Latanie z klasą

Licealna Klasa Lotnicza to w dzisiejszych czasach w Polsce coś, o czym mogą tylko marzyć nastolatkowie. A jednak... 21 października 2005 r. z lotniska Aeroklubu Poznańskiego w Kobylnicy wyruszyła w Bieszczady grupa 27 uczniów XIV LO w Poznaniu zarażonych nieuleczalną chorobą zwaną lotnictwem. Towarzyszyli im instruktorzy i opiekunowie odpowiedzialni za zainfekowanie uczniów ową chorobą. Wbrew przypuszczeniom młodzież nie jechała do ośrodka, w którym miały zostać podjęte próby leczenia, a wręcz odwrotnie, celem wyjazdu było pogłębienie skutków owej choroby oraz postawienie ostatecznej diagnozy.

fot. Marek Kaczmarczyk

W październiku 2004 r. Aeroklub Poznański przygotowywał się do obchodów 85-lecia swego istnienia. I jak to zwykle bywa, była to znakomita okazja do spotkań pilotów i seniorów lotnictwa, spotkań pełnych wspomnień o czasach, kiedy to niebo było bardziej błękitne, cumulusy pełniejsze, a kominy pod nimi działały tak sprawnie i regularnie jak windy w Marriotcie. Słuchając tych wspomnień nie sposób było oprzeć się wrażeniu, że dziś jakoś trudniej się lata, że chętnych do latania mniej, że wszystko warunkują pieniądze, a gdy już je mamy, to zazwyczaj brakuje nam czasu. Piotr Haberland, dyrektor naszego aeroklubu, często w różnych rozmowach podkreślał – „Za mało szkolimy, za mało mamy instruktorów; jeszcze kilka lat i na Kobylnicy latać będą tylko samoloty biznesmenów i motolotniarze; szybowce pójdą w odstawkę. Na pewno jest jakieś rozwiązanie tych problemów – potrzebny tylko pomysł."

Klasa z... profilem lotniczym

Pomysł pojawił się nagle i nieoczekiwanie – Licealna Klasa Lotnicza. Skoro są już klasy o profilu dziennikarskim, artystycznym, sportowym, humanistycznym itp., to czemu nie może być klasy o profilu lotniczym? Kusząca perspektywa – rok w rok szkolenie podstawowe dla 25 nastolatków, rokrocznie lotnicze obozy kondycyjne, setki godzin spędzonych w powietrzu, kilkudziesięciu wyszkolonych uczniów. To musi zadziałać. To może stać się kołem napędowym dla aeroklubu na wiele lat. Pomysł świetny, tylko skąd na to pieniądze?

Może i skończyłoby się na pomyśle gdyby nie zapał Piotra i jego umiejętność zjednywania sojuszników. Pierwszym był dyrektor XIV LO w Poznaniu Jerzy Kaźmierczak. Natychmiast podchwycił pomysł i już wspólnie zaczęli przekonywać do idei klasy Wydział Oświaty Miasta Poznania. Dużego wsparcia w negocjacjach udzielił Aeroklubowi dowódca 31 Bazy Lotniczej w Poznaniu płk Wojciech Krupa, a sprawa została przesądzona, gdy do pomysłu zapalił się wiceprezydent miasta Poznania Maciej Frankiewicz (w cywilu entuzjasta lotnictwa). Kilka miesięcy dyskusji i starań doprowadziło w końcu do podpisania stosownej umowy i w roku szkolnym 2005/2006 ruszył wspólny projekt Miasta Poznania, XIV LO i Aeroklubu Poznańskiego – licealna klasa lotnicza.

Twórcy projektu wyznaczyli sobie za cel, by absolwenci klasy lotniczej, oprócz opanowania poziomu wiedzy niezbędnego do uzyskania świadectwa dojrzałości, posiedli szereg umiejętności i uprawnień zarówno związanych z wykonywaniem sportów lotniczych, jak i cech charakteru, takich jak samodzielność, odpowiedzialność i koleżeńskość.

