAR: Jakie to latanie, prowadzicie tu szkolenie?

PH: Teraz to są loty czysto pasażerskie, ewentualnie instruktor może dać chwilę popilotować, ale nie ma mowy o lataniu solo, teren jest na to za trudny. Oprócz tego młodzież ma wycieczki w góry, mają rano gimnastykę, zwiedzają ciekawe miejsca, muzea, skanseny... Mają zwykłe, turystyczne wycieczki, na których ich obserwujemy – to też jest element selekcji.

Tomek Kaczmarczyk – niedawno uczeń klasy lotniczej, dziś instruktor i medalista

Monika Bobula – zawodniczka Kadry Narodowej Juniorów



PLAR: A ilu absolwentów klas lotniczych zostaje w lotnictwie?

PH: Statystyka jest podobna, jak dwadzieścia lat temu – z grupy trzydziestu uczestników kursu teoretycznego po trzech-czterech latach zostawało wtedy trzech i teraz nie jest o wiele lepiej – z dwudziestu pięciu osób przychodzących do klasy możemy mieć maksymalnie dwadzieścia procent, czyli pięciu szybowników, którzy dojdą do licencji. Natomiast ci, którzy po trzech sezonach dochodzą do licencji, to są osoby wyselekcjonowane, którym warto zaproponować kurs instruktorski czy zrobienie licencji samolotowej. I cały czas szukamy wśród nich zmotywowanych ludzi – również takich, którzy, choć nie chcą latać, to chcą coś robić dla lotnictwa, np. pomagać w organizacji imprez czy szukać sponsorów. Szukamy ludzi z inicjatywą, a nie „opozycyjnych polityków", którzy będą krytykować sytuację, nie proponując nic pozytywnego, bo właśnie tacy ludzie niszczą dziś aerokluby. Mamy współpracować tak, żeby wszyscy byli zadowoleni. Ja jestem zadowolony z moich młodych, ale oni też mają być zadowoleni ze mnie, z naszych seniorów. Nie może być tak, że na 1 listopada seniorzy szukają chętnych do zaopiekowania się grobami lotników, a młodzi nie są tym zainteresowani – muszą mieć na to czas, bo kiedyś ci starsi pracowali na to, żeby dziś młodzi mogli latać. Jeśli ktoś tego nie rozumie, to nie pasuje do tego towarzystwa.

PLAR: A jak to jest w ogóle możliwe, bo mówiąc o aeroklubach, myślimy o stereotypie niedoinwestowanych instytucji, które wegetują sobie siłą inercji, a wy tu przyjeżdżacie eleganckimi, nowymi samochodami z logo Aeroklubu Poznańskiego i wszystko chodzi jak w zegarku?

PH: Kluczem do tego jest zgoda, oparta na chęci dogadania się, a nie na kłótniach. Większość polskich aeroklubów to zlepki skłóconych ze sobą sekcji. Na zarządzie po różnych stronach stołu siadają spadochroniarze, szybownicy itd. i każdy z nich chce jak najwięcej wyrwać dla siebie.

My wiele lat temu postawiliśmy na to, że do zarządu wybieramy ludzi, którzy mają szersze spojrzenie. Najlepiej, żeby byli i skoczkami, i szybownikami, i modelarzami, i samolociarzami. Mówimy tak: do zarządu przychodzisz nie po to, żeby mieć przywileje, tylko po to, żeby coś dla aeroklubu zrobić. I jeśli chcesz się kłócić o drobiazgi, to my ciebie nie chcemy. To jak w tej starej żydowskiej facecji: w synagodze wśród bogatych Żydów biedny Żyd modli się głośno „Panie Boże, daj mi pięć złotych"... A na to jeden z bogatych mówi: „Masz tu pięć złotych i idź sobie, bo my tu się modlimy o większe pieniądze".

