

PODSTAWOWE PRZYGOTOWANIE SZYBOWCOWE JAKO ELEMENT SZKOLENIA PILOTA

STANISŁAW BŁASIAK*, JANUSZ PIEŃKOWSKI**

Karkonoska Państwowa Szkoła Wyższa, Politechnika Wrocławska***

Streszczenie

*W referacie przedstawiono metodykę szkolenia szybowcowego młodzieży stosowaną przez instruktorów pracujących z młodzieżą w regionie jeleniogórskim. Omówiona została koncepcja stworzenia na bazie: istniejących historycznych obiektów, doświadczonej kadry instruktorów, działających ośrodków dydaktycznych centrum dydaktyczno-szkoleniowego, przeznaczonego do uczenia i szkolenia młodzieży **Euroregionu Nysa** w dziedzinie techniki lotniczej i szybownictwa oraz kształcenia na poziomie wyższym w specjalnościach lotniczych.*

1. WSTĘP

Szkolenie szybowcowe powinno być jednym z pierwszych etapów lub wręcz pierwszym etapem szkolenia pilotów dla wielu specjalności lotniczych. Umożliwienie podstawowego szkolenia szybowcowego liczniejszej niż obecnie grupie młodzieży stworzyłoby szansę na utworzenie właściwej piramidy poziomu wyszkolenia personelu latającego. Wierzchołek piramidy tworzyliby najbardziej zaawansowani piloci zawodowi lotnictwa cywilnego i wojskowego, zaś jej podstawą uczniowie, szkoleni na szybowcach w aeroklubach. Liczba szkolonych obecnie uczniów na etapie podstawowym jest wielokrotnie mniejsza, niż było to w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych ubiegłego wieku, gdy państwo w znacznym stopniu dotowało szkolenie. Obecnie aerokluby muszą na nie same wygospodarowywać środki finansowe, gdyż dotacje państwowe prawie zanikły. To odbija się niekorzystnie na kształcie piramidy, zwłaszcza na jej podstawie, która jest bardzo zawężona.

Szczególnie trudno jest realizować marzenia o szkoleniu lotniczym ubogiej młodzieży. Spośród takiej młodzieży wywodzi się w powojennej Polsce większość najbardziej zasłużonych pilotów sportowych i zawodowych, instruktorów, konstruktorów, naukowców i działaczy lotniczych, zarówno w lotnictwie cywilnym, jak i wojskowym. Warto zaznaczyć, że ich lotnicze początki przypadły na czas, gdy nasze państwo było bardzo ubogie, wyniszczone najokrutniejszą wojną. Mimo to, w tych ciężkich dla kraju warunkach, szkolenie szybowcowe było masowe. Sięgając myślą wstecz przypomnijmy, że w przedwojennym dwudziestoleciu, gdy kraj po 123 letniej niewoli był jeszcze biedniejszy, polskie szybownictwo było po Niemczech drugą potęgą na świecie. W roku 1937 na ogólna ilość 623 srebrnych odznak szybowcowych na świecie Niemcy posiadali ich 462, Polska – 101, Wielka Brytania – 29, USA – 10, Szwajcaria – 8, Węgry – 4,

Finlandia – 3, Jugosławia – 2 oraz Brazylia, Rumunia, Holandia i Litwa po 1. Przedszkolem szybownictwa zarówno w okresie międzywojennym jak i po II Wojnie Światowej było w Polsce modelarstwo lotnicze, skupione w modelarniach szkolnych, aeroklubowych i osiedlowych, gdzie zapoznawano młodzież z teorią latania i technologią budowy modeli szybowców. To wyrabiało wśród objętych szkoleniem takie cechy, jak: rzetelność, systematyczność i wytrwałość w działaniu, poczucia obowiązku, samodyscyplinę, rozwagę, silną wolę, koleżeńskość i życzliwość. Rozwijało zamiłowania i zainteresowania lotnicze. Cechy te procentowały następnie wśród modelarzy przez całe ich życie. Niestety, obecnie modelarstwo lotnicze nie jest doceniane, nie jest powszechnym zajęciem młodzieży.

