Moja przygoda z lataniem

Z profesorem Waldemarem Ratajczakiem, Prezesem Polskiego Stowarzyszenia Motoszybowcowego, rozmawia Mariola Zdancewicz

Wrocławianin z urodzenia, a poznaniak z wyboru... Co przesądziło, że tak się stało?

Przesądziło życie. Ojciec był pod koniec II wojny światowej wojskowym. Ze względu na wojenne losy rodzice znaleźli się we Wrocławiu, gdzie urodziłem się po wojnie. Mieszkaliśmy tam tylko cztery lata, a potem nastąpił powrót do Poznania, skąd pochodziliśmy.

Dlaczego zafascynował się Pan szybownictwem?

To pytanie, na które nie ma odpowiedzi. Jeżeli człowiek się czemuś poświęca, sam niekiedy nie jest w stanie wytłumaczyć, dlaczego to robi. Kto potrafi pisać – pisze, kto potrafi komponować – komponuje. Nie ma żadnego określonego czynnika, jaki musiałby zaistnieć, żeby to się działo.

Przychodzi jednak taki moment, w którym człowiek właśnie dowiaduje się, że ma pewne talenty, predyspozycje, zainteresowania itd.

Przyglądałem się samolotom, później szybowcom, bo zaczęły się wyostrzać różnice między tymi dwoma typami statków powietrznych. Szybowce przyciągały moją uwagę z niewiadomych mi powodów, uwielbiałem na nie patrzeć. Początkowo więc oglądałem, a później postanowiłem zapoznać się z samym lataniem. Przypominam sobie taki epizod sprzed wielu lat... Moja babcia mieszkała w Wieluniu, tam właśnie Aeroklub Łódzki urządzał dosyć często pokazy lotnicze. Odbywały się one na łąkach w pobliżu cukrowni. Znajdowało się tam dużo sprzętu, którego zorganizowanie musiało być na pewno trudnym zadaniem logistycznym. Można powiedzieć, że ludzie, którzy to organizowali, przenosili pół lotniska z Łodzi do Wielunia. Tam zapoznałem się z akrobacją, z wyposażeniem samolotów. Niedawno przeglądałem stare papiery i znalazłem pewną pocztówkę sprzed lat. Był na niej radziecki samolot Jak-18, na którym zresztą szkoliłem się na początku przygody z lataniem. Na kartce widniał napis „Zostań pilotem!". Dopisałem na odwrocie: „Dobrze!". Może właśnie to był impuls, który zaczął moją przygodę z lataniem... Widać z tego, jak istotną rolę odgrywały aerokluby. Dzisiaj niestety już tak nie jest.

Otrzymał Pan wiele prestiżowych nagród i odznaczeń związanych ze sportem szybowcowym. W 1967 roku zdobył Pan złotą odznakę z trzema diamentami, uzyskując przy tym wszystkie diamenty w jednym roku. Czy mógłby Pan wyjaśnić, co to oznacza i co jest Pana największym powodem do dumy?

Każdy symbol na tej odznace ma jakieś znaczenie. Znajdujące się wewnątrz trzy mewki świadczą, że jest to odznaka szybowcowa. Jeżeli ktoś ukończy kurs podstawowy, dostaje tę pierwszą bardzo ważną odznakę. Oznacza to, że umie wystartować, wylądować oraz podejmować w powietrzu decyzje. Potem można zdobyć srebrną odznakę szybowcową za lot pięciogodzinny, co stanowi trudny warunek dla młodego pilota. Następnie młody pilot musi przelecieć poza lotnisko własne. Chodzi o orientację w przestrzeni. Przelecieć 50 km w linii prostej to warunek niby nieduży, dzisiaj właściwie żaden, ale dla pilota początkującego, który bardzo kurczowo „trzyma się" lotniska, jest to spore przeżycie. Musi wreszcie sobie powiedzieć „lecę dalej". Najlepiej, jeśli dotrze na inne lotnisko, ale bywa, że ląduje gdzieś w terenie przygodnym. Dzisiaj szybowce są doskonalsze niż kiedyś, więc przelecenie tego dystansu przy dobrych warunkach pogodowych jest dosyć łatwe. Trzeci warunek to osiągnięcie przewyższenia 1000 m. Dla zdobycia złotej odznaki wymagany jest również lot pięciogodzinny, ale trzeba przelecieć 300 km w linii prostej. Przewyższenie musi wynosić 3000 m. Tego nie wykona się w warunkach aeroklubowych na nizinach, bo nie można latać w chmurach. Trzeba robić to w górach na zasadzie wykorzystania warunków falowych. Wreszcie trzecia, najwyższa forma, czyli diamenty do złotej odznaki. Żeby je uzyskać, trzeba przelecieć po trasie zamkniętej 300 km – np. 150 w jedną i 150 w drugą stronę. Następnie uzyskać pułap 5000 metrów, czyli w rzeczywistości 6000 metrów, bo w górach odczepiamy się na wysokości tysiąca metrów. Temperatura wynosi tam minus 40 stopni. Najtrudniejszym kryterium jest jednak przelecenie 500 km – taka trasa wymaga dobrych warunków do latania szybowcowego na całym obszarze. Trzeba latać na zasadzie wykorzystania sił przyrody. Zdobycie odznaki, o której mówimy, w jednym roku stanowiło duże osiągnięcie. Podobno byłem w tamtych czasach najmłodszym posiadaczem tego typu odznaczenia w Polsce, a także, czego nie zweryfikowałem, może i na świecie. Istotne w każdym razie, że byłem pierwszym pilotem w Aeroklubie Poznańskim, który zdobył trzy diamenty w jednym roku i wykonał przelot 500 km po trójkącie. Nie przesadzę więc chyba, jeśli powiem, że dobrze się zapowiadałem jako pilot wyczynowy.

