



Latanie ma we krwi. Po mamie, pilotce szybowcowej. I po stryju, który nie zdążył być jego ojcem, bo zginął w bitwie o Anglię. Choć sam licencję zrobił dopiero w wieku 45 lat, to właśnie do niego należał pierwszy w Polsce prywatny nowy samolot. Teraz sprzedaje je innym. Jan Borowski jest największym w Polsce dystrybutorem nowych samolotów i śmigłowców. Ale tak naprawdę interesują go te stare.

TEKST: OLGA WIECHNIK

ZIDENTYFIKOWANY OBIEKT LATAJĄCY

– Dziwne uczucie, widzieć, jak ziemia się oddala. Ale i bardzo przyjemne, bo razem z nią oddalają się wszystkie troski – Jan Borowski długo mógłby mówić o tym, dlaczego warto mieć własny samolot. – Jak mi rano przyjdzie ochota poleżeć nad morzem, w godzinę i dwadzieścia minut jestem w Jastarni. Spędzam dzień na plaży, w drodze powrotnej do samolotu kupuję smażonego dorsza. Proszę, żeby mi go owinęli grubo w papier, i... w Piasecznie jest jeszcze ciepły – opowiada. – A samochodem jechałbym tam z sześć godzin w jedną stronę i dostał dwa mandaty po drodze. Mój czas jest za drogi, żeby go spędzać w samochodzie.

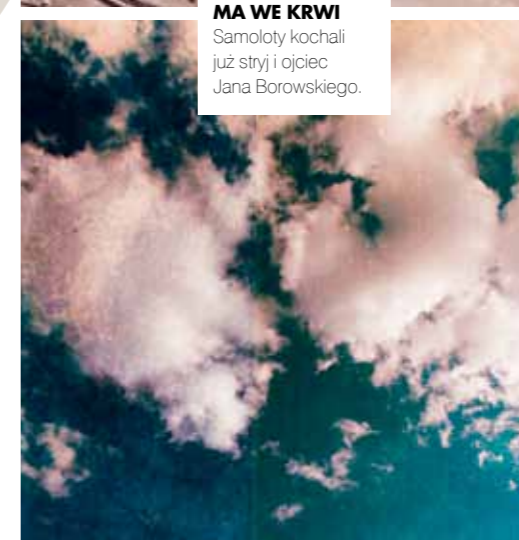
Tak, powodów, żeby sobie kupić samolot, jest wiele.

DLA ZDROWIA

Z lotniska go zawsze przeganiali. – To przez te okulary, –5 dioptrii. Wszystkie inne parametry miałem jak na kosmonautę, bo długo uprawiałem windsur-



LATANIE MA WE KRWI
Samoloty kochali już stryj i ojciec Jana Borowskiego.



– fing, a wcześniej startowałem w motocrossach – mówi. Po studiach na Wydziale Mechanicznym Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej został więc pracownikiem naukowym w Instytucie Lotnictwa w Zakładzie Konstrukcji Silników Lotniczych. Zmienił jednak branżę na samochodową i w 1977 r. otworzył pierwszy autoryzowany salon Mercedesa w Polsce. Dopiero w latach 90., gdy uznano, że nie każdy pilot musi od razu spełniać kryteria pilota wojskowego, zmieniono przepisy i Jan Borowski mógł zrobić licencję. Ale zanim stał się pilotem, został właścicielem samolotu. A właściwie współwłaścicielem. Bo jeszcze razem z pewnym lotnikiem konstruktorem amatorem kupił na spółkę jeden z motoszybowców Ogar, których pozbywał się aeroklub PRL. Ponieważ sam nie mógł nim latać, przychodził do hangaru na Babicach, żeby sobie w nim posiedzieć. Czasem udało mu się namówić jakiegoś znajomego pilota na wspólny lot. Po raz pierwszy



JAK WSKRZEŚĆ SAMOŁOT?

Trzeba go najpierw rozebrać do gołej struktury kadłuba. Pomalować, wymienić skorodowane elementy, dorobić mnóstwo brakujących.



A POTEŃ?

