

Pasjonat lotnictwa

JASŁO. Ma 46 lat, za sobą wiele sukcesów zawodowych i rodzinnych. Ale to mu nie wystarcza, pochłania go życiowa pasja – lotnictwo, które stara się promować, jak tylko się da. – Dziś lotnictwo cywilne, to często tylko przygoda życia, dla naszych dzieci będzie czymś powszechnym, przygotujmy je dobrze do tego – mówi zagorzały pilot, Leszek Preisner

Pasja do lotnictwa rozbu-
dziła się w nim już we
wczesnym dzieciństwie.
Kiedy miał 2-3 lata Rosja-
nie zaczęli pierwsze loty w kosmos.
Cały świat się tym ekscytował. Pan
Leszek nie zdawał sobie jeszcze
wówczas sprawy z wagi dokonania,
ale i jemu udzielił się ówczesny entu-
zjazm. Potem, jeszcze długo, na
pytania rodziców, kim chce być w
przyszłości, zawsze odpowiadał, że
kosmonauta.

– Sam tego nie pamiętam, ale ro-
dzice często opowiadali o tym przy
różnych okazjach – śmieje się na to
wspomnienie z dzieciństwa Leszek
Preisner. – Potem moje dziecięce
marzenie o lotach przycichło, aż do
momentu, kiedy przy okazji szkolnej
wycieczki nauczycielka zabrała nas
na lotnisko do Krosna. Jak weszliśmy
do hangaru i zobaczyłem te wszyst-
kie szybowce, to od razu poczułem,
że to jest właśnie to. Wiedziałem, że
będę kiedyś latał. Mając 16 lat za-
cząłem szkolić się na szybowcach –
wspomina pan Leszek.

Z wielkim zapałem trenował
przez kilka lat, ale trudno było po-
godzić wymagający sport z życio-
wymi obowiązkami. – Wyszkołem
się, ale dalsze uprawianie szybow-
nictwa wymagało spędzania bardzo
dużo czasu na lotnisku. Musiałem
przerwać latanie, jed-
nak miłość do lotnictwa
wciąż była we mnie i kil-
ka razy do tego wraca-
łem. Staralem się uni-
kać wizyt na lotnisku,
ale to było silniejsze
ode mnie.

Przez pewien czas pan
Leszek wiązał z lotnictwem
swoją przyszłość, chciał zostać
pilotem liniowym. Zdawał na Po-
litechnikę Rzeszowską, na pilotaż,
ale nie został przyjęty. Rozgory-
czony odpuścił sobie trochę pasję,
poświęcając się pracy i rodzinie.
Odpuścił, ale tylko do czasu kiedy
kupił swojego pierwszego motoszy-
bowca Ogara. To był pierwszy prywatny
latający sprzęt na lotnisku w
Krośnie. Niedługo po tym przesiadł
się na samoloty. I tak jest do dzisiaj.
W międzyczasie kilka razy zmienił
swoją „maszynę”, marząc jednocze-
nie o tym, by doprowadzić do wy-
budowania lądowiska w Jasle. Jako
prezes Jasielskiego Stowarzyszenia
Lotniczego Ikar od ponad ośmiu lat
zabiega o nie.

Ikar rośnie w siłę

Jasielskie Stowarzyszenie Lot-
nicze IKAR powstało w 2008 r.,
ale jego założyciele i członkowie
od dłuższego już czasu uprawiali
sporty lotnicze, spotykając się na
różnych zawodach i imprezach.

– Pomyśleliśmy, że stworzymy coś
takiego, po to, by zrealizować wszyst-
kie rodzaje pasjonatów lotnictwa
pod jednym skrzydłem – wyjaśnia
Preisner, prezes IKAR. – Ludzie,
którzy pasjonują się modelarstwem,
paralotniarstwem, szybownictwem,
samolotami, mają przecież te same
zainteresowania. Chcieliśmy wszyst-
kich tych ludzi zebrać w jednym
stowarzyszeniu. I to nam się udało.
Mamy bardzo mocną sekcję mode-
larską. To nie są modele jednego ro-
dzaju, ale bardzo różne, począwszy
od rekreacyjnych, trenerów aż po
duże akrobacyjne. Mamy też sekcję
samolotową, szybowcową i paralot-
niową. Cały czas staramy się pro-
mować idee lotnictwa w Jasle – pod-
kreśla.



Od pół roku mają zarejestrowa-
ne lądowisko w Jasle. Pan Leszek i
jego koledzy – pasjonaci lotnictwa z
Jasła, wiedzą dobrze, że lądowisko
otwiera miastu wiele nowych moż-
liwości rozwoju.

– Nie ma odwrotu od lotnictwa.
My dzisiaj możemy samolotem do-
lecieć do Warszawy za godzinę lub
dwie. Spokojnie startuję po śniadani-
u, lecę do Warszawy, załatwiam
wszystkie sprawy i wracam do domu
na obiad – podkreśla Preisner.

Wciąż do przodu

Pan Leszek przekonuje, że samo-
lot nie jest w dzisiejszych czasach
czymś nieosiągalnym dla przecięt-
nego Polaka. – Te samoloty, którymi
latamy nie są droższe od niektórych
samochodów, których nie brakuje
na naszych drogach. Żeby nie bać się
nim latać, trzeba dać od 50 tys. zło-
tych w wyższy. Od 20 tys. zł można
już kupić małe „latadelko”, natomiast
100 tys. kosztuje samolot, którym
można polecieć dalej, a 200 tys. zł
taki, którym można już bezpiecznie
polać po Europie. Porównując te
ceny to wspomnianych wyposażonych
samochodów to chyba niewiele, jak
za samolot – podkreśla.