2. METODYKA SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO MŁODZIEŻY

Metodyka szkolenia szybowcowego w Polsce, szczególnie zaś szkolenia podstawowego, stoi na bardzo wysokim poziomie. Zawdzięczamy to przede wszystkim takim specjalistom, jak instruktorzy: Waław Kozielski, Andrzej Pazio i Jan Winczo. Ich wykłady na kursach instruktorskich, opracowania i artykuły, drukowane w prasie lotniczej oraz podręczniki [1] i [2] są podstawą przygotowania naziemnego do szkolenia szybowcowego i samego procesu szkolenia. Wszelkstronne przygotowanie naziemne, realizowane na kursach teoretycznych i w trakcie szkolenia praktycznego, jest niezwykle ważnym etapem szkolenia lotniczego. W wielu wypadkach ma decydujące znaczenie dla szkolonego w jego dalszej karierze lotniczej. Niestety, obecne finansowanie szkolenia lotniczego, oparte niemal wyłącznie na zasadach komercyjnych, prowadzi do zatracenia tych elementów lotniczego wychowania, które kształtują postawę pilota, przyszłego dowódcy statku powietrznego. Karykaturalnie wprost brzmi jeden z wymogów JAR-FCL, odnośnie polityki jakości w organizacji szkolenia, głoszący tezę, aby ta polityka zapewniała zadowolenie klienta, bez wskazania, jakie są czynniki kształtujące owo zadowolenie. Z punktu widzenia klienta, czyli ucznia-pilota są nimi zwłaszcza niska cena szkolenia i warunki płatności oraz stawianie niskich wymagań.

Istotne znaczenie dla bezpieczeństwa w lotnictwie ma kształtowanie od samego początku szkolenia wysokich wymagań i właściwej postawy uczniów. Decydują o tym:

- osobisty przykład instruktora i jego rozsądne reagowanie na wszelkie przejawy naruszenia dyscypliny lotniczej,
- dobre opanowanie teorii lotniczej, umożliwiające rozumienie zasad praktycznego wykonywania czynności pilota na ziemi i w locie, a szczególnie opanowanie aerodynamiki i mechaniki lotu, jako przedmiotów wyjściowych, niezbędnych nie tylko dla zrozumienia, co się dzieje w locie ze statkiem powietrznym, ale także dla zrozumienia wiedzy z innych przedmiotów teorii lotniczej,
- rozwijanie orientacji przestrzennej, wyobraźni i umiejętności przewidywania rozwoju sytuacji, jako elementarnych podstaw bezpiecznego działania w locie.

Organizacja podstawowego szkolenia szybowcowego jest procesem świadomego wyboru metody szkolenia oraz doбором i uporządkowaniem kolejności poszczególnych składników szkolenia. Jego celem jest osiągnięcie w szkoleniu wymaganego poziomu umiejętności w jak najmniejszej liczbie i w jak najkrótszym czasie lotów oraz w jak najkrótszym okresie, z zachowaniem wymaganego poziomu bezpieczeństwa.

Podstawowym warunkiem jest tu powierzenie jednemu instruktorowi praktycznego szkolenia podstawowego grupy uczniów od początku do jego zakończenia. Konieczność zmiany tego warunku, który może zajść jedynie z bardzo ważnych przyczyn, jak na przykład choroby instruktora, jest zawsze złem.

Z organizacją procesu szkolenia i kierowania nim związane są takie czynności, jak: tempo szkolenia, jego intensywność, regularność i efektywność lotów.

Tempo szkolenia jest to proporcja między postępowaniem w opanowaniu umiejętności lotniczych ucznia w takim szkoleniu a upływem czasu, w jakim ten postęp nastąpił.

Intensywność szkolenia to proporcja między ilością lub czasem wykonanych lotów szkolnych a upływem czasu, mierzonym kalendarzem.

Regularność lotów to równomierność rozłożenia ich w okresie szkolenia na danym jego etapie lub w znaczącej jego fazie.

Efektywność lotów to proporcja między postępowaniem w opanowaniu przez szkolonego umiejętności lotniczych a ilością lub czasem lotów, w których ten postęp się dokonał. Tu istotne jest pełne wykorzystanie czasu lotu do nauki już od pierwszych lotów dwusterowych. Uświadamia to uczniowi, że musi przez cały czas lotu być aktywnym, czuwać nad jego przebiegiem, podejmować niezbędne działania i być gotowym do niezwłocznego stosowania niezbędnych procedur awaryjnych.