Potem pozostaje mozolnie to wszystko zmontować, używając często części różnego pochodzenia.



w powietrze Jan Borowski wzbil się jednak jeszcze na studiach. – Niektórzy moi koledzy z roku byli już szybownikami. A ja z tymi okularami nie mogłem. Miałem znajomego pilota aeroklubowego, który ożenił się z córką pułkownika lotnictwa. A jak się ma takiego teścia, to się wszystkie typy samolotów zalicza w trzy-cztery lata. Nikt mu nie mógł niczego zabronić. No i on któregoś dnia mówi: „Wiesz, Janek, lecę zaraz do Mielca takim Jakiem 12, który kończy żywot. To już ostatnia godzina jego lotu, potem idzie na szmelc. Lecisz ze mną?”. No i poleciałem. Pogoda była fatalna, a szpara w drzwiach tak wielka, że ziemię zobaczyć było można nie tylko przez okna. Przyrzędy drżały tak, że nie było widać wskazówek. Ale dolecieliśmy – opowiada. Teraz, żeby móc latać, co roku przechodzi bardzo dokładne badania. – Takie prawdziwe, a nie: „Dobrze się pan czuje? – Dobrze. – To dobrze”, tylko od góry do dołu, szukają dziury w całym. Ale dużo lepiej się dzięki temu prowadzi! – zapewnia. Jan Borowski już dawno wylatał jako pilot znacznie więcej godzin niż statystyczny polski pilot wojskowy do chwili przejścia na emeryturę.

DLA TRADYCJI

Nie jest jedynym latającym Janem Borowskim. – Ten po prawej, w samolocie, to mój stryj Jan Borowski, z którym moja matka była zaręczona przez siedem lat – pokazuje mi wielkie czarno-białe zdjęcie wiszące na ścianie jego gabinetu. – Podoficer nie mógł się wówczas ożenić. Musieli więc czekać ze ślubem, aż Jan awansuje na oficera. Ale nie zdążył, bo zginął w bitwie o Anglię w 1940 r. – opowiada. Wcześniej, w 1939 r., w tym samym samolocie P-11C, w którym widać go na zdjęciu, zestrzelili nad Warszawą trzy niemieckie samoloty (w tym jednego Me-109). A jeszcze wcześniej, przed wojną, namówił swoją narzeczoną, matkę pana Jana, do nauki w szkole szybowcowej w Polichnie. I do zrobienia prawa jazdy na motor. Nauczył ją też strzelać. – Na lewo od stryja, z rękami założonymi do tyłu, stoi mój ojciec, proszę zobaczyć, jaki przystojny mężczyzna – dodaje Jan Borowski. Rodzinna tradycja nakazywała, aby z „owdowiałą” narzeczoną zmarłego lotnika żenił się jego brat. Tak też się stało. – Ojciec był ważnym działaczem Narodowej Demokracji, był nawet jej kandydatem do wyborów prezydenckich. Był prawnikiem, wydawał dwie gazety, świetnie przemawiał, grał na fortepianie. Fajny był z niego facet. Ale ja go nigdy nie poznałem. W lipcu 1945 r. po ucieczce z obozu w Rembertowie został zamordowany pod Mińskiem Mazowieckim przez enkawudzystów – opowiada Jan i po chwili dodaje: – W mojej rodzinie wszyscy mężczyźni ginęli, więc matka bardzo o mnie dbała.

Ale do latania Natalia Borowska już nigdy nie wróciła. Samotna wdowa z dwójką dzieci (pan Jan ma siostrę) tuż po wojnie łatwo nie miała. – Matka walczyła o przetrwanie. Bieda w domu była, często nas pytała, czy jutro ma być zupa czy drugie, bo na dwa dania nie było szans – opowiada. Za to w niedzielę zawsze były befsztyki. Po latach pan Jan zapytał mamę, jak je zdobywała. – Okazało się, że końskie. Konina była wtedy najtańszym mięsem, łatwo dostępnym i bardzo dobrym. Ale stosunek do koni mieliśmy bardzo emocjonalny i matka wiedziała, że świadomie bym tego mięsa nie tknął. Przed wojną przecież cała Polska koniem stała, ich jedzenie było dla mnie niemal kanibalizmem – mówi. Z pomocą, oprócz koniny, przyszła mamie umiejętność strzelania. Natalia zaczęła startować w zawodach strzeleckich, w latach 50. była nawet mistrzynią Polski. – Zapytałem



JAN BOROWSKI

Ma w ofercie przeszło 20 typów samolotów i śmigłowców najbardziej renomowanych producentów.