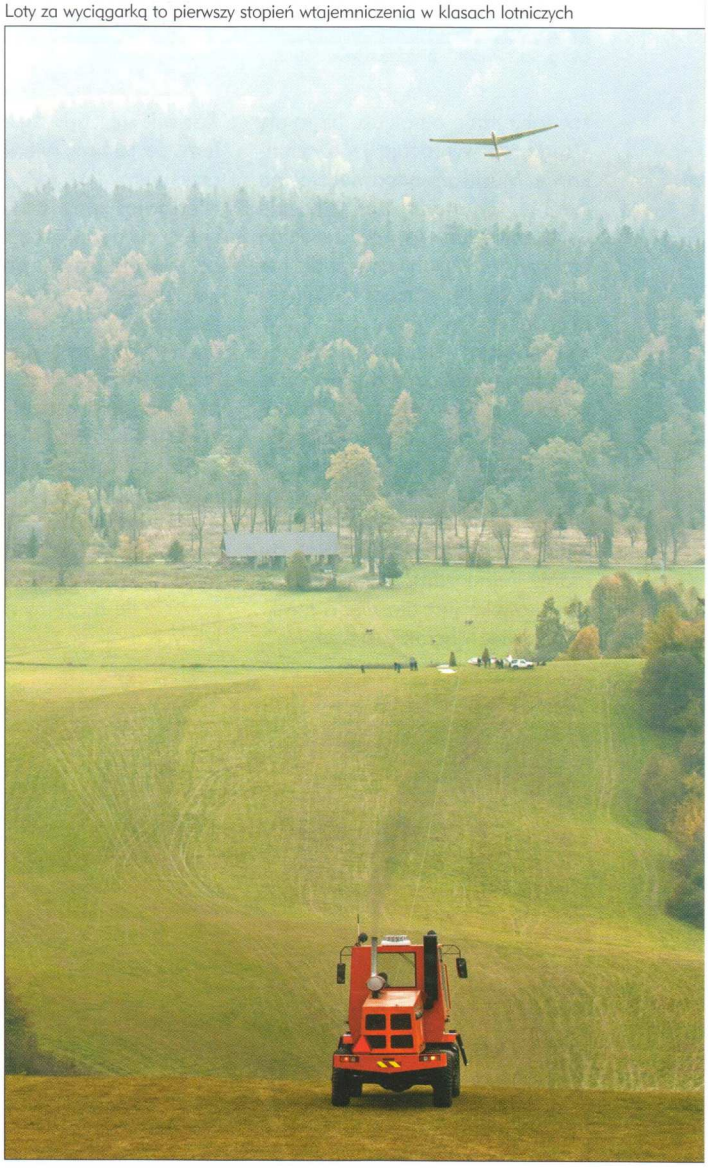
Chodzi właśnie o to, żeby nie kłócić się o drobiazgi, bo wtedy można załatwić ważniejsze rzeczy. Udało nam się doprowadzić do takiej sytuacji, że zawsze próbujemy się dogadać – mamy pieniądze i, dajmy na to, kupujemy szybowiec, ale spadochroniarz nie oponuje, bo wie, że przy następnej okazji kupimy dla jego sekcji spadochrony, modelarz – że dostanie na modele i tak dalej. To nie jest prosta sprawa i w innych aeroklubach jest z tym bardzo trudno, podobnie zresztą, jak w Aeroklubie Polskim.

PLAR: Jasne, ale wspomniane przez nas samochody czy choćby to zgrupowanie – to są ogromne pieniądze, raczej nie da się tego sfinansować z samych składek?

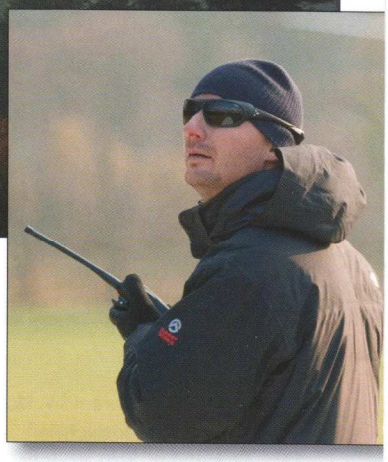
Piramida szkoleniowa, funkcjonująca na zasadzie ciągłej selekcji, sprawdziła się doskonale. Świadczą o tym świetne wyniki młodych polskich szybowników na mistrzostwach Polski i świata.

PH: Oczywiście, że nie. Kiedyś policzyłem, że roczne składki członkowskie pokrywają mniej więcej koszty dwóch tygodni funkcjonowania naszego aeroklubu. Aeroklub zarabia pieniądze na różne sposoby – na przykład na akcji szczepienia lisów czy patrolowaniu gazociągu, wynegocjowaliśmy pieniądze na klasy lotnicze, mamy fundusze od sponsorów, z Ministerstwa Sportu, które idą zarówno przez Aeroklub Polski, jak też i bezpośrednio do nas. Szukamy ludzi, którzy chcą coś w ten aeroklub włożyć. Takie samo pytanie zadajemy każdemu członkowi aeroklubu. Oczekujemy aktywności, nie akceptujemy postawy roszczeniowej. Już nikt nie pyta, co będzie miał za parę złotych miesięcznej składki, bo doskonale zdaje sobie sprawę z tego, że tych pieniędzy nie wystarczyło by na wiele. Wie, że korzy-

Loty za wyciągarką to pierwszy stopień wtajemniczenia w klasach lotniczych



Dla gości z Australii bieszczadzki krajobraz stanowił sporą egzotykę



Piotr Haberland kieruje lotami

ści, jakie daje aeroklub, biorą się z tego, co wypracują jego członkowie. Musi sam odpowiedzieć na pytanie, co może dać z siebie wspólnocie, żebyśmy go chcieli do niej przyjąć. Wyobraźcie sobie, że przychodzę do zarządu dużej firmy, takiej jak Sony czy BMW z propozycją: „Dam wam dziesięć złotych miesięcznie i chcę być współwłaścicielem firmy". To podobna sytuacja – aeroklub ma duży majątek, ma potencjał, to wszystko ma konkretną wartość.

