

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 7(15)/2011 • Lipiec

W tym numerze

- Nagrody, wyróżnienia i statystyki2
- Instrukcja dla pasażerów3
- Najlepsze komedie lotnicze5
- Le Bourget.....8
- Bornholm jak z nut 14

Nagrody, wyróżnienia i statystyki

Nagrody za czerwiec

Czerwiec był kolejnym miesiącem wysokiej aktywności pilotów. Na nagrody zasłużyli:

Złota:

- kpt. I. Wołczyński (23 loty),
- kpt. A. Klawikowski (20 lotów),

Srebrna:

- kpt. Ł. Banasik (19 lotów),

Brązowa:

- kpt. M. Szczepkowski (14 lotów),
- kpt. K. Deptuła (12 lotów),
- kpt. S. Budzyła (11 lotów).

Pilotom gratulujemy nagród i życzymy wielu udanych lotów w kolejnym miesiącu.

Nagrody półroczne za TDR

W pierwszym półroczu 10 pilotów uzyskało nagrody za wykonanie min. 20 lotów ze średnią wartością przyziemienia niższą niż 200 ft/min. Są to w kolejności alfabetycznej:

- kpt. Ł. Banasik,
- kpt. S. Budzyła,
- kpt. K. Deptuła,
- kpt. A. Klawikowski,
- kpt. B. Kowal,
- kpt. M. Stabryła,
- kpt. M. Szczygieł,
- kpt. S. Wawak,
- kpt. P. Widźgowski,
- kpt. I. Wołczyński.

Dział techniczny gratuluje pilotom i dziękuje za zrozumienie i udaną współpracę. Kierownik mechaników, p. Edzio, przekazuje skromną nagrodę ufundowaną przez dział dla wymienionych pilotów – butelkę sake. Nagroda znajduje się na lotnisku w Tokio, w skrytce A3411. Prosimy pilotów o jej dostarczenie przy okazji

najbliższej wizyty w Japonii.

Ocena półrocza

Minęło pierwsze półrocze 2011 roku, czas na jego krótkie podsumowanie. Było to rekordowe półrocze dla naszej firmy. Niemal w każdym miesiącu piloci bili rekordy liczby lotów, co pokazuje rys. 1. W sumie w pierwszym półroczu wykonano 1050 lotów z bardzo wysokim poziomem jakości (ok. 98%).

Statystyka finansowa

Kierownik działu planowania i analiz, G. Nom przygotował prognozę na drugie półrocze na podstawie liczby lotów w poprzednich latach (przerwana linia na rys. 1). Wynika z niej, że należy zmienić kierownika działu planowania i analiz.

Dział finansów z zadowoleniem przesyła informację, że w ciągu półrocza spłacono 2/3 kredytu zaciągniętego w styczniu na zakup nowych samolotów. T. Roll, nowy zastępca kierownika działu finansów uważa, że do końca września uda się spłacić cały kredyt i liczy w związku z tym na specjalną premię za noszenie walizek z pieniędzmi do banku.

Kierownik dział finansów uznał, że wysokie zyski firma odniosła za przyczyną pracowników tegoż działu i dlatego nagrody otrzymali ci właśnie pracownicy (ołówek do samodzielnego zastrugania z gumką). Poszukujemy nowego kierownika działu...

Łącznie w pierwszym półroczu zarobiliśmy 98,8 mln zł.

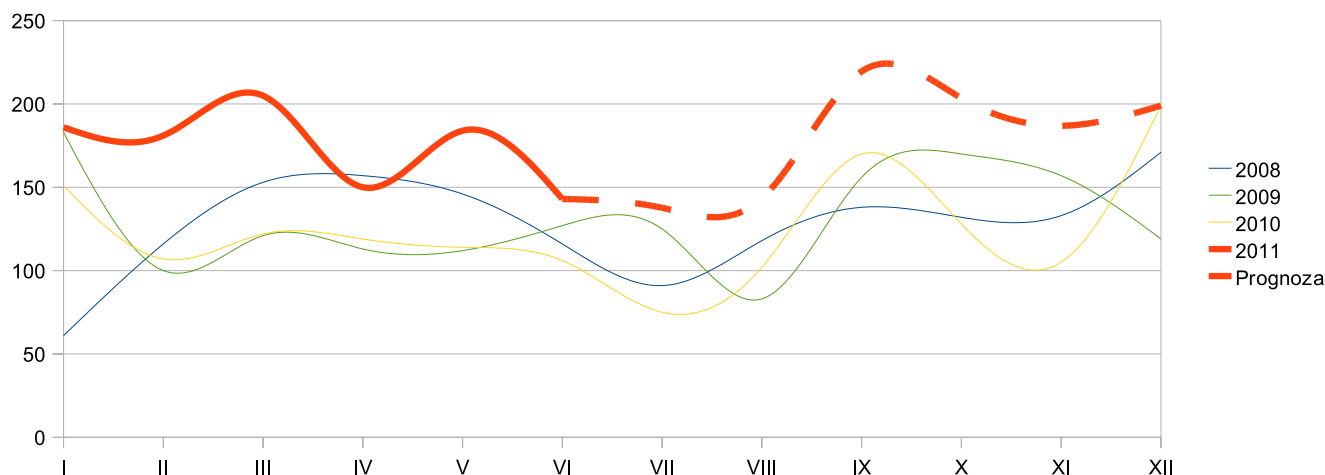
Statystyka lotów

Najwięcej operacji wykonujemy oczywiście z Gdańska (22%) oraz pozostałych polskich lotnisk (ok. 28%). Najwięcej lotów wykonał B738 (20%) pokonując 120 tysięcy mil. Znaczną liczbę lotów wykonały także A320 (17%), B736 (16%).