TA NAJWYŻSZA PÓŁKA TO NIE SĄ WCALE NOWE LUKSUSOWE SAMOLOTY, TYLKO STARE RESTAUROWANE MASZYNY Z HISTORIA, CZASEM JESZCZE SPRZED I WOJNY ŚWIATOWEJ.

ją kiedyś, po co jej to strzelectwo było. Powiedziała: „Bo to łatwe takie, diety dobre, brałam was na spartakiady, mieliście wyżywienie i świeże powietrze”.

Na wczasy jeździli do chłopca pod Olsztyn, kupowali jajka i mleko, a resztę zdobywali sami: ryby, grzyby, jagody. I właśnie tam zaczęła się jego miłość do samolotów. – Niedaleko było lotnisko, przeszliśmy przez las, a tam facet puszcza model samolotu. Zawisł mu na drzewie, więc ja się szybko na nie wspiałem. Byłem tym modelem zachwycony, pamiętam dokładnie te drewniane żeberka, ten naprężony papier, coś pięknego! Facet mi go ledwo odebrał – wspomina. Po powrocie z wakacji zapisał się na zajęcia w modelarni lotniczej w Domu Młodzieży w Pałacu Kultury i Nauki, wówczas jeszcze im. Stalina. Tam uczyniono z niego inżyniera. Nauczył się pilować, szlifować, ostrzyć wiertło, konstruować modele. – Podstawowe rzemieślnicze umiejętności, które każdy mężczyzna powinien mieć, ale prawie żaden nie ma – komentuje. – Przyjmując mechanika do pracy, zawsze zadaję pytanie: czy pan kiedyś rozebrał i złożył swój motocykl? Tak po prostu, z ciekawości? Jeśli odpowiedź brzmi „nie”, to dziękuję, bo to znaczy, że to nie jest jego hobby. A że ktoś tu będzie do pracy przychodził, to nie wystarczy.

DLA PIENIĘDZY

W Konstancinie pod Warszawą, na terenach dawnego folwarku Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, ciągnie się 800-metrowy pas startowy. W budowę bazy lotniczej, którego pas jest częścią, Jan Borowski zainwestował ponad 4 mln zł. Tereny, na których baza w 2000 r. powstała, to pozostałość Starej Wisły. W razie zagrożenia zerwaniem warszawskich mostów podczas powodzi właśnie w tym miejscu przerywa się wały. – Był taki moment kilka lat temu, że niewiele brakowało. Stałem całą noc na wale i czekałem – opowiada. Samoloty, które mogły, odleciały. Reszta stała w hangarze na metrowych platformach i czekała razem z nim.

Jan Borowski swój pierwszy samolot kupił w 1993 r. Jego Husky był pierwszym prywatnym nowym samolotem w Polsce. Rok później zdecydował, że będzie sprowadzać je do Polski. – Na początku sprzedaż jednej sztuki rocznie była sukcesem, bo były lata, że nie udało mi się sprzedać żadnego. W 2006 r. sprzedałem już sześć, a w 2007 r. – 20 samolotów – opowiada. Dziś ma w ofercie przeszło 20 typów samolotów i śmigłowców najbardziej renomowanych producentów. – Na pewnym poziomie rozwoju przedsiębiorstwa nie można sobie pozwolić na ryzyko odwołanego lotu i bezproduktywne godziny

ZDJĘCIA: ROBERT GARDZIŃSKI



spędzone na lotnisku. Mniejszy samolot ma dostęp nie tylko do dużych lotnisk komunikacyjnych, ale także do setek małych lotnisk położonych w Polsce i w Europie – przekonuje. Nowe samoloty ultralekkie (od tych nieco większych sprzedawanych przez pana Jana różnią się głównie tym, że choć są tańsze i łatwiejsze w pilotowaniu, mają mniejszy zasięg i większą zawodność, bo obowiązujące je przepisy konstrukcyjne są mniej restrykcyjne) kosztują ok. 100 tys. euro. Te większe, sprzedawane przez pana Jana, to już wydatek rzędu kilkuset tysięcy dolarów. – Do tego hangar za 1000 zł miesięcznie i benzyna lotnicza. Droższa, ale samolot leci po prostej, więc pali mniej – wylicza koszty utrzymania. – Moja Cessna pali 60 litrów na godzinę, litr kosztuje około 6 zł, ale do Giżycka lecę 50 min, czyli za 50 litrów. Samochodem na tej trasie spalę podobną ilość i jadę 3,5 godz. – przekonuje. Znacznie tańsze jest natomiast ubezpieczenie, bo samolotu nikt nie ukradnie.