Wykonałem wiele trudnych lotów, nie chodzi jednak o zdobywanie trofeów – bo

w lataniu szybowcowym ważne są także inne cele rozwijające osobowość. Jasne, że odznaka szybowcowa cieszy. Teraz można wzbogacić ją dodatkowymi symbolami, na przykład jeśli przekroczy się 1000 km, co w Polsce jest dużym osiągnięciem. Wykonuje się to na bardzo dobrych szybowcach, w bardzo dobrych warunkach. W praktyce podczas pokonywania tysiąca kilometrów trzeba lecieć średnio 120 km/h, a momentami nawet 180 km/h i więcej. Muszą więc zaistnieć do takiego latania odpowiednie okoliczności. Pamiętajmy, że szybowiec nie ma silnika. Gdyby nawet lecieć 100 km/h – co dla szybowca i tak jest dużą prędkością – lot zająłby dziesięć godzin. Warunki do takiego latania zdarzają się dość rzadko. W Polsce odbyło się kilka takich przelotów, około 6-7. W innych krajach, np. w niektórych afrykańskich, robi to się łatwiej. Lot nie może się odbywać w zbyt wilgotnych masach, bo w nich tworzą się burze, a to utrudnia sprawę. Burze trzeba omijać, co wiąże się ze zmianą trasy lotu. Warunki muszą być stałe – piękne cumulusy i po prostu się leci.

Był Pan członkiem i prezydentem międzynarodowego jury na Szybowcowych Mistrzostwach Europy i Świata. Na co jako juror zwracał Pan największą uwagę przy ocenianiu innych?

Tutaj nie ma żadnej dowolności, trzeba przestrzegać regulaminu zawodów. Jury w rzeczywistości rozpatruje odwołania i skargi pilotów, posiada też prawo do ukarania pilota, jeśli ten przekroczy wymogi regulaminowe. Zdarzało się to w czasach dawniejszych, kiedy nie było GPS-u. Trasę kontrolowało się poprzez robienie zdjęć. Bywało, że pilot nie doleciał, albo zdjęcie okazało się źle zrobione. Przez to trasa przelotu była skracana lub w ogóle niezaliczona. Wtedy pilot inkasował zero punktów, co czasami oznaczało stratę nie do odrobienia. Natomiast za całość zawodów odpowiada ich dyrektor, którym też byłem. Jest to trudna funkcja. Odpowiada się na przykład za 100 szybowców, 100 pilotów plus załogi, łącznie około 500 ludzi. Zawody trwają dwa tygodnie, trzeba koordynować wszystkie elementy, które wiążą się z przygotowaniem do startu, a to naprawdę skomplikowana operacja – rozstawienie szybowców, wyholowanie itd. Gdy byłem w jury, też spotkałem się z trudnościami. Na przykład podczas MŚ kobiet w Czechach, gdzie przewodniczyłem jury, funkcjonował zły regulamin, przez nikogo dobrze nieprzeanalizowany. Okazało się później, że pilotki, które wykonywały krótsze przeloty, zdobywały więcej punktów. Groziło to bojkotem Mistrzostw. Musiałem więc podjąć trudną decyzję. Kiedy regulamin jest niedokładny, jego interpretacja spoczywa na przewodniczącym. Na szczęście udało mi się to rozwiązać i cała sprawa rozeszła się po kościach.