Największy zysk dla firmy wygenerowały samoloty: B738 (23%) i B763 (20%), przy czym najwyższy zysk na 1 milę lotu wykazuje B763 (94 zł) oraz MD11 (83 i 72zł zależnie od typu). MD11 okazał się także najbardziej dochodowy w przeliczeniu na 1 lot – niemal 128 tys. zł.

Komisja kontroli lotów miała pełne ręce roboty, najwięcej lotów sprawdził CEO (444), następnie EO (320) i kpt. Piotr Widźgowski (235). To mówiłem ja – Jarząbek Wacław, trener drugiej klasy.

Liczba lotów wg miesiący



Rys. 1. Liczba lotów od 2008 roku

Instrukcja dla pasażerów

Czyli czego o lataniu można
dowiedzieć się z filmów

Ten tekst został przygotowany na podstawie artykułu 10 lies movies tell about air travel, który można znaleźć z internetu (w kilku miejscach dlatego nie podaję źródła, bo nie wiem które jest pierwotne).

Pasażerowie obawiają się najróżniejszych rzeczy podczas lotu. Swoją wiedzę czerpią z filmów katastroficznych lub sensacyjnych. Co ciekawe, często nie zwracają kompletnie uwagi na to co rzeczywiście może się zdarzyć – nie mają bowiem żadnej wiedzy z zakresu awiacji. Przyjrzyjmy się temu, czego spodziewają się pasażerowie.

1. Snakes On A Plane (2006): Na pokładzie samolotu można znaleźć jadowite węże i inne miłe zwierzątka. Jest to w praktyce mało prawdopodobne, bo zgodnie z przepisami, na pokład nie mogą być wprowadzone żadne zwierzęta, które mogłyby w jakiegokolwiek sytuacji zagrażać ludziom. Ani węże, ani drapieżne ptaki, ani inne straszące z ekranów zwierzęta.

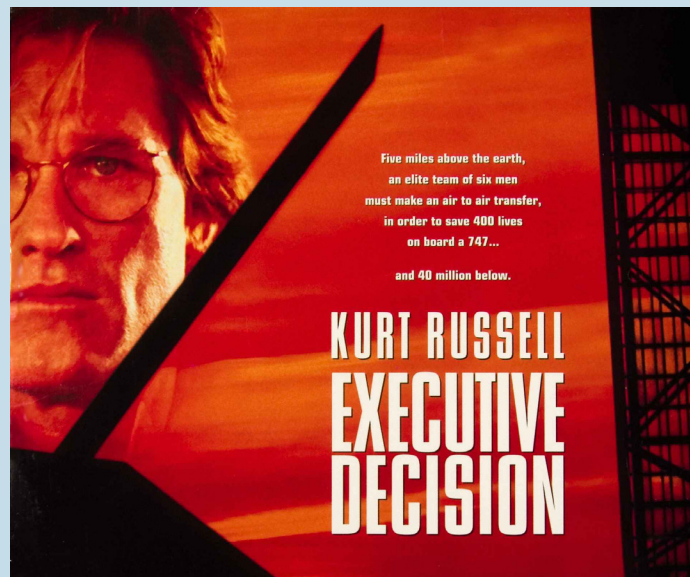


2. Air Force One (1997): terroryści czekają na pokładzie każdego samolotu, nawet AF1. Cóż, nawet gdyby porwany jeden samolot tygodniowo (a jest tych zdarzeń znacznie mniej), to miałbyś szansę 1 do 135 tysięcy, że będziesz na pokładzie takiego samolotu. Poza tym po wrześniu 2001 temat przestał w zasadzie być aktualny. Terroryści uznali temat za wyczerpany.



3. Executive Decision (1996): Nawet Steven Seagal nie ochroni Cię przed terrorystami. Moja żona uważa ten film za najlepszy

film Seagala – grana przez niego postać ginie po 5 minutach filmu i więcej się nie pojawia. Prawdę mówiąc nie wiem czy pasażerowie powinni bardziej bać się terrorystów czy Seagala na pokładzie.



4. Con Air (1997): Nawet najlepiej zabezpieczony transport więźnia może zakończyć się krwawą próbą odbicia. W praktyce (przynajmniej w USA) informacje o transportach są bardzo chronione i przekazywane dopiero w ostatnim momencie. W Polsce... hm... nasze więźniarki nie latają.