Rozmowę przerywa nam telefon. Jan Borowski odbiera i po angielsku tłumaczy producentowi, że nowy model nie podoba się jego klientowi ze względu na wystrój. – Wnętrze jest czarne, więc człowiek czuje się w nim jak w trumnie, a to trochę... zniechęca – tłumaczy. Najważniejszym dostawcą Jana Borowskiego jest szwajcarski producent Pilatus Aircraft. Raz w roku musi u nich zamówić samolot, który kosztuje kilka milionów dolarów, i zapłacić za niego zaliczkę w wysokości ok. 300 tys. Zwykle zamawia w ciemno, nie mając jeszcze zdecydowanego klienta, a od razu musi podać wszystkie parametry, łącznie z kolorami i szatą graficzną. Gdy po kilku miesiącach samolot jest gotowy, pan Jan ma tydzień na zapłacenie reszty jego ceny. Ostatnio zamówił jeden na maj. Ma już czterech potencjalnych klientów, ale nie wiadomo, czy któryś się zdecyduje, a zadatek trzeba było zapłacić. A co, jeśli klient się rozmyśli? – Miałem takie przypadki. Raz np. ktoś wycofał się w ostatniej chwili. Zadzwonił, przeprosił i podziękował. Zrobiłem się cały biały. Pamiętam dokładnie, jak siedziałem w pokoju hotelowym i myślałem, co robić. Musiałem ten samolot do końca roku wykupić, a był listopad. I po 15 min dzwoni telefon. „Dzień dobry, nazywam się Sebastian C., jestem właścicielem dużej firmy meblarskiej. Słyszałem, że ma pan samolot do sprzedania” – opowiada. – Samolot już zdefiniowany (parametry, kolor, wystrój wnętrza) jest tańszy. Cenę takiego gotowca trzeba nieco opuścić, ale za to jest do wzięcia od zaraz, a nie za pół roku.

DLA HISTORII

– Na co wydaję pieniądze? Jeżdżę dużo po świecie, bywałem na różnych wystawach i pokazach lotniczych. I ta najwyższa półka to nie są wcale nowe luksusowe samoloty, tylko stare restaurowane maszyny z historią, czasem jeszcze sprzed I wojny światowej. Najlepsze ceny uzyskują latające myśliwce używane w II wojnie światowej. A w Polsce takich nie ma. Wszystko zostało zniszczone albo zaprzepaszczone. Za komuny samoloty nie były to-

W POWIETRZU NIE MA ZAKRĘTÓW, NIE MA INNYCH UŻYTKOWNIKÓW DROGI. JESTEŚ TYLKO TY I PAN BÓG. MASZYNY RZADKO ZAWODZĄ, PROBLEMEM JEST ZWYKLE LUDZKA GŁUPOTA.



warem cenionym, bo ktoś mógł w nich uciec za Zachód. Te wówczas u nas produkowane miały małe zbiorniki paliwa, żeby nikt za daleko nie odleciał – opowiada. Latając po Polsce, natknął się kiedyś na lotnisku w Toruniu na starego, zapuszczonego, odrapanego Bies-a. Tych unikatowych samolotów (bo nie tylko polskiej konstrukcji i produkcji, ale także z polskim silnikiem) powstało w Polsce 310. Do dziś przetrwało jedynie kilka sztuk. – Stasiak, mój syn, wówczas kilkunastoletni, mówi: „Tato, a może byśmy ten samolot kupili?”. Czemu nie? – myślę sobie. Pytam na lotnisku, czy mają numer do właściciela. „Pewnie, że mamy, zalega nam z opłatą za parkowanie!”. Dzwonię więc do niego. Sprzeda? Sprzeda! – opowiada Jan Borowski. Samolot trzeba było następnie rozebrać na części, załadować na wynajętą ciężarówkę i zawieźć koledze do warsztatu, bo sam wówczas nie miał jeszcze gdzie go trzymać. Restaurowali go przez dwa lata. W końcu zaczął latać. Założyli fundację Zabytki Polskiego Nieba, która ma dziś certyfikat organizacji pożytku publicznego. – Przywracamy samoloty, na których latała polska armia, do stanu lotnego, a nie muzealnego – podkreśla. Odnowiony Bies tak się spodobał jego znajomemu, że ten zaprzagnął takiego samego. – Próbowałem go do tego zniechęcić. Tłumaczyłem, że to są lata pracy, że trzeba kupić takie dwa, żeby z nich złożyć jednego, ale i tak się uparł. No więc mu zrobiłem ten samolot. Miał niestety jedną wadę: był lepszy od mojego. Ale już to naprawiłem – uśmiecha się.

