

Z PASJI DO LATANIA

a passion for flying

STEROWANIE OLBRZYMIĄ MASZYNĄ SZYBUJĄCĄ W PRZESTWORZACH TO MARZENIE NIEJEDNEGO DZIECKA. JAK Z MARZENIA UCZYNIĆ ZAWÓD I **ZOSTAĆ PILOTEM?** ■ MANY CHILDREN DREAM OF FLYING A HUGE AEROPLANE AND SOARING HIGH IN THE SKY. BUT HOW CAN YOU MAKE THIS DREAM COME TRUE AND **BECOME A PILOT?**

TEKST | BY JOANNA WIECZOREK, KPT. JERZY MAKULA



Według statystyk koncernu Boeing zapotrzebowanie na pilotów liniowych stale rośnie. Do 2035 r. na rynku usług lotniczych będzie brakować pilotów, a liczba zapotrzebowania na kapitanów i first officerów została oszacowana łącznie na 617 tys. Pilot komunikacyjny to zatem prestiżowy zawód, w który warto inwestować. Najlepsi zaczynają przygodę z lotnictwem już w dzieciństwie.

Wielu przedszkolaków stawia pierwsze kroki w modelarni, klejąc makiety samolotów. Później 14-latkowie trafiają do aeroklubu na kurs szybowcowy, a od 17. roku życia kontynuują latanie na samolotach. Choć niektórzy za sterami zasiadają jeszcze wcześniej, tak jak kapitan Jacek Dankowski, dziś instruktor Em-

braera w szeregach PLL LOT, który swój pierwszy lot szybowcowy wykonał, mając 12 lat. Tak przynajmniej, w biografii *Z głową w chmurach*, utrzymuje jego mama Adela Dankowska, wielokrotna rekordzistka w szybownictwie. To ona zaraziła syna tą pasją. Zresztą rodzina Dankowskich, jak i wiele innych polskich lotniczych rodzin, jest dowodem na to, że latać można niemal od kołyski. Wszystko zależy od motywacji, ciężkiej pracy i wsparcia rodziców.

Metoda małych kroków w lotnictwie sprawdza się najlepiej – mawiał cierpliwy francuski instruktor general aviation, Michel Adler, autor bestsellera *Une vie à ciel ouvert*. – Codziennie mam kontakt z młodymi, którzy zanim zasiądą za stery największych samolotów świata, latami ciężko pracują, ucząc się manewrów, prze-

pisów i panowania nad własnymi emocjami. I zostają tylko najwytrwalsi, dla których latanie zamienia się w pasję i sposób na życie – dodaje długoletni instruktor, kpt. Dreamlinera B787 Marian Wieczorek, którego niemal cała rodzina to piloci i miłośnicy latania.

Od czego zacząć? Na etapie liceum – od aeroklubów, a te działają w sąsiedztwie dużych miast. Starsza młodzież ma do wyboru kilka kierunków studiów na cieszących się uznaniem uniwersytetach: Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie (od 6 lat szkoli pilotów cywilnych) oraz Politechnice Rzeszowskiej. Jednak najpopularniejszą szkołą pilotażu jest wciąż nowoczesna LOT Flight Academy, której absolwenci mają szansę pracować za sterami samolotów polskiego przewoźnika.

Figures from Boeing reveal that the demand for airline pilots is growing steadily. There is expected to be a shortage of pilots on the air services market until 2035. The requirement for captains and first officers has been estimated at 617,000. Airline piloting is therefore a prestigious and elitist profession that is worth investing in. The best ones begin their aviation careers in childhood.

Many kindergarten pupils make their first foray into aviation in the modelling room, where they build model aeroplanes. When they're 14, they can enrol in gliding courses at flying clubs, and then graduate to aeroplanes when they turn 17. There are others who sit in the cockpit even earlier. That includes Captain Jacek Dankowski, an Embraer instructor who flies for LOT Polish Airlines. Dankowski was only 12 when he first flew a glider – at least according to his mother, Adela Dankowska, a glider pilot who holds multiple records, in her biography *Head in the Clouds*. It was his mother that instilled the passion for flying in him. The Dankowski family, along with many other Polish aviation families, are living proof that you can start flying at a very young age. It all depends on motivation, persistence, hard work, and parental support (children need the consent of their parents).

The small steps method works best in aviation, according to Michel Adler, a French general aviation instructor and author of the bestseller *Une vie à ciel ouvert*. "Every day, I meet young people who've spend years working hard, trying to learn difficult manoeuvres and regulations, but most of all to control their emotions, before they even enter the cockpit. Only the most persevering stay the course. Flying becomes their passion and their way of life," adds Marian Wieczorek, an experienced instructor and the captain of a Dreamliner B787. Virtually his entire family are pilots and flying aficionados.

But where to begin? If you are in high school, you can start with flying clubs. These can be found around all big cities. Older teenagers can also enrol in various aviation courses at established institutions, e.g. the Polish Air Force Academy in Dęblin (which has been training commercial pilots for 6 years), and the Rzeszów University of Technology. The LOT Flight Academy remains the most popular flight school, as its graduates have a good chance of landing a job with the Polish flag carrier.

Most pilots recommend starting with a glider course, although some novices embark on their aviation careers at the helm of such machines as the Cessna, the Diamond, and the Socata. Private Pilot Licence (PPL) training covers 45 h of practical training, including 10 h of solo flying. Before they take off, future pilots need to have completed a theoretical course and pass exams set by the Civil Aviation Office. Once they've

Symulator lotów w LOT Flight Academy. ■ A flight simulator at the LOT Flight Academy.