Na efektywność lotów wpływają w znacznym stopniu uzdolnienia ucznia, cechy jego osobowości, wymienione wyżej w sekwencji, dotyczącej szkolenia modelarzy oraz warunki meteorologiczne panujące podczas szkolenia. Unikanie w szkoleniu podstawowym warunków z turbulencją, porywistym, bądź bocznym wiatrem, mieszczącymi się jednak w granicach minimum meteorologicznych, prowadzi do latania jedynie we wczesnych godzinach rannych i późnych popołudniowych. Uczniowie wtedy są niewyspani, niewypoczęci, zniechęceni i przez to nieaktywni. Istotne jest w organizacji procesu szkolenia podstawowego w lotach nad lotniskowych od samego początku:

- nauczanie procesu decyzyjnego,
- dbanie o nauczanie poprawnej procedury i frazeologii korespondencji radiowej,
- nauczanie ważnych czynności lotniczych, wykonywanych na ziemi, jak kontrola zdatności sprzętu, wykorzystanie informacji meteorologicznych i własnych obserwacji pogody,
- unikanie szkolenia „na luzie”, podczas którego uczeń nie jest właściwie obciążony na ziemi i w locie.

Często głównym motywem zainteresowania się lotnictwem kandydatów na pilotów młodych wiekiem, ale także i duchem, jest traktowanie latania na szybowcu jako wielkiej przygody i wielkiej zabawy. Podstawowym obowiązkiem instruktora jest uświadomienie uczniom, że takie podejście może zakończyć się tragicznie. Muszą oni potraktować latanie niezwykle poważnie i wielkim szacunkiem. Szczególnie ważne jest tu przeprowadzenie właściwego przygotowania naziemnego do poszczególnych etapów szkolenia w locie.

Metodyka i organizacja szkolenia musi uwzględnić przede wszystkim wymagane bezpieczeństwo i poziom szkolenia. Sztuka organizacji i kierowania jest w dużym stopniu sztuką przewidywania oraz podejmowania w porę przemyślanych decyzji, umożliwiających przeciwdziałanie trudnościom i zagrożeniom i wykorzystania sprzyjających sposobności.

Latanie jest jednym z najbardziej niebezpiecznych rodzajów działalności ludzkiej. Człowiek latając wykorzystuje siły przyrody i działa w środowisku, do którego nie został przystosowany przez naturę w procesie ewolucji gatunkowej. Jest to powodem licznych zagrożeń, prowadzących do wypadków i katastrof. Wysoce błędny i szkodliwy jest pogląd, że wypadki i katastrofy są wynikiem naruszenia przepisów lotniczych, których rygorystyczne przestrzeganie jest dostatecznym warunkiem bezpiecznego latania. Istotne jest dostarczenie informacji, dlaczego błąd się zdarzył. Obok czynnika ludzkiego na zagrożenie bezpieczeństwa lotu wpływać mogą również:

- środowisko wykonywania lotów,
- technika lotnicza,
- organizacja działalności lotniczej.

Różne powody, a wśród nich zapewne chroniczny brak czasu, spowodowany tempem współczesnego życia i zalewem zbędnych, czasochłonnych informacji niemal wyeliminowały historię lotnictwa z zestawu przedmiotów objętych nauczaniem podczas szkolenia teoretycznego kandydatów na pilotów. Jest to rozwiązanie błędne, bo oprócz ciekawej wiedzy jaką niesie ten przedmiot, historia wpływa równie pośrednio na bezpieczeństwo w lotnictwie poprzez poznanie faktów związanych z losami ludzi lotnictwa i techniki lotniczej oraz przeanalizowanie tych zagadnień.

Warto w tym miejscu przejść do przykładów praktyki lotniczej, stosowanych na polskich lotniskach.