Miłe „złego" początki

Rekrutacja do klasy lotniczej przebiegła sprawnie – 21 maja uczniowie zaliczyli testy sprawnościowe, a 4 czerwca badania lekarskie w GOBLL-u we Wrocławiu. Chwila na przerwę techniczną (aeroklub musiał pozbierać myśli i przegrupować siły) i z początkiem lipca ruszyło szybowcowe szkolenie teoretyczne. 11 lipca, „młodzi" śpiewająco zaliczyli egzamin teoretyczny i następnego dnia, o 5:00 rano na Bednarach (lotnisko pod Poznaniem – 2 km pasa plus okoliczne łąki) rozpoczęło się szkolenie praktyczne na szybowcach. Dzień po dniu, 27 „młodych" (5 dziewczyn i 22 chłopaków) wykonywało po 5-6 lotów z instruktorami, a ci dwoili się i troili. Obóz na Bednarach zakończył się samodzielnymi lotami dla uczniów, którzy ukończyli 16 rok życia. Pozostali wylecą na swój samodzielny lot latem 2006 r.

Za chwilę start metodą grawitacyjną

fot. Marek Kaczmarczyk

fot. Marek Kaczmarczyk

Na holu nad Bezmiechową

Bociany nad Weremieniem

1 września w szkole zaczęła się regularna nauka. Jednak dla klasy lotniczej oprócz nauki, zaczęło się odliczanie czasu do wyjazdu na obóz w Bieszczady.

Z tymi jesiennymi wyjazdami poznaniaków na latanie w Bieszczady to jakaś tajemnicza sprawa. Poznańscy szybownicy mają jakąś dziwną przypadłość, rzadko spotykaną w innych aeroklubach. Mianowicie, co roku organizują całonocną jazdę samochodem na drugi koniec Polski z szybowcem ciągniętym na wózku, by pławić się w porannym październikowym słońcu, patrząc na oszronione hale Gór Słonnych i zaliczyć „ostre hole" na 300-400 m na stokach Weremienia i Bezmiechowej.

22 października cała ekipa dotarła w Bieszczady i została zakwaterowana w Weremieniu, ośrodku wczasowym obok szybowiska Weremień, gdzie rej wodzi Piotr Bobula.

Celem instruktorów jadących razem z uczniami było oswojenie kandydatów na pilotów z lataniem w górach, zapoznanie ich tamtejszymi warunkami terenowymi, ale także przyzwyczajenie uczniów do innych rodzajów startów szybowcowych.

Kandydaci - gdy nie latali - nie mieli zanadto czasu na odpoczynek. Aktywnie spędzali każdą minutę wolnego czasu. Zwiedzali, wspinali się na skałki, zdobywali bieszczadzkie szczyty, a z tym nie było łatwo - wspinaczka na szczyt mierzący 1360 m npm. w niesprzyjających warunkach pogodowych to nie lada wyczyn dla ceprów z nizin. Uwadze szybowników nie umknęła również tama Solina spenetrowana przez nich zarówno z zewnątrz jak i od wewnątrz.

Jednak wszyscy uczestnicy jednoznacznie stwierdzili, że najciekawszy był pierwszy dzień lotów na *Bocianach* na szybowisku Weremień. Każdemu udzielało się podniecenie przed lotem. Całkiem inne wrażenia, nowe doświadczenia, super widoki.

Start szybowca w górach wygląda całkiem inaczej niż na nizinach, całkiem inna technika. Ponieważ starty odbywały się pod stok ważne było, by start odbywał się z oddanym podczas rozbiegu drążkiem, by nie uszkodzić ogona (przy zaciągniętym drążku szybowiec mógł uderzyć ogonem o ziemię). Loty również wyglądały zupełnie inaczej. Latanie wzdłuż stoku pomagało w doskonaleniu orientacji i koordynacji ruchowej. Silny wiatr zmuszał pilota do podejmowania błyskawicznych decyzji. Także lądowanie miało inny niż zazwyczaj przebieg - większa prędkość na podejściu podyktowana bezpieczeństwem. Tutaj, ze względu na ograniczoną wielkość lądowiska, liczyła się precyzja. Wylądowanie na stromiźnie było równoznaczne ze zjechaniem szybowca do tyłu, a co za tym idzie, z dużym prawdopodobieństwem uszkodzenia płatowca.