5. Cast Away (2000): Jeśli zobaczysz Toma Hanksa na pokładzie, to na pewno wylądujesz na samotnej wyspie. Szanse na uczestnictwo w poważnym incydencie lotniczym są jak 1 do 11 milionów (wypadek samochodowy 1 do 5000). Jeśli masz mieć problemy, zdrażają się zatem w drodze z domu na lotnisko lub z powrotem.

6. Stealth (2005): Awaria automatycznego sterowania samolotem prowadzi do poważnych problemów. Cóż, technicznie możliwe jest latanie bez pilota na pokładzie. Tylko kto by wszedł do takiego samolotu. Na dziś, można to między bajki włożyć.

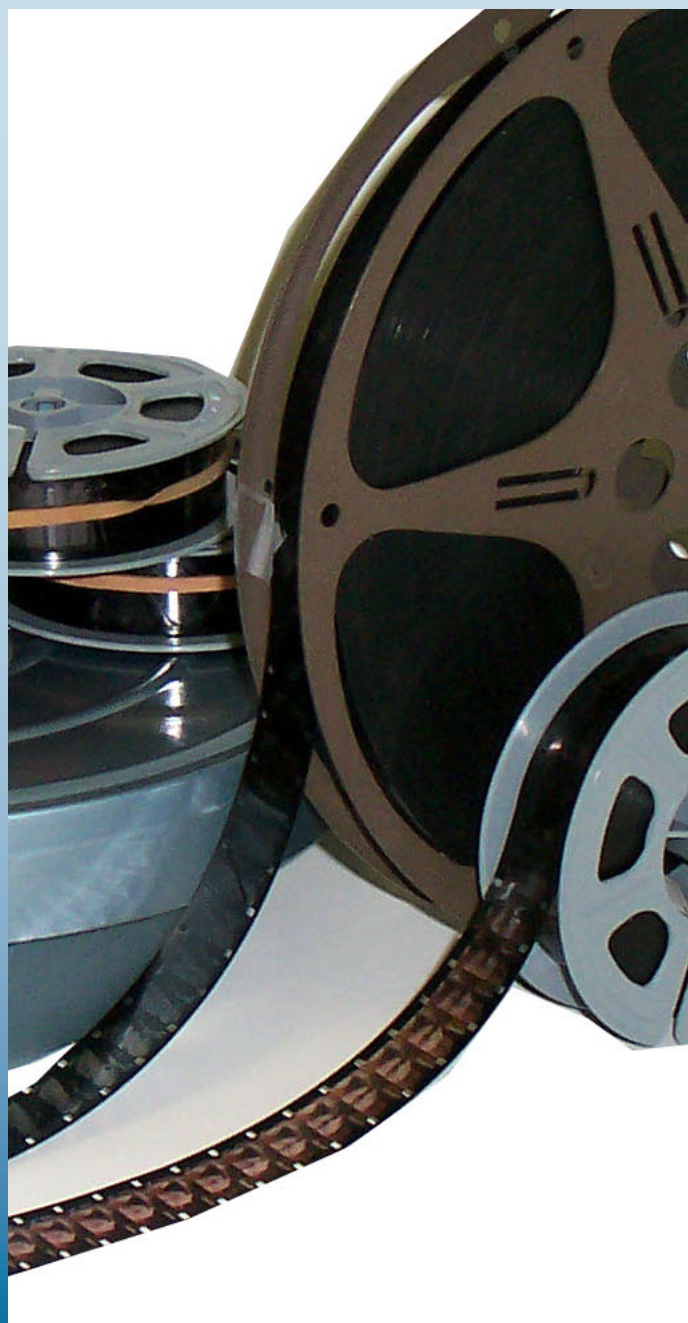


miętać, że podczas odprawy pasażerowie są obserwowani przez kontrolę również pod kątem podejrzeń chorobowych.



7. War of the Worlds (2005): Obcy zestrzelał Twój samolot. Kiedyś, gdy popularny był projekt SETI, uruchamialiśmy dziesiątki komputerów w poszukiwaniu obcych cywilizacji. Nie znaleźliśmy żadnej. Na razie żaden obcy nie zestrzelił samolotu.

8. Flight of the living dead (2007): Przewożone zombie atakują na 30000 stóp. Pomijając wątpliwe istnienie zombie, trzeba pa-





Bardzo subiektywny przegląd

Najlepsze komedie lotnicze

Airplane! (1980) – Czy leci z nami pilot?

Załoga samolotu nagle traci przytomność w wyniku zjedzenia nieświeżej potrawy (jakby widział kto kiedy świeżą na pokładzie). Jedyną osobą zdolną do wylądowania Boeingiem 707 jest ekspilot, który boi się latać. Marzenie dla v-pilotów... Rewelacyjna komedia z Leslie Nielsenem (debiut komediowy), Robertem Haysem oraz Julie Hagerty. W kinie uśmiełem się do łez.