Parę lat temu przyszedł do mnie biznesmen, powiedział, że mamy fajne samoloty i składka członkowska jest dla niego atrakcyjna, więc chciałby się zapisać. Zdziwił się, gdy mu powiedziałem, że jeszcze nie wiem, czy go przyjmiemy. Jak to? „Na razie powiedziałeś mi, co chcesz coś wziąć od aeroklubu, a nic o tym, co zamierzasz mu dać. Jesteśmy aeroklubem bogatym w wartości, jeśli chcesz coś do tych wartości dołożyć, to zapraszamy – ale jeśli chcesz tylko czerpać, to do czego będziesz nam potrzebny?"

PLAR: Niby to takie proste, ale czy poza Poznaniem gdzieś w Polsce funkcjonuje?

PH: Próbujemy wszystkich do tego przekonywać, mówimy im całą prawdę, służymy przykładem – patrzcie ile możemy zrobić w rynkowych realiach.

Aeroklub Poznański ma prosty przepis na to, jak skutecznie funkcjonować w obecnych realiach

PLAR: To taki pozytywistyczny pragmatyzm...

PH: To nasze marzenia, które udaje się spełniać. Ale, jak to mówią młodzi, my cały czas "jedziemy po bandzie", jeśli chodzi o finanse i ryzyko, które podejmujemy.

PLAR: Ale przy ryzykownych inwestycjach jest szansa na największy zysk...

Weremień. To tu uczniowie klas lotniczych odbywają swoje pierwsze górskie loty

Beryl Hartley jest jedną z najbardziej aktywnych postaci australijskiej społeczności szybowcowej. Począwszy od lat 60. zajmowała się organizacją narodowych zawodów szybowcowych, wielokrotnie pełniła rolę team managera australijskiej drużyny narodowej na mistrzostwach świata, a podczas organizowanych w Australii imprez międzynarodowych jej energię i zaangażowanie mieli okazję poznać zawodnicy z całego świata. W latach 1991-2005 była komisarzem odwołań FAI, a od roku 1995 jest komisarzem ds. odznak szybowcowych FAI. Od 1996 do 1998 roku była wiceprezesem Związku Szybowcowego Nowej Południowej Walii (NSWGA), w roku 2000 jako jedyna kobieta była prezesem Australijskiej Federacji Szybowcowej (GFA), a w latach 2001-2006 – skarbnikiem GFA. Od roku 2006 jest skarbnikiem NSWGA. Jest członkiem honorowym GFA, została odznaczona przez FAI Medalem Pelagii Majewskiej.

PH: Zawsze, kiedy w aeroklubie pojawiają się pieniądze, zastanawiam się, w co je zainwestować. Czy otynkować budynek, czy inwestować w ludzi, w ich szkolenie, wychowanie.

Wierzę, że jeśli zainwestuję w ludzi, to oni mi później pomogą realizować inne cele. Wierzę, ale wciąż nie mam pewności, czy mam rację, choć obserwując, co tu się teraz dzieje, widzę, że jest lepiej.

PLAR: Myślę, że oni sami ci ten budynek otynkują...

PH: Może i tak. Największą wartością każdego aeroklubu powinni być – i u nas są – ludzie. Bo można mieć najbiedniejszy aeroklub, ale mieć fajną ekipę i zajść dużo dalej, niż bardzo bogaty aeroklub, którego członkowie kłócą się o wszystko.

PLAR: Wspominałeś o Australijczykach...

PH: Udało nam się nawiązać kontakt z Beryl Hartley, która jest w mojej ocenie najważniejszą osobą od szybownictwa w Australii. Teraz już mniej lata, ale zajmuje się zatwierdzaniem rekordów, złotych i diamentowych odznak itd. Na szybowcowe mistrzostwa świata jeździła ze swoimi zawodnikami jako team manager. Na swoim lotnisku jest dyrektorem aeroklubu.

Prosiłem Beryl, żeby mi przysłała juniorów, zgłosiło się ze dwadzieścia osób, zrobili selekcję i wybrali czworo z całej Australii. Trochę się bałem, że mi przyślą juniorów w wieku lat 40, ale udało się bardzo fajnie. Oni sobie polatają w Polsce, mamy nadzieję, że dzięki temu będziemy mogli wysłać naszych młodych na latanie w Australii. Zabierzemy ich jeszcze do Poznania, przewieziemy *Extrą*, zrobimy akrobację z Jerzym Makulą na *Foksie*, będą zadowoleni. Po drodze odwiedzimy Muzeum Lotnictwa w Krakowie. Na pewno będą mieli wspaniałe wspomnienia z Polski.

Z Piotrzem Haberlandem rozmawiali Andrzej Rutkowski i Michał Setlak

Reklama

SHELL

AeroShell Official Distributor

Biuro Handlowe JOTA Sp. z o.o.
Janikowo, ul. Gnieźnieńska 33
62-006 Kobylnica

Tel. 61 8158 803
tel. 61 8158 800
fax 61 8158 823

PEŁNA GAMA OLEJÓW I SPECYFIKÓW AEROSHELL DLA LOTNICTWA

Realizujemy również zamówienia telefoniczne i poprzez naszą stronę www

JOTA

Największy autoryzowany dystrybutor Shell w Polsce

www.aeroshell.pl