Władze lotnicze w Polsce obniżyły w ostatnich latach dolną granicę wieku uczniów, rozpoczynających szkolenie szybowcowe. Mogą oni szkolić się już od czternastego roku życia. Ciekawy eksperyment podjęto w Aeroklubie Jeleniogórskim, gdzie od trzech lat daje się szansę zapoznania z szybownictwem jeszcze młodszym kandydatom. Wykonują oni z instruktorem po piętnaście lotów na szybowcu dwumiejscowym po starcie za wyciągarką. Wcześniej zapoznają się z organizacją szkolenia i jego najniezbędniejszymi podstawami. Podczas tych lotów większości z nich udaje się opanować podstawy pilotażu, co procentuje w szkoleniu w następnych sezonach. Aeroklub Jeleniogórski stara się szkolić podstawowo na szybowcach przed wszystkim młodzież ze szkół, które mają klasy o profilu lotniczym. Takie szkoły znajdują sponsorów, opłacających szkolenie podstawowe uczniów. Dzięki temu może się szkolić również młodzież, pochodząca z ubogich rodzin. Ponadto profil klasy stwarza lepsze warunki do lotniczego szkolenia teoretycznego podczas roku szkolnego, dzięki czemu uczniowie są lepiej przygotowani do szkolenia praktycznego. Od kilku lat takie szkolenie praktyczne na lotnisku jeleniogórskim w lotach za wyciągarką i za samolotem, łącznie z lotami samodzielnymi, przechodzili uczniowie klasy o profilu matematyczno-lotniczym V Liceum Ogólnokształcącego z Koszalina. W bieżącym roku pierwsze 10 lotów zapoznawczych z instruktorem za wyciągarką wykonało kilkunastu uczniów klasy o podobnym profilu Liceum Mechanicznego w Jeleniej Górze.

3. HISTORIA SZKOLENIA SZYBOWCOWEGO W REGIONIE JELENIOGÓRSKIM

W Polsce istnieje kilka miejsc, gdzie możliwe są cztery rodzaje startów szybowców: za samolotem, za wyciągarką, z lin gumowych i grawitacyjnie, to znaczy drogą swobodnego naboru prędkości podczas opadania wzdłuż zbocza po ścieżce grawitacyjnej. Jednym z takich miejsc, gdzie możliwe są wszystkie rodzaje startów, jest Góra Szybowcowa w Jeżowie Sudeckim. Kombinacja wykorzystania tych rodzajów startów może znacznie potanieć proces szkolenia.

Jeżów Sudecki jest miejscowością, mającą ponad 700 letnią historię. Do lat trzydziestych czternastego wieku była wsią polską, która nazywała się Gronow. Następnie była ona pod panowaniem czeskim i kolejno przez kilkaset lat pod nazwą Grunau pod panowaniem niemieckim, w roku 1945 wróciła do Macierzy.

Jeżów Sudecki w historii szybownictwa jest jednym z najbardziej znaczących miejsc na świecie. Szczególny rozwój szybownictwa rozpoczął się po I Wojnie Światowej, kiedy to na mocy Traktatu Wersalskiego ograniczono Niemcom do minimum możliwość rozwijania lotnictwa silnikowego. To spowodowało ich głębsze zainteresowanie się lataniem na aparatach bezsilnikowych. Udana początki tego latania wiążą się z Niemcem, Otto Lilienthałem, uznawanym za ojca szybownictwa światowego. W ostatnim dziesięcioleciu XIX wieku wykonał on około 2000 lotów ze wzgórza na Pomorzu Meklemburskim na aparatach latających własnego pomysłu i wykonanych przez niego samego. W wyniku ciężkiego wypadku w swym ostatnim locie Otto Lilienthal zmarł w roku 1896.

Po I Wojnie Światowej centrum rodzącego się sportu szybowcowego stało się wzgórze Wasserkuppe w górach Rhon. Jego początki sięgają roku 1920. Warto tu zaznaczyć, że w owych czasach latanie na aparatach bezsilnikowych było możliwe jedynie w górach.

W tym czasie w Jeleniej Górze i jej okolicy mieszkało wielu byłych wojskowych pilotów niemieckich, którzy gromadzili się w restauracji *ZUR POST*. Wspominając przy piwie swoje przeżycia wojenne i wiedząc o powstaniu szkoły szybowcowej w Wasserkuppe doszli oni w roku 1921 do wniosku, że mogliby w rejonie Jeleniej Góry również spróbować latania bezsilnikowego.

Postanowili zrobić rozpoznanie na górze Galgenberg w przyległej do Jeleniej Góry, leżącej po jej północnej stronie wsi Grunau. Podczas pierwszej wycieczki na to wzgórze dostrzegli odrywającego się od zbocza myszołowa, który zaczął majestatycznie krążyć nad ich głowami, jakby w geście zachęty i powitania. Odebrali to zdarzenie jako dobry prognostyk na przyszłość, jako znak przeznaczenia. Zapalili się do pracy, ścignęli do Grunau 40 metrów sześciennych drewna i w środkowej części wsi rozpoczęli wznoszenie hali, która miała służyć budowie i przechowywaniu szybowców. W Wasserkuppe namówili znanych już wówczas szybowników: Gottloba Espenlauba i Edmunda Schneidera do przyjazdu do Grunau. Wkrótce pomagali oni w ukończeniu budowy hali.

