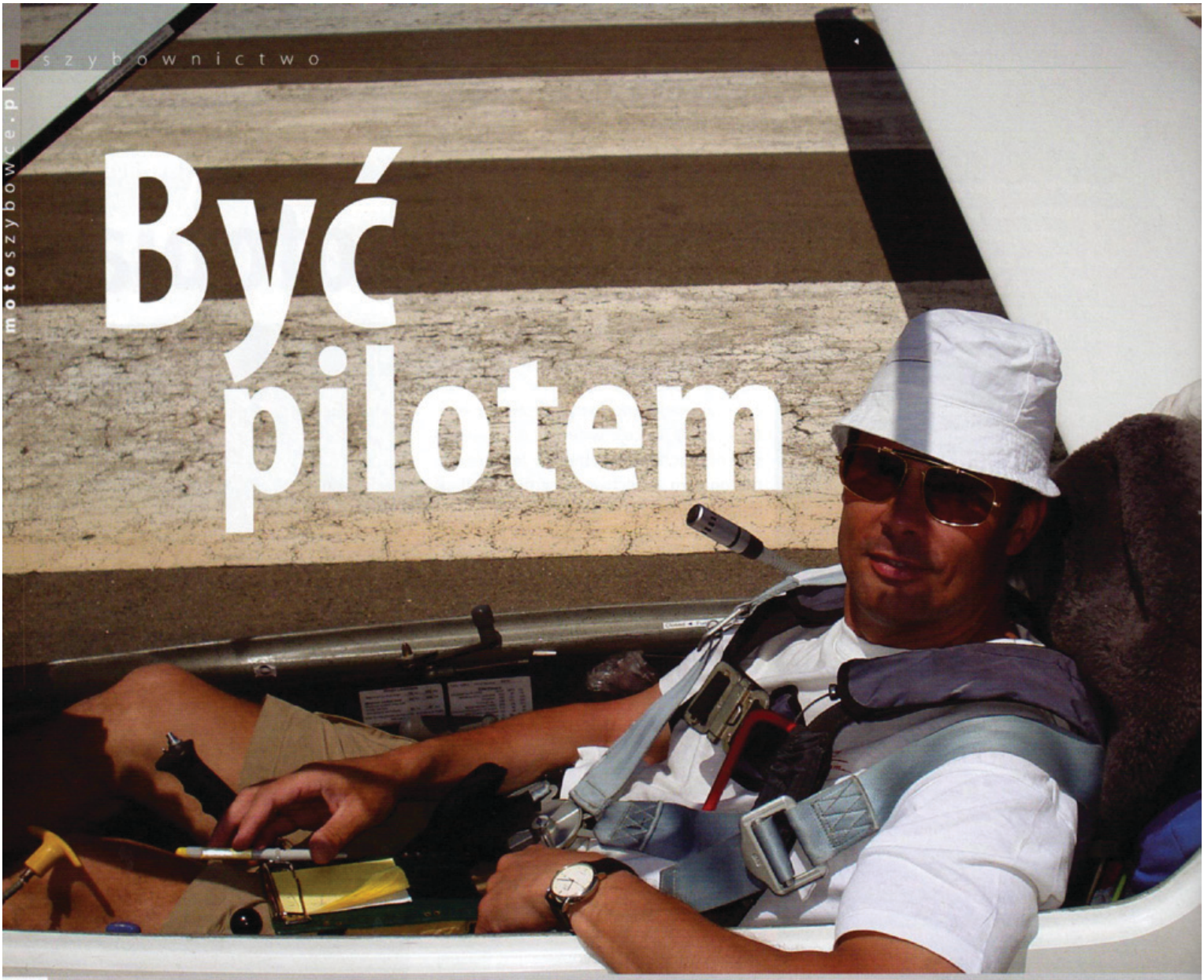
# Być pilotem



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

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

Moja droga wiodła przez żeglarstwo, zawsze pociągały mnie żywioły. Kontakt z przyjaciółmi szybownikami spowodował, że przeważyło szybownictwo. Wzorem był dla mnie mój bliski przyjaciel, Łukasz Florkowski – członek kadry narodowej, bardzo dobry pilot. On pierwszy zaczął latać i to mnie wciągnęło. Ciekawostką może być fakt, że żadnych tradycji lotniczych w mojej rodzinie nie było. Mieszkałem niedaleko Ostrowa Wielkopolskiego, gdzie znajduje się lotnisko Michałków, i to tam stawiałem swoje pierwsze kroki. Jak już człowiek wzbije się w powietrze, to połyka tego bakcyla na całe życie i to jest nieuleczalne. Wysnułem wiele teorii na temat szybownictwa, jak ono pomaga później w życiu codziennym i zawodowym. Chociaż jeśli chodzi o życie prywatne, to jest to swego rodzaju kula u nogi i trzeba to jakoś godzić. Kolejne szczeble zaawansowania wymagają wyrzeczeń. Po drodze wszyscy mieliśmy ileś straconych dziewczyn, gdyż koledzy spędzali weekendy z nimi, podczas gdy my – na lotnisku (śmiech).