Cytat z filmu: „Surely you can’t be serious” „I am serious, and don’t call me Shirley” zajął 79. miejsce na liście 100 najlepszych cytatów w historii kina tworzonej przez Amerykański Instytut Filmowy. Sam film znalazł się na 10 miejscu wśród najlepszych komedii.

Oko doświadczonego pilota znajdzie w filmie błąd: wprawdzie zewnętrzne zdjęcia pokazują Boeinga 707, ale zdjęcia kabiny pochodzą z DC-9. Dźwięk silników wzięto natomiast z innego filmu z 1957 roku (stąd słychać silniki tłokowe). W niektórych ujęciach (pod koniec filmu) widać natomiast B727. Natomiast w scenie mycia szyby występuje B747.

Warto także zwrócić uwagę na architekturę lotniska – wszystkie zdjęcia powstały w Los Angeles (lotnisko odlotu), chociaż duża część akcji dzieje się na wieży w Chicago.

Lotniczy cytat:

Roger Murdock: Flight 2-0-9'er, you are cleared for take-off.

Captain Oveur: Roger!

Roger Murdock: Huh?

Tower voice: L.A. departure frequency, 123 point 9'er.

Captain Oveur: Roger!

Roger Murdock: Huh?

Victor Basta: Request vector, over.

Captain Oveur: What?

Tower voice: Flight 2-0-9'er cleared for vector 324.

Roger Murdock: We have clearance, Clarence.

Captain Oveur: Roger, Roger. What's our vector, Victor?

Tower voice: Tower's radio clearance, over!

Captain Oveur: That's Clarence Oveur. Over.

Tower voice: Over.

Captain Oveur: Roger.

Roger Murdock: Huh?

Tower voice: Roger, over!

Roger Murdock: What?

Captain Oveur: Huh?

Victor Basta: Who?

Dr. Strangelove or: How I Learned to Stop Worrying and Love the Bomb (1964) – Dr Strangelove, czyli jak przestałem się martwić i pokochałem bombę

Szalony generał, szef bazy lotnictwa wojskowego, w której stacjonują samoloty B-52 wyposażone w głowice jądrowe, samowolnie uruchamia procedury ataku na Związek Radziecki. Procedury bezpieczeństwa są tak skonfigurowane, że tylko on zna kod do odwołania akcji. Politycy i generałowie zgromadzeni w Waszyngtonie próbują rozwiązać problem. W międzyczasie okazuje się, że Rosjanie posiadają broń automatycznego odwetu – wybuch atomowy na ich terytorium spowoduje wystrzelenie rakiet z głowicami atomowymi we wszystkich kierunkach.

W tej absurdalnej nieco scenerii Stanley Kubrick, reżyser filmu, doskonale pokazuje sposób myślenia polityków, wojskowych i samych żołnierzy. Film należy zaliczyć do kategorii



Dr Strangelove (1963)



FullMovieRe

czarnych komedii. Jego premiera została opóźniona o rok, gdyż uznano, że po zabójstwie J. F. Kennedy'ego film nie zostałby dobrze przyjęty. Prosimy nie regulować odbiorników – film jest czarno-biały. Takie było zamierzenie reżysera. W filmie grają Peter Sellers, George C. Scott i Sterling Hayden. Bardzo doceniłem Scotta po tej roli, nie wiedziałem, że ma taki potencjał. Niektórzy oceniają, że to najlepsza jego rola. Sellers popisuje się swoją grą aktorską – ponoć większość jego kwestii była improwizowana i nie miała pokrycia w scenariuszu. Film rozśmiesza nie tylko widzów. W niektórych scenach widać jak aktorzy pękają ze śmiechu. Nic dziwnego, że film został uznany przez Amerykański Instytut Filmowy za 26. największy film wszech czasów i 3. najlepszą komedię.

Spora część akcji dzieje się na pokładzie jednego B-52. W czasie kręcenia filmu samoloty te były najnowocześniejszym sprzętem, dlatego USAF odmówiły współpracy przy filmie. Ekipa filmowa odtworzyła zatem kabinę B-52 na podstawie kilku zdjęć z gazet. Zrobili to tak dobrze, że FBI zaczęło śledztwo dotyczące wycieku poufnych informacji.

Ekipa wyposażała samolot w obrotowy radar, który pozwalał na uzyskanie obrazu dookoła samolotu. Co więcej pokazywał obiekty wielkości rakiety ziemia-powietrze oraz jej eksplozję. W latach 60. nie było urządzeń o takiej dokładności, a B-52 nigdy nie miały w pełni obrotowych radarów. Poza tym Rosjanie nie posiadali w 1963 roku rakiet o zasięgu podanym w filmie (50 mil).

Ciekawostką może być także sposób czytania liter alfabetu. W 1963 roku obowiązywało już R – Romeo, jednak w filmie czytane jest jako „Robert”, co funkcjonowało tylko w RAF w latach 1924-43, a potem zostało zastąpione przez „Roger” i w końcu w 1956 roku przez „Romeo”.