W roku 1923 rozpoczęto pierwsze próby wzlotów, zaś 2 marca 1924 roku G. Espenlaub wykonał godzinny lot nad zboczem na swym szybowcu *Espenlaub 5*. To wywołało lawinę zamówień na zakup nowych szybowców z różnych miejsc w Niemczech. Gottlob Espenlaub wraz ze swoim bratem Hansem, którego również namówił do przyjazdu do Grunau, zajęli się produkcją szybowców.

Szkoła Szybowcowa w Grunau stawała się coraz popularniejsza w świecie lotniczym. Po braciach Espenlaub zakład szybowcowy przejął Edmund Schneider, który ożenił się z córką miejscowego ogrodnika i pozostał w Grunau na stałe. Zaprojektował on szybowiec *Grunau Baby*, charakteryzujący się świetnymi własnościami lotnymi, łatwością produkcji i umiarkowanie niską ceną. Szybowiec ten zrewolucjonizował latanie szybowcowe na świecie. W znacznym stopniu wpłynął on na rozstawienie szybowiska w Grunau.

Od roku 1931 kierownikiem Szkoły Szybowcowej w Grunau został Wolf Hirth. Był on wspaniałym pionierem, wizjonerem i organizatorem szybownictwa. Pod jego okiem szkolili się tu w roku 1931 sławna później niemiecka pilotka Hanna Reitsch, mieszkająca od urodzenia w Jeleniej Górze oraz Wernher von Braun, późniejszy najwybitniejszy w świecie twórca rakiet niemieckich i amerykańskich. Wolf Hirth wynalazł nową technikę wykorzystania w szybownictwie prądów wznoszących, tzw. *kominów termicznych*. Został pierwszym w świecie zdobywcą srebrnej odznaki szybowcowej. Ponadto opracował teoretycznie metodę latania na tzw. *fali*, będącej zjawiskiem meteorologicznym, występującym w górach, umożliwiającym uzyskiwanie wysokości nawet ponad 10 tysięcy metrów w lotach swobodnych na szybowcach. Dzięki temu w Grunau ustanowiono przed wojną kilka szybowcowych rekordów świata.

Wolf Hirth zorganizował z Niemiec wiele ekspedycji szybowcowych: do Ameryki Północnej i Południowej, do Japonii i wielu krajów europejskich. Podczas pokazów latał na szybowcach wraz z innym członkami swej ekipy, m. in. z Hanną Reitsch, promując szybownictwo i szybowce, głównie *Grunau Baby*. Ten typ szybowca został wyprodukowany w Grunau i w innych miejscach w ilości około 5000 egzemplarzy, co jest światowym rekordem. Świadczy to o popularności, jakości i przydatności do szkolenia tego szybowca. Ponadto W. Hirth zaprojektował świetny szybowiec wyczynowy *Minimoa*, który był używany w różnych krajach, również w Polsce.

Już przed wojną a szczególnie podczas jej trwania szybowisko w Grunau zostało wykorzystane przez Niemców do szkolenia pilotów i strzelców pokładowych na potrzeby frontu.

Wojna oszczędziła Grunau i jego okolice od zniszczeń. Już od 30 kwietnia 1945 roku napływali do wsi nowi mieszkańcy, głównie zza Buga, od południowo-wschodnich po północno-wschodnie rubieże przedwojennej Rzeczypospolitej. Po zakończeniu wojny, latem 1945 roku, polscy szybownicy, z instruktorem Tadeuszem Puchajdą na czele, przejęli pozostawiony tu przez Niemców majątek lotniczy w postaci zabudowań szkoły szybowniczej, zakładu szybowniczego E. Schneidera i sprzętu lotniczego. Niestety, przed ich przybyciem Czesi wywieźli stąd ponad 130 szybowników, zostawiając ich dla Polaków zaledwie około 30 sztuk, w różnym, przeważnie kiepskim stanie technicznym.

Na bazie *Grunau Baby* w zakładzie szybowniczym ruszyła produkcja szybowca *Jeżyk*, który w latach czterdziestych i późniejszych był powszechnie wykorzystywany do szkolenia podstawowego szybowników w polskich aeroklubach i szkołach szybowniczych.