Na start piloci rekomendują szkolenie szybowcowe, choć niektórzy zaczynają od aeroklubowych samolotów typu: Cessna, Diamond czy Socata. Szkolenie samolotowe do licencji pilota turystycznego PPL (Private Pilot Licence) obejmuje 45 godz. kursu praktycznego, w tym 10 godz. samodzielnych lotów. Egzamin w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego młody lotnik zdaje po zakończeniu kursu teoretycznego i praktycznego. Po pozytywnie zdanym egzaminie PPL można zaś rozpocząć szkolenie do lotów nocnych (5 godz.).

Pilot „turystyczny” powinien zbierać doświadczenie poprzez latanie na trasach tzw. cross country, holując szybowce bądź zrzucając skoczki. Z każdym lotem rośnie liczba godzin w powietrzu, czyli potocznie tzw. nalot, istotny z punktu widzenia CPL. Aby otrzymać zaś licencję CPL (Commercial Pilot Licence), należy ukończyć kurs teoretyczny, najlepiej od razu w zakresie ATPL, w stosownym ośrodku szkoleniowym posiadającym certyfikat ATO. Po kursie teoretycznym można rozpocząć zdawanie teorii w ULC, która obejmuje 14 przedmiotów w języku angielskim i ponad 15 tys. pytań. Szkolenie praktyczne do CPL obejmuje serię lotów metodycznych pod kątem doskonalenia techniki pilotażu i przygotowania do lotów komercyjnych. Aby przystąpić do egzaminu państwowego praktycznego na nadanie licencji CPL, należy mieć ukończone szkolenie praktyczne CPL i zdane egzaminy teoretyczne w ULC. Pozytywnie zaliczony egzamin zbliża nas do upragnionego latania liniowego, a sam pilot w świetle przepisów posiada tzw. ATPL „frozen”, który już będąc pilotem linii lotniczej, „odmrozi” po uzyskaniu odpowiedniego doświadczenia. Dodatkowo przed podjęciem pracy w liniach lotniczych należy wykonać szkolenia praktyczne do uprawnień MEP(L) do lotów samolotami wielosilnikowymi i IR/ME do lotów samolotami wielosilnikowymi według przyrządów.

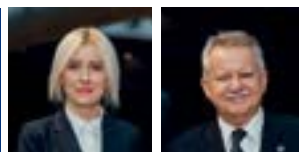
Należy też pamiętać o badaniach lotniczo-lekarskich klasy I, uprawnieniu do komunikacji lotniczej w języku angielskim na poziomie min. operacyjnym level 4 zgodnie z ICAO. Przed rekrutacją w liniach lotniczych trzeba ukończyć dwa specjalistyczne kursy: MCC – Multi Crew Cooperation, czyli współpracę w załodze wieloosobowej, oraz JOC (Jet Orientation Course), tj. zapoznanie z silnikami odrzutowymi. – Owszem, droga do zostania profesjonalnym pilotem nie jest łatwa. Ale nie może być. Ten zawód wiąże się z wielką odpowiedzialnością. Ale to też piękna przygoda – kwituje kpt. Marian Wieczorek. ■

passed their PPL exams, they can embark on night flight training (5 h).

Tourist pilots should gain experience towing gliders and dropping parachutists along cross-country routes. Every flight clocks up more flight-hours. These are essential in order to obtain a Commercial Pilot Licence (CPL) – along with successfully completing a theoretical course, preferably an ATPL course, at an ATO-certified training centre. Once they've completed the theoretical course, they can sit the exam at the Civil Aviation Office. The exam covers 14 subjects in English and more than 15,000 questions. Practical CPL training covers a series of training flights designed to improve flying skills and prepare the candidate to operate commercial flights. Pilots take the exams before the Civil Aviation Office after completion of theoretical and practical training. Passing the examination brings them closer to their dream job of being an airline pilot. They first hold a “frozen” ATPL, which is “unfrozen” when they gain the required experience. On the top of that, prior to taking up a job with an airline, candidates must complete practical multi-engine flight training for MEP(L) and the IR/ME course with instrument rating (IR) on multi engine aircraft.

In addition, pilots need to hold initial class 1 medical certificates and meet the ICAO Level 4 (operating level) English Language Proficiency Requirements for pilots and air traffic controllers. Candidates for pilot positions must also complete two specialist courses, viz. the Multi Crew Cooperation (MCC), and the Jet Orientation Course (JOC). “Admittedly, the road to becoming a professional pilot is not an easy one, but there is no other way, as this job entails enormous responsibility. It's also a beautiful adventure”, says Capt. Wieczorek. ■

Joanna Wieczorek – ekspert prawa lotniczego z kancelarii Spaczyński, Szczepaniak i Wspólnicy sp.k., dyrektor French Desk SSW ■ aviation law expert of the Spaczyński Szczepaniak i Wspólnicy sp.k. law firm, SSW French Desk Director ■ **Jerzy Makula** – prezes zarządu Lot Crew, kpt. instruktor Boeinga 787 – Dreamlinera, wielokrotny mistrz świata w akrobacji szybowcowej ■ Lot Crew CEO, a Boeing 787 Dreamliner captain and instructor, many-time world champion in gliding aerobatics.



R