Cytaty z filmu:

President Merkin Muffley (poinformowany o rozpoczęciu ataki nuklearnego): *General Turgidson, I find this very difficult to understand. I was under the impression that I was the only one in authority to order the use of nuclear weapons.* General „Buck” Turgidson: *That's right, sir, you are the only person authorized to do so. And although I, uh, hate to judge before all the facts are in, it's beginning to look like, uh, General Ripper exceeded his authority.*

Major T. J. „King” Kong (dowódca B-52) czytający zawartość

zestawu do przetrwania dla załogi samolotu: *Survival kit contents check. In them you'll find: one forty-five caliber automatic; two boxes of ammunition; four days' concentrated emergency rations; one drug issue containing antibiotics, morphine, vitamin pills, pep pills, sleeping pills, tranquilizer pills; one miniature combination Russian phrase book and Bible; one hundred dollars in rubles; one hundred dollars in gold; nine packs of chewing gum; one issue of prophylactics; three lipsticks; three pair of nylon stockings. Shoot, a fella' could have a pretty good weekend in Vegas with all that stuff.*

President Merkin Muffley: *Gentlemen, you can't fight in here! This is the War Room.*

Rosjanie nie ujawnili wcześniej, że posiadają broń automatycznego odwetu. Stąd dialog:

Dr. Strangelove: *Of course, the whole point of a Doomsday Machine is lost, if you *keep* it a *secret*! Why didn't you tell the world, EH?* Ambassador de Sadesky: *It was to be announced at the Party Congress on Monday. As you know, the Premier loves surprises.*

I na koniec coś aktualnego również w naszych czasach:

President Merkin Muffley: *I will not go down in history as the greatest mass-murderer since Adolf Hitler.* General „Buck” Turgidson: *Perhaps it might be better, Mr. President, if you were more concerned with the American People than with your image in the history books.*



FullMovieRe



Hot Shots

Parodia Top Gun, w której utalentowany, ale niezrównoważony pilot musi przezwyciężyć wspomnienia o ojcu-pilocie i ocalić misję wojskową sabotowaną przez producentów broni. W filmie grają m.in. Charlie Sheen - jako Topper Harley (nazwisko wzięte od nazwy motocykla z lat 60. - Harley'a Topper), Lloyd Bridges – zastąpił on w filmie George'a C. Scotta (patrz: Dr Strangelove).

Film niezbyt trzyma się faktów lotniczych. Nic dziwnego – armia nie chciała zbytnio współpracować przy parodii Top Gun. Stąd lotniskowiec został zбит z desek na niewielkiej wysepce, a zdjęcia robiono w takich ujęciach, aby sprawić wrażenie, że znajduje się na pełnym morzu. W niektórych ujęciach (wschód Słońca) zostały wykorzystane zdjęcia U.S.S. Nimitz. Samoloty używane w filmie to Follandy Fo-145 Gnat – wykorzystywane przez RAF myśliwce szkoleniowe oraz akrobatyczne. Wyszły z użycia w 1979 roku. Nigdy nie były używane przez USAF. Co więcej – nigdy nie były przystosowane do operowania z lotniskowców. W indyjskich siłach zbrojnych (gdzie Follandy były używane) otrzymały ksywę „Sabre Killer”, ponieważ wslawiły się dużą liczbą zestrzeleń słynnych F-86 Sabre amerykańskiej produkcji.

Cytaty:

Admiral Benson: Be seated! Ah... Many of you are wondering what's wrong with my pants, well they started running short on materials right before they got to the knees so don't give me any shit. Ah. I look out there on all you wonderful guys and I say to myself „What I wouldn't give to be 20 years younger... and a woman”. You know, I've personally flown over 194 missions and I was shot down on every one. Come to think of it, I've never landed a plane in my life.

Lt. Commander Block: American planes will always be superior as long as there are wonderful men like you in the cockpit. And German parts.

[Wash Out can't read the number on the runway he's landing on]

Jim 'Wash Out' Pfaffenhach: I need clearance to land on runway thirty... thirty... something!

Air Controller: Thirtysomething's been cancelled.

Jim „Wash Out” Pfaffenhach: You've got six bogies heading toward you!

[sneezes on the radar screen]

Jim „Wash Out” Pfaffenhach: Oh my God, a dozen more of them! And a blimp, a big, shiny blimp and it's slowly moving south!





Jadąc do Paryża, nie przypuszczałem, że znajdę się na Le Bourget. Jakoś nie skojarzyłem faktu, że Paris Air Show, będzie w Paryżu i że będzie wtedy, kiedy i ja tam będę. No cóż... człowiek ma chyba za małą głowę na myślenie o wszystkim.

Dzień po przyjeździe do Paryża, dostałem maila od kolegi, o tytule „Ja bym poszedł...”, z linkiem. Tylko z linkiem. Kliknąłem i już wiedziałem, że muszę tam iść. Bilet kupiłem prawie natychmiast, przez Internet, pozostało tylko udać się do pobliskiego centrum handlowego po jego odbiór w sklepie fnac, coś jak nasz empik.

