



Wiceprezes Aeroklubu Gliwickiego Józef Gumienny (z lewej) i dyrektor gliwickiej samochodówki Mariusz Kucharz będą nadzorować szkolenie przyszłych mechaników lotniczych. Zajęcia praktyczne mają odbywać się w prawdziwym hangarze przy użyciu prawdziwych elementów samolotów. Rekrutacja do lotniczej klasy potrwa do 18 czerwca

# Lotnictwo doda ci skrzydeł

## BĘDĄ NOWE MIEJSCA PRACY

**W LOTNICTWIE.** Wiele tysięcy osób może znaleźć zatrudnienie wraz z rozwojem skrzydlatej branży. Specjaliści nie mają wątpliwości – Śląsk ma pod tym względem ogromny potencjał.

tekst

**PAWEŁ JUREK**

p.jurek@plus.gliwice.pl

**H**alo, poproszę taksówkę z Gliwic do Wiednia. – Proszę bardzo, odlot w samo południe. Taki dialog dziś jeszcze może dziwić lub nawet śmieszyć. Za kilkanaście lat może być jednak czymś zupełnie normalnym. Już teraz w wielu krajach zachodniej Europy coraz większą popularnością cieszą się

małe samoloty, czyli tzw. powietrzne taksówki. Już niebawem podobnie może być także w Polsce. Na Śląsku szkoły coraz chętniej rozpoczynają kształcenie ogólnie pojętych kadr lotniczych. Przed młodymi ludźmi otwiera się szansa na fascynującą przygodę i zarazem atrakcyjną pracę w skrzydlatej branży.

Przewidywania dla rozwoju lotnictwa w Polsce są imponujące. W ciągu kilkunastu lat ilość pasażerów polskich lotnisk może

wzrosnąć czterokrotnie. Na Śląsku sytuacja powinna wyglądać dokładnie tak samo. Z każdym rokiem będą zwiększać się potrzeby branży, która poszukiwać będzie nowych wykształconych pracowników. Z taką sytuacją tuż przed globalnym kryzysem zetknął się m.in. Aeroklub Gliwicki. – Poznaliśmy wówczas wszyscy szefowie wykształcenia. Linie lotnicze miały taką potrzebę pilotów, że opłacało im się ich szkolić, aby mogli sterować większymi maszynami. Bardzo wiele ludzi odeszło, i to nie tylko pilotów, ale również mechaników – mówi wiceprezes Aeroklubu Gliwickiego Józef Gumienny. Biorąc pod uwagę stały rozwój lotnictwa, będzie powstał na specjalistów, dlatego władze

aeroklubu zaprosiły do szkolenia przyszłych kadr lotniczych szkoły ponadgimnazjalne. Dwie z nich, w Bytomiu i Zabrze, prowadzić mają kierunki sportów lotniczych, zaś w Gliwicach rozpocznie się kształcenie mechaników lotniczych. Klasa taka już od przyszłego roku szkolnego wystartuje w Zespole Szkół Samochodowych. – Samoloty są środkiem transportu dokładnie takim samym jak sa-

mochody, tylko w innej przestrzeni się poruszają. Dziś już musimy spoglądać na to, co będzie aktualne za kilka czy kilkanaście lat. Nikt nie ma wątpliwości, że branża lotnicza będzie się rozwijać. Skoro tak, to ktoś musi samolotami sterować, ale muszą być także osoby, które będą serwisować i naprawiać powietrzne maszyny. Tu mamy bardzo dużą analogię do samochodów, bo zarówno one, jak i samoloty napędzane są silnikami spalinowymi. Podstawa jest taka sama – przekonuje dyrektor gliwickiej samochodówki Mariusz Kucharz.

Szkola chce zapewnić swoim uczniom także inny kontakt z lotnictwem. W ramach zajęć pozalekcyjnych wspólnie z aeroklubem przygotuje szkolenia na skoczków spadochronowych, szybowników czy modelarzy. Przede wszystkim zapozna uczniów z prawdziwymi elementami samolotów. – Jeśli w przyszłości te osoby zdecydują się na pracę w hangarach, to będą już wiedzieli, jak pachnie paliwo lotnicze i jak wyglądają smary. Jeżeli to czyż 20 proc. zostanie w zawodzie, to będzie bardzo duży sukces. Nie możemy obiecywać, że wszyscy będą mieli zatrudnienie. To byłoby nieuczciwe – twierdzi Gumienny.

Z nowych szkół, które rozpoczynają szkolenie kadr lotniczych, cieszy się m.in. Politechnika Śląska. Na gliwickiej uczelni funkcjonuje bowiem Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego. Obecnie na studiach podyplomowych oferuje kierunki związane z ogólną organizacją lotnictwa cywilnego w Unii

Europejskiej i teleinformatykę w lotnictwie. Na studiach dziennych uroczono zaś specjalność nawigacja powietrzna. Centrum przygotowuje kolejne kierunki. Politechnika Śląska planuje też wielką lotniczą inwestycję. Będzie nią laboratorium wirtualnego latania, wraz z profesjonalnymi symulatorami lotu. Zdaniem ekspertów, wydane pieniądze na kształcenie kadr lotniczych zaowocują w przyszłości, bo będzie nam potrzebna lotniczych ekspertów. ■