Również z innego powodu pierwszy dzień na Weremieniu wielu będzie jeszcze długo wspominać. Kilku szczęśliwców nieoczekiwanie dla siebie oraz gospodarza szybowiska wykonało loty na bieszczadzkiej fali dochodząc bez problemu do wysokości 1500-1600 m (patrz PLAR 1/2006).

Z kolei praca na lądowisku w Bezmiechowej to wiele przyjemnych akcentów i niespodzianek. W hangarze stały dwa szybowce - *Bakcyl* i *Bekas*, które do tej chwili uczniowie znali tylko ze zdjęć. Loty w Bezmiechowej poszerzyły doświadczenie uczniów klasy lotniczej o dwa kolejne rodzaje startów - start z lin gumowych oraz start grawitacyjny.

Per aspera…

Wszyscy uczestnicy obozu stwierdzili zgodnie, że najbardziej męczącą częścią pracy na lądowisku w Bezmiechowej, było podprowadzanie szybowca na szczyt góry. Z początku było to ciekawe doświadczenie, po szybowiec jedzie się samochodem (doznania typu off-road). Niestety, po podczepieniu szybowca do samochodu rozpoczyna się wciąganie szybowca w górę stoku. Cały urok pryska i zaczyna się nieludzki wysiłek zalecany osobom chcącym poprawić kondycję fizyczną. Jednak mimo wielu trudów każdy pracował z zapałem, bo wiedział, że jego wysiłek zostanie nagrodzony lotem. I opłacało się. Lot szybowcem w Bieszczadach to niesamowite doznanie. Każdy z biorących udział w obozie wykonał kilka lotów z instruktorem nad górskimi szczytami. I nie ma co się okłamywać: każdy kto wysiadał z szybowca miał uśmiech na twarzy, a pierwsze słowa jakie wypowiadał to - „super, super, musisz sam spróbować, widoki niesamowite, całkiem inaczej niż u nas na lotnisku".

Po dziewięciu dniach wytężonej pracy wszyscy „chorzy" wrócili do Poznania z pogłębionym stanem choroby i nikt nie narzekał, że było ciężko. Czego się nie robi dla tych kilku chwil wolności...

W szybowcowym obozie kondycyjnym w Bieszczadach (22-30.10.05) uczestniczyło 27 uczniów pierwszego rocznika licealnej klasy lotniczej, 12 członków kadry oraz 6 poznańskich plastyków, którzy postanowili urządzić w Bieszczadach jesienne warsztaty malarskie. Wszystkie dni obozu były lotne. Łącznie uczestnicy obozu wykonali 197 lotów o łącznym czasie 24 godz. i 3 min. (Weremień: 114 lotów – 16 godz. 43 min.; Bezmiechowa: 83 loty – 7 godz. 20 min.). Jak zwykle, nie zawiedli i udzielili czynnej pomocy w zorganizowaniu wyjazdu - firma Volkswagen Poznań oraz Dowództwo 31 Bazy Lotniczej na Krzesinach w Poznaniu, z którymi aeroklub ma podpisane umowy o współpracy. W pamięci uczestników pozostanie entuzjazm i niepowtarzalna atmosfera, jaką tworzy w Weremieniu dyrektor Aeroklubu Bieszczadzkiego Piotr Bobula.

Co dalej pierwsza klaso?

Klasa lotnicza pierwsze półrocze nauki ma już za sobą. Już dziś widać, że jej utworzenie to udany pomysł. Wiosną 2006 r. uczniowie jadą na następny obóz lotniczy – tym razem do Kętrzyna, a w maju XIV LO przeprowadzi kolejny nabór na rok szkolny 2006/2007. Czy to znaczy, że jesienią na szybowisku w Weremieniu szykują się dwa turnusy? Ciekawe co na to Piotr Bobula? Czy aby da radę?

Klasa lotnicza to również inspirujący pomysł. W gimnazjum nr 30 w Głuszynie (dzielnica Poznania nieopodal lotniska na Krzesinach) od września 2006 r. stworzona zostanie gimnazjalna klasa lotnicza, której zadaniem będzie rozwijanie wśród młodzieży zamiłowania do lotnictwa. Naśladownictwo wskazane.

Krzysztof Maciejewski
Bartosz Szymkowiak

Klasa lotnicza w komplecie – szybowisko Weremień

fot. Marek Kaczmarczyk