Walczył Pan o szybowiec PW-5, który stał się światowym szybowcem olimpijskim. Bronił Pan jego walorów, proszę o tym opowiedzieć.

To długa i dosyć skomplikowana historia. Przede wszystkim PW-5 nie był szybowcem olimpijskim. Reklamowano go tak na początku. Szybownictwo nie jest sportem olimpijskim. Przed wojną święciło duże sukcesy, m.in. dzięki osiągnięciom polskich pilotów, w tym Tadeusza Góry czy Wandy Modlibowskiej, która wywodziła się z okolic Gostynia i należała do Aeroklubu Poznańskiego. Wanda Modlibowska była rekordzistką świata i jedyną Polką, która latała bez przerwy ponad 24 godziny. Idea PW-5 powstała po to, żeby zabiegać o uznanie szybownictwa za sport olimpijski. Niestety, wojna przeszkodziła w rozegraniu olimpiady. Przed przeszło dwudziestoma laty pojawiła się w Międzynarodowej Komisji Szybowcowej taka koncepcja, żeby rozpisać konkurs na szybowiec-monotyp, na którym lataliby wszyscy piloci w celu uzyskania jednoznacznego porównania. Do pierwszego etapu, w 1990 roku, zgłoszono 42 projekty z 22 krajów. 11 z nich zakwalifikowano do konkursu prototypów. W finale uczestniczyło 7 szybowców z Niemiec, Czech, Rosji i Polski. Decyzja była podejmowana w 1994 roku w Kapsztadzie. Zwyciężył PW-5 zaprojektowany i zbudowany na Politechnice Warszawskiej pod kierunkiem dr. inż. Romana Świtkiewicza. Do dzisiaj są na nim rozgrywane zawody. Między projektem a realizacją zawsze następują pewne trudności. Nie uniknięto ich także w przypadku PW-5. Nie był on produkowany w zakładach szybowcowych, tylko w fabryce w Mielcu – w zakładach samolotowych. Między szybowcem a samolotem jest bardzo duża różnica. Wchodzą tu w grę zupełnie inne technologie. W zakładzie samolotowym nie za bardzo znali się na konstruowaniu szybowców, chociaż kiedyś produkowali szybowiec Pirat. Mimo kłopotów i zastrzeżeń wszystko udało się sfinalizować. Przedstawiciele fabryki przyjeżdżali też na posiedzenia Międzynarodowej Komisji Szybowcowej. Dzisiaj piloci chcą latać na tym, co jest najlepsze, żeby osiągać najwyższe wyniki, dlatego też klasa ta prawdopodobnie zakończy swój żywot, jeśli szybownictwo nie zostanie sportem olimpijskim. Szybowiec PW-5 ma bowiem osiągi rodem z lat 60., to jest zupełnie inny styl latania.

Był Pan jednym z czterech pierwszych pilotów wylaszowanych na Fregacie J6. Jakie są wrażenia z pilotowania tego statku powietrznego?

Dużego nalotu na tym motoszybowcu nie mam, ale mogę wymienić kilka jego zalet. Największą jest oczywiście bardzo duży zasięg. Można przelecieć 1600 km na jednym zbiorniku 60-litrowym, czyli oblecieć całą Polskę dookoła. Jeśli chodzi o samą przyjemność latania, jest ona zupełnie wyjątkowa. Dlatego, że ten motoszybowiec nie stwarza wrażenia, że jesteśmy w warunkach nienormalnych dla człowieka. To doskonała konstrukcja ze świetną widocznością. Fregata jest niezwykle łatwa w pilotażu – zarówno przy starcie, jak i przy lądowaniu – chociaż przy starcie w żadnym szybowcu nie ściąga się drążka – tak jak ma to miejsce we Fregacie. Jest bardzo zwrotna i niezwykle lekka. Na pewno sprawi jeszcze wiele przyjemnych niespodzianek.

A jak może Pan porównać pilotowanie Fregaty z pilotowaniem Ogara?

To dwa różne statki powietrzne. Ogar jest konstrukcją z lat 70., ciężką, o osiemnastometrowej rozpiętości skrzydeł, zbudowaną na bazie drewna i włókna szklanego. Ma słaby silnik, który wymaga długiego rozbiegu. Jeżeli start odbywa się z udziałem jakiejś przeszkody, np. lasu, to może być emocjonująco, gdy silnik odmówi posłuszeństwa. Zginęło w ten sposób kilku ludzi. Mimo to trzeba powiedzieć, że jeśli start już się odbędzie, to latanie na Ogarze również sprawia przyjemność. Jest on bardzo obszerny i wygodny. Jeśli brać pod uwagę przeloty turystyczne i rekreacyjne, Ogar sprawdza się bardzo dobrze. Jego lot przypomina lot szybowcem Bocian czy Puchacz. Fregata ma walory lekkości i zwrotności dlatego, że jest bardzo ograniczona gabarytowo. Zarówno lot Fregaty, jak i Ogara polega na tym, że można wyłączyć silnik, kiedy zaistnieje taka możliwość. To jednak motoszybowiec nigdy szybowcem nie będzie. Szybowiec jest skonstruowany tak, żeby opory powietrza były jak najmniejsze, bo od tego zależy zasięg, czyli doskonałość.