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

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

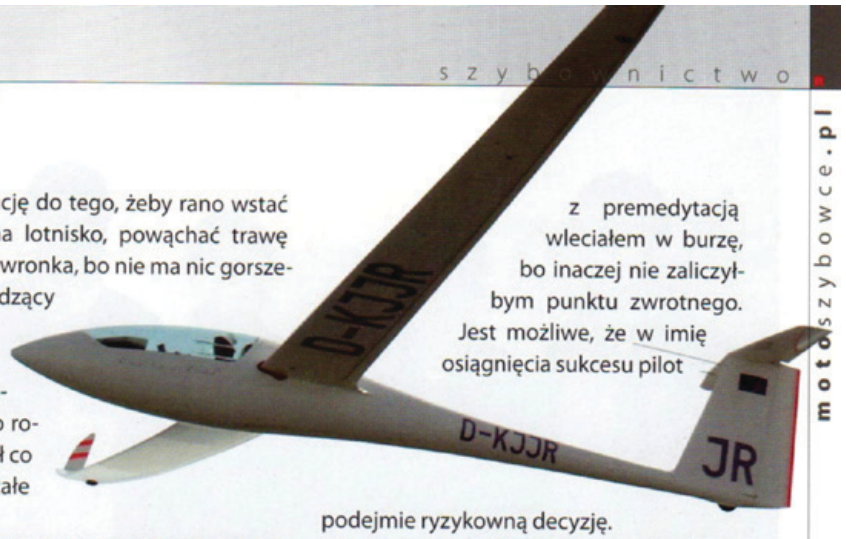
Lotnictwo uczy ogromnej wytrwałości i odpowiedzialności za swoje czyny. To z szybownictwa wywodzą się później najlepsi piloci. Ktoś, kto zaczyna latać w wieku czterdziestu czy pięćdziesięciu lat, bo kupił sobie samolot i poszedł na szkolenie… Nie mówię, że będzie źle latał, ale już takim naturalnym pilotem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

się okazać, że kilkadziesiąt godzin kursu to za mało.

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

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

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




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

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

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

Były takie sytuacje. Wiem, co czuje pilot na kilka sekund przed śmiercią. Zdarzyło się kiedyś na pokazach, że gdy kręciłem akrobacje, w trzeciej pętli nagle stało się coś dziwnego. Wpadłem w korkociąg plecowy i cudem z tego wyszedłem. Nie odczuwałem w tamtym momencie strachu, nogi ugięły się pode mną dopiero, gdy wylądowałem. Natomiast na Mistrzostwach Europy z premedytacją wleciałem w burzę, bo inaczej nie zaliczyłbym punktu zwrotnego. Jest możliwe, że w imię osiągnięcia sukcesu pilot podejmie ryzykowną decyzję. Każdy z nas ma taki grzech na sumieniu.

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

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

Myślę, że w tym momencie już tak. Zwłaszcza, że po pierwsze szybowce bardzo dużo kosztują, a po drugie zmieniły się warunki. Lądowanie w terenie przygodnym jest zawsze ogromnym ryzykiem. Kiedyś lądowało się, przynajmniej w Polsce, na polach PGR-owskich i nikomu specjalnie na tej uprawie nie zależało. Dzisiaj pojawiają się konflikty z właścicielami pól i to nie jest przyjemne. W pamięci mam wiele lądowań przygodnych, zwłaszcza jeżeli lądowało się gdzieś we wschodniej Polsce, a nawet dalej. Były to przygody życia – i dla pilota, i dla miejscowej ludności. Pilot był wtedy postrzegany jak jakiś zesłaniec z niebios. Myślę, że w obecnych czasach silnik dolotowy pozwala w dużym stopniu na wyeliminowanie ryzyka związanego z lądowaniem. Jest to racjonalne podejście do drogiego sprzętu. Jeśli natomiast mówimy o samo- ›

Zawodnicy Gliding Teamu: od lewej Łukasz Wójcik, Piotr Jarysz, Leszek Duda, Jerzy Kolasiński

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

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

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

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

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

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

**Czy widział Pan kiedykolwiek Fregatę?**

Raczej słyszałem i czytałem o niej. To jest właśnie to, że można cieszyć się wrażeniem szybowca, a mamy zapewnione bezpieczeństwo. Coś, co ma doskonałość 25, sprawia, że zawsze wylądujemy. Chyba, że będziemy mieć do czynienia z niedojrzałym pilotem, wtedy łatwo stracić głowę. W razie zatrzymania silnika można zbyt zaabsorbować się walką o ponowne włączenie go i w rezultacie spotkać się z ziemią. Na pewnych wysokościach trzeba zapomnieć o próbach uruchamiania silnika i natychmiast przejść do filozofii szybowcowej.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Będę zaszczycony.