Po zakupie biletu zdecydowałem też, że odpuszczę sobie spotting na CDG, bo tam podobno trzeba mieć jakieś specjalne pozwolenie. Można oczywiście jechać w ciemno, tak po polsku, po partyzancku, ale jak np. policja przyjedzie wylegitymować spotterów, to kara za spotting bez pozwolenie to ok. 300 euro. Nie warto ryzykować. A bilet na Le Bourget kosztował tylko 13 euro. Dobrze, że na Orly nikt nie pyta i nie wymaga pozwoleń. Mają nawet specjalny taras widokowy na dachu terminalu Orly Sud. Trochę dalej od nas, niż do Wrocławia, gdzie zwyczajowo jest najbliższy czynny taras widokowy, ale za to więcej się dzieje. Relacja z Orly w następnym numerze.

Ale wróćmy do tematu głównego czyli do 49 targów i pokazów lotniczych w Paryżu lub jak kto woli 49e Salon International de L'Aeronautique et de L'Espace Paris Le Bourget 2011. Jak pewnie wiecie, targi trwały od 20 do 26 czerwca, z tym, że

20-24 to część branżowa, a pozostałe 3 dni są otwarte dla szerokiej publiczności. Tegoroczna część targowa była szczególna pod względem nowych kontraktów, jakie zawarł Airbus. 730 samolotów to rekord. Boeing zdołał sprzedać tylko 143 samoloty, w tym 3 nowe B747-8. Podejrzewam, że gdyby te targi były w USA, to proporcje byłyby odwrotne. Miał też miejsce incydent – holowany A380, który obok Dreamlinera i 2 747-8 (cargo i PAX) miał być głównym hitem imprezy, zahaczył skrzydłem o jeden z budynków. Uszkodzenie wyeliminowało go z pokazów, zastąpił go A380 w malowaniu Korean Air. Ja się szykowałem, że już go nie zobaczę w locie, ale albo naprawili albo podmienili, bo w sobotę A380 latał i wyczyniał takie rzeczy, że w życiu bym nie podejrzewał, że można to zrobić taką maszyną.



Fot. 2. Symulator A 320

25 czerwca 2011 budzik zadzwonił o 730LT. Pomimo, że to sobota, wstałem dużo chętniej niż do pracy. Szybki prysznic, śniadanie, plecak na plecy, w nim aparat – bateria full, 2 karta pamięci w zestawie, Just In case, mapa, bilet i byłem cleared for tak-off. Hotelowy busik zawiózł mnie na stację i okazało się, że... na inną niż chciałem. Wszystko dlatego, że pan kierowca mówi po angielsku tak jak ja po francusku czyli zna 3 słowa. Dzięki mapkom dałem radę i wyszło, że muszę tylko 2 razy się przesiąść z jednej linii metra na kolejną, żeby dotrzeć do Le Bourget. Godzinę później byłem już w ostatnim z pociągów. Miałem chwilę paniki, ponieważ nie mogłem znaleźć biletu na air show w plecaku. Już miałem przed oczami widmo powrotu do hotelu i stracone 4h, ale na szczęście okazało się, że bilet jest, tylko w innej kieszeni plecaka.

Na stację Le Bourget dotarłem około 10 – dla mnie to drugi koniec Paryża. Stamtąd na pokazy kursowały darmowe autobusy, jednak dostanie się do nich oznaczało odstanie w gigantycznej kolejce, uporządkowanej jednak w wężyk, jak na lotniskach. Co chwilę przyjeżdżały kolejne pociągi, które wypływały masy ludzi chcących dostać się na lotnisko. Byłem zdumiony, jak dobrze jest to wszystko przygotowane, jak służby panują nad tym całym tłumem. W Polsce już dawno cała okolica została by sparaliżowana przez pieszych i różnej maści pseudo-sprytnych cwaniaczków chcących ominąć kolejkę. Oceniam, że do autobusu przede mną było z 1000 osób, ale kolejka nie stała nawet na minutę – powoli, ale cały czas się przesuwała. Autobusy przyjeżdżały po 3,



Fot. 1. Modele śmigłowców bojowych Mi

ludzie wchodzili, kolejno odjeżdżały, a niemalże w tym samym momencie podjeżdżały kolejne 3. 20 minut to max. czas oczekiwania. Potem kolejne 20 minut w busie, bo drogi dojazdowe do lotniska były zakorkowane i około 11 byłem na miejscu.

Już na samym początku wszystko robi niesamowite wrażenie – wszędzie jest niezwykle czysto, służby dbają o porządek, pracownicy chodzą w czarnych workach i zbierają śmieci od publiczności – podejrzewam, że z uwagi na bezpieczeństwo nie ma koszy na śmieci. Informacja co krok, punkty z jedzeniem, stoliki, parasole ławeczki – wszystko to na głównej alei pomiędzy dwoma halami. Ale te wszystkie punkty to nie ordynarne namioty ogrodowe z Obi, wbite w klepisko, jak u nas, na różnych pokazach, tylko normalne budki, z pełnym zapleczem – kuchnia, zlewy, kibelki dla obsługi – pełna kultura.