Do roku 1947 polską młodzież szkolił tu na szybowcach instruktor niemiecki Willy Kurten. Miłość do lotnictwa tej młodzieży i jej niemieckiego instruktora zrodziła między nimi uczucie wzajemnej sympatii, mimo dramatycznych przeżyć wojennych.

W dniach od 18 do 23 listopada 1945 roku odbyła się w Jeżowie Sudeckim (który po wojnie jeszcze przez 2 lata nosił nazwę Grunów) I Ogólnopolska Konferencja Szybownicza. Wytyczyła ona kierunki rozwoju polskiego szybownictwa na wiele lat. W styczniu roku 1946 został utworzony Aeroklub Jeleniogórski.

Przez kilka powojennych lat następował rozwój zarówno szkoły szybowniczej jak i aeroklubu i zakładu szybowniczego. Tu na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych organizowano pionierskie obozy falowe, na których wielu uczestników ustanowiło na szybowcach sporo krajowych rekordów wysokościowych. Uzyskano również rekord międzynarodowy.

Na początku lat pięćdziesiątych, na skutek licznych uciezek zagranicę pilotów na samolotach, zamknięto działalność wielu aeroklubów i ośrodków lotniczych przygranicznych, w tym również jeżowskiej szkoły szybowniczej i Aeroklubu Jeleniogórskiego. Ich działalność wznowiono odpowiednio w latach 1956 i 1957. Od roku 1963 zostały one połączone w jeden organizm, pod nazwą Aeroklub Jeleniogórski.

W obu tych jednostkach Kotliny Jeleniogórskiej, zarówno przed wojną jak i po jej zakończeniu, szkoliło się tysiące uczniów i pilotów szybowniczych, modelarzy lotniczych, pilotów samolotowych, skoczków spadochronowych, lotniarzy i paralotniarzy. Tu zdobyto najwięcej na świecie szybowniczych diamentów za przewyższenie ponad 5000 metrów. Ustanowiono również rekordy świata i wiele rekordów krajowych.

Jeżowski Zakład Szybowniczy zasłynął produkcją setek szybowników różnych typów, które nie tylko zasilaty polskie aerokluby, ale w dużych ilościach były eksportowane do wielu krajów świata. Takie szybowce, jak: *Jeżyki*, *Żurawie*, *Bociany*, *Salamandry*, *Piraty*, *Zefiry 2* i *Puchacze* są najlepszą wizytówką tego zakładu. Były i są cenione na całym świecie.

Zmiany ustrojowe w Polsce w latach osiemdziesiątych wpłynęły negatywnie na szybownictwo. Zaczął się jego regres, który trwa do dziś. Ustała niemal pomoc finansowa państwa dla aeroklubów. Niszczą budynki i hangary, starzeją się szybowce i inny sprzęt lotniczy. Większości chętniej do latania młodzieży nie stać na sfinansowanie choćby swego podstawowego szkolenia lotniczego.

Poza jednym internatem, wchodzącym niegdyś w skład Szkoły Szybowniczej w Jeżowie Sudeckim, który obecnie jest używany jako budynek gminnej szkoły podstawowej, pozostałe obiekty niszczeją. Historyczny budynek administracyjny szkoły szybowniczej, będący własnością gminy Jeżów Sudecki, niszczeje od ponad 20 lat, pozostawiony własnemu losowi. Na Górze Szybowniczej pozostał tylko jeden historyczny drewniany hangar. Drugi uległ spaleniowi w stanie wojennym, gdy był wykorzystywany przez Milicję Obywatelską. W jeszcze innym runął dach pod ciężarem śniegu. Obecnie pozostały po nim tylko betonowe ściany, możliwe jednak do wykorzystania pod warunkiem założenia nowego dachu.