## Milion pasażerów – tysiąc miejsc pracy

Rozmowa z **dr. inż. Eugeniuszem Wróblem**, przewodniczącym Rady Programowo-Naukowej działającego przy Politechnice Śląskiej Centrum Kształcenia Kadr Lotnictwa Cywilnego Europy Środkowo-Wschodniej, w latach 2005–2007 wiceministrem transportu

**PAWEŁ JUREK:** Czy lotnictwo w Polsce ma duże perspektywy?

**EUGENIUSZ WRÓBEL:** – To zależy od wielu czynników, lotnictwo jest bowiem bardzo zglobalizowaną branżą transportową, niezmiernie czułą na wszelkie ogólnoświatowe zawirowania. Dopiero kilka lat temu w Polsce, a szczególnie w naszym regionie, rozpoczęliśmy poćg za krajami „starej piętnastki” Unii Europejskiej, aby osiągnąć podobny jak w tych krajach rozwój transportu lotniczego. Droga jeszcze daleka. Warto zilustrować to wskaźnikiem mobilności społeczeństwa. Pod tym pojęciem rozumie się, ile razy statystyczny mieszkaniec korzysta z komunikacji lotniczej. Nas w Polsce jest obecnie ok. 38 mln, natomiast wszystkie polskie lotniska w zeszłym roku obsłużyły łącznie ok. 19 mln pasażerów. To daje wskaźnik mobilności na poziomie 0,5. W „starej” Europie średnio wynosi on ok. 2, a na przykład w Czechach już obecnie – 1. Trudno zakładać, że za 15 czy 20 lat ta statystyczna mobilność Polaków będzie odbiegać od dzisiejszej mobilności Niemców, Francuzów czy Hiszpanów. To ilustruje skalę wyzwania i perspektywy.

**Patrząc na region województwa śląskiego i jego duże zaludnienie, szanse rozwojowe lotnictwa mogą tu być jeszcze większe?**

– Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach ma bardzo duży tzw. obszar ciągnięcia. Przyjmuje się, że jest to liczba mieszkańców, których dojazd do lotniska nie przekracza 2 godzin. W takim promieniu od lotniska mamy ok. 11 mln mieszkańców. Trochę nam się na to nakłada obszar ciągnięcia lotnisk w Krako-



wie, Wrocławiu i Ostrawie. Czyli z tych 11 mln zrobi się około 8. Jest to jedyny taki obszar w Polsce i niewiele jest takich miejsc w Europie. Gdyby lokalnie zastosować przelicznik wskaźnika mobilności, to za kilkanaście, może za 20 lat, lotnisko w Pyrzowicach powinno obsłużyć ponad 20 mln pasażerów rocznie, czyli kilkakrotnie więcej niż obecnie.

**Czy można również prognozować rozwój tzw. małego lotnictwa, taksówek powietrznych?**

– Ten fragment rynku rozwija się u nas niestety wolno. Ale to się też zmienia. Cena niewielkiego używanego samolotu jest niższa aniżeli luksusowego samochodu. Obecnie to ok. 30–35 tys. euro. Coraz więcej jest u nas ludzi, których na to stać i którzy chcą latać. Niewielki samolot nie musi koniecznie korzystać z dużego lotniska, jakim jest port w Pyrzo-

wicach. W naszym województwie mamy kilka małych lotnisk w Gliwicach, Katowicach na Muchowcu, Rybniku-Gotartowicach, Bielsku-Białej-Aleksandrowicach, Kaniowie koło Czechowic-Dziedzic, Rudnikach koło Częstochowy i na górze Żar w Międzybrodziu Żywieckim. Lotniska te z różnych przyczyn nie są w stanie obecnie wykorzystywać wszystkich swoich potencjalnych możliwości, wymagają kosztownych inwestycji, a niektóre z nich zmian w sposobie funkcjonowania. W prawie wszystkich tych miejscach prowadzone są obecnie prace studialne bądź projektowe, mające na celu ich rozbudowę.

**To wszystko wymaga kadr. Czy możemy choćby przypuszczać, ile powstanie przez to miejsc pracy?**

– Jest takie ogólne stwierdzenie, że każdy milion pasażerów generuje około tysiąca miejsc pracy. Oczywiście nie mówię wyłącznie o pilotach czy też pracownikach lotnisk. Chodzi także o miejsca pracy w szeroko rozumianym otoczeniu lotnisk. Wszyscy ci ludzie powinni mieć określone przygotowanie. Jedni stosownie certyfikaty uprawniające do wykonywania prac na lotnisku czy przy samolocie, inni ogólne wykształcenie pozwalające lepiej zrozumieć te specyficzne branże. Jeżeli mówimy o „małym lotnictwie”, to warto wiedzieć, że wiele małych samolotów już teraz bazuje na naszych regionalnych i lokalnych lotniskach. A będzie ich coraz więcej. Każdy samolot wymaga stałej obsługi technicznej. Musi przechodzić określone kontrole i przeglądy techniczne, nawet wtedy, gdy stoi w hangarze i nie lata. Bez pracy mechaników samolot nie wystartuje, pilot nie dostanie zgody na start. Od dłuższego czasu środowisko lotnicze sygnalizuje zapotrzebowanie na mechaników. To praca wymagająca nie tylko wiedzy i doświadczenia, ale też olbrzymiej odpowiedzialności. ■