Jak skończyli z Biesem, Stasiak namierzył starego Jaka 11 (myśliwiec treningowy używany przez Polskie Siły Zbrojne w latach 40. i 50. XX w.), stojącego pod szkołą w Orniecie, gdzie po wojnie było aktywne lotnisko wojskowe. Lotnisko zlikwidowano, a samolot został jako pomnik przed tamtejszym technikum mechanicznym. – Wiadomo, jak wygląda samolot stojący przed szkołą: każdy chce coś z niego odkręcić. Kabina to istny lej po bombie. Dwa lata molestowaliśmy dyrektora szkoły, żeby nam ten samolot przekazał. A od sześciu lat pracujemy nad tym, aby go wskrzesić. I jest już prawie gotów – zapewnia. Żeby wskrzesić taki samolot, trzeba go najpierw rozebrać do gołej struktury kadłuba. Pomalować, wymienić skorodowane elementy, dorobić mnóstwo brakujących. I potem mozolnie to wszystko zmontować, używając często części różnego pochodzenia. Trwa to latami. – Fundacja zatrudnia trzech ludzi, którym płacę pensję z własnej kieszeni. Taka jest moja struktura wydatków: nie na bankiety i kobiety, tylko na samoloty!

DLA SPORTU

– Odkąd są systemy GPS i nie trzeba z palcem po mapie wszystkie obliczać, latanie jest bardzo proste – rozwiewa wątpliwości co do poziomu trudności takiego hobby. Natomiast z tymi dotyczącymi

bezpieczeństwa rozprawia się za pomocą angielskiego przysłowia: – „There are old pilots and bold pilots. But never both”. Do latania potrzebna jest duża podzielność uwagi i umiejętność radzenia sobie ze stresem: w momentach trudnych nie można się usztywniać, trzeba szybko podejmować decyzje – podkreśla. Jemu samemu zdarzyło się kilka awaryjnych sytuacji, np. wtedy, gdy na pięć minut przed lądowaniem zgłosił mu w powietrzu silnik i musiał posadzić samolot na polu kukurydzy. Na szczęście pole było niemieckie, więc wielkie, a kukurydza młoda, więc niska. Ale żadna z takich sytuacji nie zniechęciła go do latania. – W powietrzu nie ma zakrętów,



W KONSTANCJIE POD WARSZAWĄ

Na terenach dawnego folwarku SGGW, ciągnie się 800-metrowy pas startowy. W budowę bazy lotniczej Jan Borowski zainwestował ponad 4 mln zł.



nie ma innych użytkowników drogi. Jesteś tylko ty i Pan Bóg. Maszyny bardzo rzadko zawodzą, problemem jest zwykle ludzka głupota – mówi.

W jego ślady poszły dzieci. Córka zaczęła od pomagania jako PR manager. Teraz zajmuje się pośrednictwem w negocjacjach dotyczących możliwości zakupu przez polski rząd helikopterów atakujących Bell Viper, zdaniem pana Jana – najlepszych na rynku. Jej przyrodni brat Stasiak kończy kurs pilota i prowadzi firmę serwisową działającą w ramach JB Investments. – Od małego go w te samoloty ubierałem, w kabinach sadzałem – wspomina pan Jan. – Gdy miał 18 lat, trzy miesiące przed maturą stracił matkę. Został sam, miał tylko mnie i tę maturę za chwilę. To było prawdziwe wyzwanie – mówi Jan Borowski. – Te wszystkie samoloty to frajer. Dzieci na ludzi wychować, to jest sukces. **S**