Państwowy Zakład Szybowcowy, działający w Jeżowie Sudeckim od roku 1945, zbankrutował tuż przed rokiem 2000. W rok później zakupił go Henryk Mynarski, specjalista w branży szybowcowej, posiadający bogatą praktykę w pracy w Bielsku-Białej i na Żarze. W swym jeżowskim zakładzie wykonuje on remonty szybowców wszystkich typów, od historycznych po najnowsze, głównie na potrzeby klientów zagranicznych z różnych krajów europejskich i pozaeuropejskich, od Stanów Zjednoczonych i Kanady po Nową Zelandię. Henryk Mynarski stosuje wszystkie możliwe technologie, umożliwiające remonty zarówno szybowców drewnianych, jak i laminatowych i wykonanych z włókna węglowego. Jest w stanie zrekonstruować każdy typ szybowca, od najstarszych przedwojennych, po najnowocześniejsze współczesne. Ponadto produkuje on nowe szybowce polskiej konstrukcji, głównie *PW 6*, świetny i najtańszy szybowiec dwumiejscowy na świecie. Szybowce te latają w wielu państwach świata, m. in. w USA, Kanadzie, Australii i w Wielkiej Brytanii. Szkoda, że Polsce nie ma na nie zbytu, ponieważ aerokluby nie są wspomagane przez państwo. To negatywnie odbija się na wyszkoleniu kadr zarówno do lotnictwa zawodowego cywilnego jak i na potrzeby wojska.

Władze Aeroklubu Jeleniogórskiego z prezesem Bogusławem Regulskim, dyrektorem Jackiem Musiałem, szefem wyszkolenia Elżbietą Urbanowicz, szefem technicznym Zbigniewem Urbanowiczem i byłym prezesem Jackiem Urbańczykiem na czele robią wszystko co jest w ich mocy, aby utrzymać swoją działalność w Jeleniej Górze i w Jeżowie Sudeckim na jak najwyższym poziomie. Dbają o utrwalenie wspaniałej historii szybownictwa tego terenu. Na przykład od 17 do 28 maja br. zorganizowały w Jeżowie Sudeckim zlot starych, historycznych szybowców, na którym gościło wraz ze swymi szybowcami około 30 uczestników z Europy Zachodniej i z Czech. Latają tu oni od lat na swych szybowcach, wykorzystując wszystkie cztery wymienione wyżej rodzaje startów, z których rzadko spotykana w skali światowej metoda grawitacyjna jest najtańsza.

Takie spotkania, których w ostatnich latach zorganizowano już kilka, planowane są w przyszłości jako stałe, coroczne zloty. Będą one najlepszą promocją lotnictwa Kotliny Jeleniogórskiej i jego historii, unikalnej w skali światowej. Żadne inne przedsięwzięcie jeleniogórskich władz powiatowych i władz wojewódzkich Dolnego Śląska nie ma tak unikalnego znaczenia na promocję w świecie Kotliny Jeleniogórskiej.

4. KONCEPCJA EUROREGIONALNEGO OŚRODKA SZKOLENIA LOTNICZEGO

Wykorzystując tradycje historyczne, istniejący w regionie jeleniogórski potencjał szkoleniowy i dydaktyczny oraz obiekty szkoleniowe należy poczynić starania o utworzenie w rejonie jeleniogórskim *Euroregionalnego Centrum Szkolenia Lotniczego*. Byłaby tu wówczas możliwość wykonywania lotów szybowcowych ze wszystkimi rodzajami startów, budowy i remontów historycznych szybowców oraz utworzenia unikalnego muzeum lotniczego, będącego przede wszystkim placówką gromadzącą unikalne zabytkowe, ale latające szybowce. Takie centrum promowałoby historię jeżowskiego ośrodka, poczynając od jego zarania, czyli od roku 1921 oraz lotniczy dorobek całej Kotliny Jeleniogórskiej. Przypominałoby lotniczemu światu również wybitne niemieckie i polskie postacie działaczy i sportowców o światowych osiągnięciach wyczynowych, z uzyskaniem mistrzostwa i wicemistrzostwa świata włącznie. Tę polską sześćdziesięciopięcioletnią historię tworzyli między innymi: Tadeusz Puchajda, Mieczysław Krywult-Olszowski, Tadeusz Góra, Tadeusz Rejniak, Edward Adamski, Wiesław Dziedzio, Tadeusz Kaczmarek, Józef Kurpiela, Waldemar Gross, Przemysław Marcin Jaxa-Rożen, Stanisław Ratusiński, Barbara i Henryk Maciągowie, Lidia i Andrzej Paziowie, Jerzy i Tadeusz Popielowie, Stanisław Łuszczyński, Paweł Piąt, Stefan Różycki, Stanisław Babiaryz, Zenon Skolski, Adam Witek, Julian Ziobro i wielu innych.

Od wielu lat gmina Jeżów Sudecki współpracuje z czeskim Obec Paseky nad Jizerou i niemieckim Gemeinde Vierkirchen. Utworzenie Euroregionalnego Centrum Szkolenia Lotniczego rozszerzyłoby również tę współpracę.