Jako naukowiec został Pan wyróżniony Medalem Edukacji Narodowej. Do tego w Rio de Janeiro na konferencji generalnej wyróżniono Pana dyplomem Paula Tissandiera...

Medal Edukacji Narodowej jest jednym z przyjemniejszych wyróżnień. Bardzo cenię także Medal Tańskiego, pioniera polskiego szybownictwa, otrzymany od Aeroklubu Polskiego za wkład w rozwój tej dziedziny. Każdy, kto poświęca się dydaktyce, nauce i edukacji, na pewno

Moja przygoda z lataniem

doceni takie odznaczenia. W szybownictwie światowym najważniejszy jest Medal Lilienthala, który był utalentowanym przemysłowcem i inżynierem oraz niemieckim pionierem szybownictwa. Zginął w 1896 roku w trakcie lotu na konstrukcji, jaką nazywał „lotnią". Znana jest jego reakcja, gdy ciężko ranny powiedział: „Dla postępu trzeba ponosić ofiary". W Berlinie Zachodnim, gdzie miał swoje fabryki, zbudował sztuczną górę, która przetrwała do dzisiaj. Jest tam również muzeum ku jego czci. Co ciekawe, pierwszy medal Lilienthala otrzymał Polak – Tadeusz Góra. Wykonał on w 1938 roku na szybowcu PWS-101 lot na dystansie 577,8 km z Bezmiechowej w Bieszczadach do Solecznik Małych pod Wilnem. Gdyby przenieść jego wyczyn na dzisiejsze czasy, byłby to dystans ponad 1000 km. Tadeusz Góra zmarł półtora roku temu, miał prawie 95 lat. W czasie wojny był w Wielkiej Brytanii, potem wrócił do Polski i latał na odrzutowcach. Zdaje się, że przed śmiercią awansował na stopień generała.

Natomiast Paul Tissandier był przed wojną przez długie lata sekretarzem Międzynarodowej Federacji Lotniczej. Wpłynął wówczas na rozwój szybownictwa, stąd dyplom jego imienia wprowadzony jakieś czterdzieści lat temu. Jest przyznawany nie tylko indywidualnie, ale też zespołowo.

■ Jak Pan dzieli rolę naukowca z zaangażowaniem się w szybownictwo?

Dzielę, ale z trudem. Szybownictwo to dziedzina ogromnie pochłaniająca czas. Łatwiej jest z motoszybowcami. Do latania szybowcem potrzeba pogody, a ta nie zawsze bywa idealna. Trzeba wykazać się dużą cierpliwością w oczekiwaniu na dogodne warunki. Tę cierpliwość piloci szybowcowi mają we krwi. Nieraz wyciągnie się sprzęt z hangaru, ustawi się go na start – co jest sporym wysiłkiem – i daremnie czeka się pół dnia lub dłużej, bo jeśli pogoda się nie poprawia, trzeba schować sprzęt z powrotem do hangaru – i tak w kółko. Również praca naukowca pochłania dużo czasu i wymaga cierpliwości. Jak wiadomo, w nauce postęp odbywa się w sferze, która jest nieznana. Trzeba tworzyć, a nie odtwarzać wiedzę, co niektórzy robią. Wymaga to sporego nakładu pracy, a później wielu godzin myślenia i pisania. Elaboraty naukowe, w przeciwieństwie do tekstów pisanych w gazetach, podlegają ścisłym rygorom w zakresie recenzji. Tekst naukowy, który niesie ze sobą nową porcję informacji, musi być zweryfikowany.

■ Co jest dla Pana w życiu ważne?

Samo życie jest ważne. Są w życiu rzeczy, dzięki którym życie jest warte życia. Do tej sfery zaliczam np. kulturę, w tym naukę, a także

pasje wzbogacające sprawność duchowo-intelektualną. Lotnictwo ma tutaj duży udział. Ważne jest, żeby wytyczyć sobie cele i je realizować. Cele trzeba selekcjonować. Często skupiamy się na sprawach drugorzędnych, podczas gdy to, co się naprawdę liczy, znika. Dla mnie ważna jest kolejność ustalania dążeń życiowych.