W hali nr 3 producenci części. Niby nic wielkiego, niezbyt ciekawe wystawy, jednak patrząc na niektóre części w gablotach, wielkości 2-3 cm, to nawet nie mając pojęcia do czego służą, człowiek zaczyna zdawać sobie sprawę, jak skomplikowanymi maszynami są współczesne samoloty. Wszystko to pracuje poza oczami pasażera czy załogi, nie widzimy tego, więc się nad tym nie zastanawiamy.



Fot. 3. Modele Sukhoi Super Jet



Fot. 4. Symulator A 320

W hali nr 4 – również trochę części, ale też modele śmigłowców bojowych MI, modele Tupolewów, Antonowów, Sukhoi Super Jetów, także pół kadłuba nowego jeta od Chińczyków – z CACC – Commercial Aircraft Corporation of China – z zewnątrz wygląda trochę jak krzyżówka A318/319 z E190. Wewnątrz nie widziałem, bo kolejka była na pół hali. Opuściłem sobie. Ale także fajne stoiska z silnikiem A380 bez obudowy – robi wrażenie – oraz 2 symulatorami A320. Jak to zobaczyłem, to miałem ochotę złapać za joya, wykręcić jakiegoś ILSa – Adrian, musisz coś takiego zbudować w KSLu i wtedy się do Gdańska przeprowadzam



Fot. 5. Silnik A 380

Kolejna hala, nr 2 to głównie stoiska EADS i Dassault Aviation – dużo modeli maszyn, prezentacje 3D itp., ale też były wystawione różne silniki lotnicze – prawdziwe i modele, gdzie np. środkowa część obudowy jest przezroczysta i widać kręcące się turbiny, a światłowodowe podświetlenie pokazuje przepływ paliwa, moment zapłonu mieszanki i wylot gazów – czad!!

Z hali wyszedłem na teren wystawy statycznej. Zaczęło się od kilku małych maszyn, w tym akcentu polskiego – Orki i AT3 z Mielca. Także Piaggio, u nas znany ze służby w LPR, Diamond DA40, kilka wiroplątów i inne. Następnie śmigłowiec bojowy, chyba Eurocopter X3 i kilka samolotów bezzałogowych. Pierwszy duży jet to wersja A300 Zero G, która jest używana do lotów symulujących warunki zerowej grawitacji.

Następnie trafiłem do Concorde Hall, gdzie były stanowiska



Fot. 6. Concorde

różnych firm rekrutujących do pracy w lotnictwie. Wszystko po francusku, więc nie wiem, jakie stanowiska oferowali. Najciekawsze było stanowisko Air France, gdzie był symulator lotu szybowcem – z tyłu siedział jeden z pilotów, który ustawiał warunki i widziałem, że zapisywał sobie coś po locie każdego chętnego. Pewnie postałbym w tej kolejce i spróbował, ale od razu zapytałem czy gdyby chciał zostać pilotem w AF to muszę znać francuski. Po twierdzącej odpowiedzi – zrezygnowałem.

Jeżeli chodzi o Concorde Hall, to najciekawsze jednak było co innego. Wszedłem tam, patrząc na lewo od wejścia – podwozie główne prawe Concorde'a. Wygląda fajnie. Tylko dlaczego przymocowane do sufitu? O... to nie sufit, to spód skrzydła Concorde'a, za podwoziem gondola 2 prawych silników. Nie skojarzyłem od razu, bo cała hala była zastawiona stoiskami, ale na co dzień trzymane są tam 2 Concorde'y, które są udostępnione do zwiedzania. Skorzystałem z tej możliwości, ale o tym za chwilę.



Fot. 9. ATR 72-600



Fot. 7. Boeing B 747 Air France



Fot. 10. Jedyńy widoczny kawałek pasa był w połowie zastąpiony przez A380

Obok Concorde Hall ustawione są 2 rakiety kosmiczne, a za nimi B747-100, również udostępniony do zwiedzania. 5E za bilet. Stałem w koleczce, a tu koleś przyszedł i mówi, że już nie sprzedają biletów ani na Concorde'a ani na 747. Pełne obłożenie. Zaczną sprzedawać koło 14.

Następne maszyny na wystawie statycznej to m.in. Lockheed Super Constellation w malowaniu Breitling - Proud of Switzerland, DC-3 w malowaniu Air France, C130 Hercules i Boeing C5 Galaxy od US Air Force, także A318 Elite, nowy ATR 600,



Fot. 8. Lockheed Super Constellation



Fot. 11. C-130 Hercules



Fot. 12. DC-3 w malowaniu Air France

Airbus A400M – wojskowy i największy – A380.