Na wniosek władz gminy Jeżów Sudecki Unia Europejska przyznała przed kilku laty środki finansowe na wykonanie planu remontu historycznego, przedwojennego budynku administracyjnego jeżowskiej szkoły szybowcowej. Plan ten powstał w jeleniogórskim biurze projektowym. Następnym krokiem winno być wykonanie tego remontu.

W Jeleniej Górze powstała koncepcja utworzenia w regionie ośrodka dydaktyczno-szkoleniowego, przeznaczonego do uczenia i szkolenia młodzieży *Euroregionu Nysa* w dziedzinie techniki lotniczej i szybownictwa oraz kształcenia na poziomie wyższym w elektronicznych i telekomunikacyjnych specjalnościach lotniczego zaplecza obsługowego. Ośrodek ten wykorzystywałby istniejący potencjał dydaktyczny i szkoleniowy, działający w regionie Jeleniej Góry, obiekty dydaktyczne i szkoleniowe oraz produkcyjne, związane z lotnictwem, a także tradycję szybowcową Jeżowa Sudeckiego i Jeleniej Góry, w tym byłej Oficerskiej Szkoły Wojsk Radiotechnicznych.

Partnerami tego projektu są: Kolegium Karkonoskie (Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa), Aeroklub Jeleniogórski, Stowarzyszenie Sanatorów (organizacja pozarządowa), Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie, samorząd lokalny, samorząd regionalny, *Stowarzyszenie Gmin Polskich Euroregionu Nysa* i Zakład Szybowcowy w Jeżowie Sudeckim Henryka Mynarskiego. Przewidywany jest udział partnerów z *Euroregionu Nysa* – z Saksonii i Libereckiego Kraju (szkoły wyższe, ośrodki szkolenia lotniczego).

Działania w ramach tego projektu mają na celu:

1. Stworzenie na Wydziale Technicznym Kolegium Karkonoskiego specjalności ELEKTRONIKA LOTNICZA,
2. Szkolenie lotnicze uczniów szkół średnich, głównie regionu Jeleniej Góry,
3. Reaktywację działającej od lat dwudziestych ubiegłego wieku w Jeżowie Sudeckim *Szkoły Szybowcowej*, w której będzie szkolona również młodzież z *Euroregionu Nysa* (Dolny Śląsk, Saksonia, Liberecki Kraj),
4. Rozwój produkcji lotniczej w Zakładzie Szybowcowym w Jeżowie Sudeckim,
5. Stworzenie Euroregionalnego Muzeum Lotniczego.

5. PODSUMOWANIE

Stworzenie ośrodka szkoleniowo-dydaktycznego działającego w rejonie Jeleniej Góry i zajmującego się szkoleniem szybowcowym i lotniczym młodzieży *Euroregionu Nysa* (Dolny Śląsk, Saksonia, Liberecki Kraj) wpisuje się w strategię współpracy trans regionalnej Unii Europejskiej. Działania Euroregionalnego Centrum zapewnią: zachowanie dziedzictwa kulturowego związanego z lotnictwem istniejącego w regionie Jeleniej Góra, rewitalizację i restytucję obiektów związanych z lotnictwem i działającym w tym regionie, stworzenie nowej oferty dydaktycznej dla młodzieży *Euroregionu*, rozwój produkcji lotniczej w *Euroregionie*, wykorzystanie doświadczeń kadry prowadzącej szkolenia szybowcowe w oparciu o opisana w referacie metodykę.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Andrzej Pazio, Jan Winczo, *Metodyka szkolenia szybowcowego*, WKiŁ, Warszawa, 1975.
- [2] Andrzej Pazio, *Metodyka szkolenia pilotów szybowcowych i samolotowych*, Aeroklub Polski, Warszawa, 2000.

STANISŁAW BŁASIAK, JANUSZ PIEŃKOWSKI

BASIC GLIDER TRAINING AS A PART OF PILOT TRAINING

Abstract

*The paper presents a methodology for training glider used by the instructors working with youth people in the region of Jelenia Góra. Discusses the concept of creation educational and training center based on: existing historical facilities, experienced staff of instructors, existing learning centers, dedicated to learning and training of youth people in the area of the **Euroregion Neisse** in gliding aviation and providing higher education in the specialties of aviation.*