Szkoląc się początkowo na szy-
bowcach poświęcał temu bardzo
dużo czasu, praktycznie całe wakacje
spędzał na lądowisku czekając
na dobrą pogodę. Więcej było sie-
dzenia niż latania. Poszedł więc w
kierunku sprzętów niezależnych,
czyli motoszybowców. Po to, by w
wolnym czasie móc sobie poletać,
musiał najpierw zarobić pieniądze.
I ta metoda dobrze się panu Leszko-
wi sprawdziła.

Pierwszy samolot, jaki kupił
siedem lat temu to motoszybo-



wiec Ogar. – Latałem nad Jasłem
wzbudzając czasem zainteresowa-
nie przypadkowych obserwatorów.
Potem wymieniłem go na Pipera To-
mahawk. Kupiliśmy go z kolegą na
spółkę. Potem kolejny nasz wspólny
zakup, to następny Piper PA-38 To-
mahawk, a po nim FK-14 Polaris,
ultralekki, bardzo szybki samolot –
wylicza.

Jego dusza pilota wciąż jednak
szuka nowych doznań. Niedawno
uznał, że samolot, którym teraz
lata jest dla niego za delikatny.
– Zawsze marzyłem o samolocie,
który wytrzyma więcej ode mnie –
śmieje się Preisner. – Teraz buduję
samolot RV-6A, akrobacyjny z moc-
nym silnikiem. Buduję go w Krośnie,
pomagają mi koledzy, którzy są fa-

chowcami w dziedzinie budowy sa-
molotów. Nasz nowy samolot to tzw.
kit sprowadzony ze Stanów, czyli ze-
staw części, które trzeba sobie same-
mu zmontować. Wymaga to bardzo
dużo pracy, ale koledzy z Krosna są
dobrymi fachowcami i poradzą sobie
świetnie.

Co jest najpiękniejszego w lot-
nictwie? – pytamy. – To, że człowiek
lecąc angażuje w to wszystkie swoje
zmysły. Jeżeli leci, to już w zasadzie
nie myśli o tym, co dzieje się na zie-
mi. Całkowite oderwanie się od
problemów. Godzina lotu potrafi
bardziej mnie zrelaksować i odstre-
sować, niż tydzień leżenia na plaży.
Jeśli musiałbym przestać latać, to
byłoby trudne, to jakby ktoś wyrwał
kawałek mnie samego. Na to lekar-
stwa nie ma.

Bywa tragicznie

Nie zawsze jednak jest tak kolo-
rowo w tym sporcie. Zdarzają się
też bolesne przeżycia. Dwa tygod-
nie temu, podczas lotu, zginął
bardzo dobry kolega pana Leszka,
pilot doświadczalny major Bogu-
sław Mroczek. – Nieraz przylatywałem
do nas na lądowisko. To on mnie na
początku uczył latać, lataliśmy
razem naszymi Ogarami. To był jeden z
najbardziej doświadczonych pilotów
w Polsce. Oblatywał samoloty nie-
bezpieczne, duże i szybkie, a zginął
na małym drewnianym szybowcu –
opowiada z wielkim smutkiem Pre-
isner.

Czy ten przykład dowodzi, że lot-
nictwo jest niebezpiecznym spor-
tem? – Trzeba jasno powiedzieć, że
jest niebezpieczne, ale czy bardziej
od innych sportów wyczynowych?
Tragiczny wypadek można mieć na-
wet jadąc na rowerze czy pływając
kajakami. Ale to prawda, że lotnic-
two to pasja, która wymaga bardzo
dużej samodyscypliny i bardzo dużej
uwagi. Czasem bardzo mały szczegół
może zawrócić na tym, że samolot się
rozbije. Trzeba mieć tę świadomość,
że po to są procedury i przepisy lot-
nicze, by je przestrzegać. Jeśli tego
pilnujemy to mamy szansę, że nam
się nic nie stanie – odpowiada pilot.

Okazuje się, że nie każdy z nas
może zostać pilotem. – Są ludzie,
którzy wsiadają do samolotu czy
szybowca i od razu widzą, że są pi-
lotami „od urodzenia”. Ale są też i
tacy ludzie, którzy na siłę chcieliby
latać, a to im niestety nie zawsze
wychodzi. Dużo ludzi w ogóle
nie nadaje się do lotnictwa, ponieważ
trzeba tu podejmować bardzo szyb-
ko i bardzo trafne decyzje. Tam w
górze nie ma chwili na zastanowie-
nie, na jakieś działania prowizo-
ryczne. To musi być wyćwiczone i
profesjonalne. Jadąc samochodem
możemy w każdej chwili się zatrzy-
mać, zjechać na pobocze, w górze to
jest już niemożliwe.

Według pana Leszka opinie o
lotnictwie, jako niebezpiecznym
sporcie, kreują m.in. media. – Je-
śli rozbił się gdzieś nawet mały
samolot, to od razu cała Polska o
tym wie, a jak czterech młodych lu-
dzi zginie pod Jasłem w maluchu,
to żadnej sensacji nie ma, oprócz
lokalnych mediów nikt o tym nie
pisze. Lotnictwo z założenia jest po-
strzegane inaczej – mówi. – A jeśli
ktoś nie zdaje sobie sprawy z fak-
tu, że każdy lot może być ostatnim,
to nie dorósł do lotnictwa i lepiej
niech się za to nie zabiera – dodaje.