

Dla kogo program szkolenia.

Jak już ktoś zauważył mamy różne kategorie klientów.

1. Co chcą przeżyć letnią przygodę, pochwalić się na fejsbuku, po kursie część podchodzi do egzaminu, aby mieć dokument na pamiątkę, ale latać nie będą.
2. Co chcą robić wieczorne zloty w ładnych okolicznościach przyrody, rekreacja.
3. Co chcą robić coś ekscytującego, akrobacje, zawody, przeloty, albo potrzebują podziwu i poklasku.

Dlaczego uważam, że najważniejsza jest druga ewentualnie pierwsza grupa, ale nie trzecia.

Świat napędza pieniądź (no jeszcze pęd do władzy którą daje pieniądź i chęć dokopania bliźniemu, stąd wojny). A biznes napędza klient masowy. Przemysł samochodowy nie czerpie bezpośrednich zysków z zawodników formuły 1.

Podobnie w paralotniarstwie. Latanie zawodnicze czy przeloty są niebezpieczne i nieliczni mają do tego predyspozycje. Nam potrzebny jest klient masowy, co trochę sobie bezpiecznie polata, bez parcia na wynik. Aby było kogo szkolić i aby było komu sprzęt sprzedawać. I program szkolenia powinien być do niego dostosowany. A jak kilka procent z nich zechce zostać sportowcami, to zawsze znajdą się pasjonaci, co im pomogą już poza systemem szkoleń.

Do takich wniosków doszło np. DHV. Jako kandydaci na instruktorów są źle widziani ambitni sportowcy. Bo oni chętnie by szkolili sportowców, a klientów masowych olewali bo nie będzie z nich przelotowców. Bo nie potrafią często zniżyć się do poziomu myślenia takich klientów i do nich trafić. Bo się męczą szkoląc przeciętniaków. Podobnie kierowca rajdowy nie będzie dobrym instruktorem nauki jazdy.

Podsumowując: program powinien być głównie dostosowany do szkolenia przyszłych klientów do kupowania paralotni, ale dobrze by było, aby nie podcinał skrzydeł nielicznym ambitnym. Aby były zadania opcjonalne dla zdolnych. Nie musimy nauczyć wszystkich wiele, za to wielu i bardzo bezpiecznie. Jak już osiągną podstawy, mogą sami zdecydować, czy chcą podejmować ryzyko i dalej się szkolić.

Nie ma powodu, aby utracać kandydatów, których marzeniem są zloty w łagodnych warunkach. Jest ich większość, to co robią jest stosunkowo bezpieczne, są dobrymi klientami, kupują sprzęt.

Wpisywanie w program obowiązkowego latania termicznego (III etap) już przerabialiśmy. Rocznie do egzaminu podchodziło 10 osób. I to nie tylko dlatego, że egzamin był wyłącznie w Warszawie.

Kandydat nie uzyska uprawnień, nie kupi sprzętu. A wielu nawet nie zacznie kursu, bo latanie termiczne nie dla nich.

Podstawowy problem nie leży jednak w programie (choćby byłby lepszy, gdyby były elementy fakultatywne).

Realia na razie są takie, że po ukończeniu szkolenia kandydat na pilota czeka średnio miesiąc na egzamin i miesiąc na wydanie świadectwa kwalifikacji. (2 miesiące czeka i następuje koniec sezonu – ma pół roku przerwy) W tym czasie nie ma prawa wykonywać nawet lotów w ramach II etapu pod nadzorem – bo nie jest w trakcie szkolenia (dostał zaświadczenie o ukończeniu) i nie jest pilotem – nie ma szk przy sobie. Może legalnie robić jedynie loty rekreacyjne pod nadzorem (poziom I etapu). To jak przychodzi nowy sezon a on większość zapomniał, albo już ma nowe hobby.

Dlaczego system szkoleń do dokumentu państwowego uprawniającego do samodzielnego latania powinien umożliwiać jego zdobycie już po bardzo podstawowym kursie. **Tak jak jest teraz.**

1. Zdobycie państwowego dokumentu uprawniającego do czegokolwiek nie może się wiązać z dużym poziomem ryzyka. Z drugiej strony liberalne państwo nie może zabronić

- podejmowania działalności ryzykowej dla samego zainteresowanego. Stąd na BASE jumping nie ma uprawnień państwowych, a zabroniony nie jest.
2. Szkolenie tylko w bardzo podstawowym zakresie paralotniowym jest bezpieczniejsze (zwłaszcza w przeliczeniu na jednego szkolonego) niż szkolenie w tym zakresie plus szkolenie w zakresie zaawansowanym.
 3. Lepiej wyszkolić 3 w zakresie podstawowym niż jednego w zaawansowanym. Bo w tym pierwszym przypadku sprzedamy 3 razy więcej sprzętu, a jeden z tych trzech i tak przyjdzie się doszkalać.
 4. Szkolenie pilota (człowiek z uprawnieniami) wiąże się ze zdecydowanie mniejszą odpowiedzialnością (praktycznie jej nie ma) instruktora, niż szkolenie kandydata na pilota, gdyż:
 - a) przyjmuje się, że pilot ma wiedzę i wie w co się pakuje.
 - b) pilot nie ma napinki, aby dostać niezbędny dokument.

W tym kontekście program wymuszający szkolenie w lataniu termicznym jest strzałem w stopę i naganianiem klientów czeskim szkołom.

Porównując programy szkolenia z innych krajów zauważymy, że czasami występuje tam nauczanie latania termicznego, a co najmniej praktyczne tzn. w powietrzu nauczanie reakcji na prowokowane podwinięcia paralotni. Uważam że w krajach alpejskich jest to bardzo potrzebne, ale w Polsce chyba niekonieczne na poziomie wymaganym do uzyskania dokumentu państwowego i może się odbywać na późniejszym etapie. Polska jest krajem nizinnym, rzadko występuje dobra do latania termika, średnia wartość noszeń (netto) to 1,5 m/s na terenie płaskim w dni z noszeniami . (średnia arytmetyczna a nie średnia z wartości maksymalnej i minimalnej). Co innego kraje alpejskie. Niemniej uważam, że przed rozpoczęciem latania choćby w średniej turbulencji, (z noszeniami zazwyczaj jest związana turbulencja) należy co najmniej przećwiczyć reakcję na prowokowane podwinięcia paralotni.

Dariusz Cisek