■ Wiem, że przygotowywał Pan Raport Regionalny do Strategii Rozwoju Polski Zachodniej. Czy zawiera się w niej idea „Parku Transferu Technologii Lotniczych" dla Aglomeracji Poznańskiej?

Raport dotyczy pięciu województw: pomorskiego, wielkopolskiego, opolskiego, lubuskiego i dolnośląskiego. Polska nie jest krajem jednolicie rozwiniętym. Są takie regiony, które wykazują wyraźnie niższy stopień nie tyle samego rozwoju, ile wzrostu gospodarczego. Polska wschodnia ma olbrzymie zaległości w stosunku do Polski centralno-zachodniej, gdzie najbardziej rozwiniętym regionem jest województwo mazowieckie, głównie dzięki Warszawie. Województwo wielkopolskie znajduje się na trzecim miejscu. Mimo że zachodnia część Polski jest bardziej rozwinięta, występują regiony, które zmagają się z problemami. Mam tu na myśli np. województwo lubuskie czy opolskie. Koncepcja strategii rozwoju powstała w województwach z inicjatywy marszałków. Dzieje się to pod przewodnictwem wybitnego profesora Jacka Szlachty z Warszawy. Prace dobiegają końca. Celem rozwoju dla Polski jest m.in. wykazanie i uaktywnienie potencjałów rozwojowych. Takim potencjałem rozwojowym są na przykład innowacje. Pod tym względem Wielkopolska nie błyszczy. Teksty, które czasami się ukazują, są mylące. Ludziom może się wydawać, że Wielkopolska dzięki dużej liczbie uczelni, studentów jest wysoko... Tymczasem nie potrafimy przekuć pomysłu w produkt.

„Park Transferu Technologii Lotniczych" jest także ujęty w moim raporcie. Będzie to przedsięwzięcie, które łączy w swoim celu kilka podmiotów. np. Politechnikę Poznańską, UAM, MTP. Chodzi o to, żeby na gruncie dziedziny niewątpliwie bardzo nośnej, jeżeli chodzi o innowacje, pokazać, że w Wielkopolsce również mamy pomysły warte wsparcia. Potem te idee powinny przynosić dochód dla całej Polski. W obecnych czasach istnieją liczne przykłady, że dobre pomysły pozostają tylko pomysłami. To jest ewidentna strata, na którą nie możemy sobie pozwolić.

■ Polskie Stowarzyszenie Motoszybowcowe to nowa organizacja lotnicza. Jaki jest stosunek PSM do innych podmiotów tego typu w Polsce, a zwłaszcza do Aeroklubu Polskiego?

No cóż, podobnie jak inne organizacje w Polsce i w świecie, nasza powstała, by pielęgnować i wzmacniać pasje związane z pokonywaniem przestrzeni i siły grawitacji. Latanie jest niewątpliwie atawizmem, który powoduje, że osoby różnej płci i wieku poszukują dróg realizacji tej pasji.

PSM łączy dwie możliwości latania – silnikowe oraz szybowcowe. Dlatego pełni funkcję komplementarną w stosunku do innych organizacji lotniczych.

Trzeba jednak wyraźnie powiedzieć, że każde stowarzyszenie, każda inicjatywa, która zmierza do ułatwienia działalności lotniczej od strony organizacyjnej, ekonomicznej czy innej, odgrywa w społeczeństwie ogromnie ważną rolę. Kształtuje bowiem postawy obywatelskie, rozwija inteligencję oraz wzmacnia innowacyjność. Jako że od zarania swej historii lotnictwo jest nieprzerwanym pasmem działalności proinnowacyjnej. Tak w sferze produktowej, jak i procesowej.

Wśród wielu polskich organizacji lotniczych Aeroklub Polski posiada niewątpliwie pozycję szczególną. Po pierwsze jest najstarszy (powstał w 1919 roku w Poznaniu). Po drugie pozostaje jedynym reprezentantem polskich sportów lotniczych w FAI – Światowej Organizacji Sportów Lotniczych. Zatem już z tego względu (a jest ich znacznie więcej) należy wspierać Aeroklub Polski w różnych przedsięwzięciach i działaniach. Tak też swoją rolę postrzega PSM – wypełniając pewną lukę, jaką jest w Polsce latanie motoszybowcowe, będzie zawsze współdziałać z organizacjami lotniczymi, których cel stanowi wzmocnienie, a przez to przywrócenie należnej pozycji polskiego lotnictwa powszechnego. Przez co rozumiem latanie turystyczne, rekreacyjne oraz sportowe. ■