Najwięcej ludzi przy A380, ale nie tylko z powodu tego, że to ten samolot. Za nim nie było już żadnych budynków wystawo-targowych i tylko z pod jego skrzydeł i nad nim można było dostrzec kawałek pasa startowego. Widać to dobrze na planie – cały różowy teren to wystawa statyczna. Żółte budynki na prawo od pasa były dla „branżowych” i tylko oni mieli bezpośredni widok na pas startowy. Trochę słabo to zorganizowane pod tym względem, ale jak już coś latało, to wszystko działo się nad budynkami. Moment startu i lądowania można było natomiast oglądać na telebimach, rozstawionych w kilku miejscach.



Fot. 13-14. PZL Orka i AT3 z Mielca

Obok A380 był jeszcze ogromny namiot z samolotem Solar Impulse – tym na baterie, ładowane energią słoneczną. Podobno przymierzają się do lotu non-stop dookoła świata tą maszyną. Jest duża – rozpiętość skrzydeł i długość prawie jak A380, a może nią lecieć tylko jeden pilot. Resztę miejsca zajmują akumulatory, dające napęd dla 4 śmigieł. Na co dzień maszyna bazuje w Brukseli – kolega z kursu, który do niedawna miał biuro niedaleko brukselskiego lotniska, opowiadał, że widział tę maszynę w akcji – lekko pokracznie wygląda z racji ogromnych skrzydeł i ich nieproporcjonalności do grubości kadłuba. Ja niestety mogłem zobaczyć Solar Impulse tylko w hangarze. I to przez otwarte drzwi, bo kolejka, żeby tam wejść była na 1,5h.



Fot. 15-16. Pokazy akrobacji

Ok. 1230LT rozpoczęły się pokazy. Najpierw jakiś helikopter, potem ze 2-3 maszyny akrobacyjne, tradycyjne, łokowe, później kilka maszyn wojskowych. Nie ma się tu co za dużo rozpisywać bo akrobacje są wszędzie takie same. Ja bardziej czekałem na jakąś dużą maszynę – niekoniecznie A380 bo nie wiedziałem czy ten będzie latał. Natomiast niedaleko Le Bourget, cały czas przełatywały też startujące maszyny z CDG. Udało mi się uchwycić, nawet całkiem wyraźnie, jednego B747 AF.



Fot. 17. Boeing B 747 Air France

W międzyczasie próbowałem się ponownie dostać do Concorde'a, jednak jak przyszedłem, około 14, okazało się, że znowu nie sprzedają biletów. Namierzyłem tego samego kolesia i powiedziałem mu, że kazał mi przyjść koło 14, przyszedłem, a

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

tu znowu „już” nie sprzedają. Widocznie mnie zapamiętał, bo dostałem od niego bilet gratis – 5E zostało w kieszeni, miałem później, w Paryżu, w Lafayette Galery na fajną koszulkę na wyprzedażach



Fot. 18-19 Airbus A380 w locie

I kiedy tak czekałem na wejście do Concorde’a, bo to co pół godziny są te wycieczki, nagle znad jednego z budynków wyleciał A380. Dobrze, że mój aparat się szybko uruchamia. Coś niesamowitego, zobaczyć jak ta maszyna, pomimo swoich monstrualnych rozmiarów kręci na niebie różne figury, włącznie z niskim przelotem, na maksymalnych klapach i przy max. kącie natarcia. Nie wiem czy limity systemu fly-by-wire można wyłączyć, ale chyba tak, bo momentami piloci operowali na przechyłach co najmniej 60-70 stopni. Standardowo FBW pozwala na przechył nie większy niż 45 stopni, po czym „odbiera” pilotowi kontrolę nad

maszyną (odłącza joystick) i wyrównuje. Najbardziej podobało mi się podejście do lądowania – zrobili krąg nad lotniskiem i zaczęli zniżać. Ale nie normalnie, z 3-stopniową ścieżką, jak zwykle, tylko prawie nurkując. Widać to na zdjęciach. Wysunęli przy tym podwozie, następnie ostry zakręt i lądowanie, full visual, z baaaardzo krótkiej prostej. Mistrzostwo świata. Szkoda, że nie widziałem momentu, w którym uruchamiał silniki i kołował do pasa – czekałem wtedy na bilet do Concorde’a.



Fot. 20. Concorde

Sam Concorde zaskoczył mnie bardzo. Spodziewałem się mniejszego wnętrza niż w tradycyjnych maszynach, bo oglądałem kilka filmów o tym samolocie, czytałem trochę, ale mimo wszystko wydawało mi się, że jest większy. Z zewnątrz to spora maszyna, z bardzo wysoko umiejscowionym kadłubem, ale wewnątrz jest strasznie wąska i niska. Nie zapominając oczywiście o tym, że ten samolot miał wyłącznie konfigurację klasy biznes, wyobraźcie sobie współczesny samolot, o kabinie pasażerskiej z 2 podwójnymi rzędami foteli w rozmiarze i standardzie normalnej economy i kabiną, która kończy się mniej więcej na wysokości schowków na bagaż nad głowami pasażerów. Stojąc, niemalże dotykałem głową sufitu.



Fot. 21. Wnętrze Concorde

Wchodząc do samolotu musiałem się schylić, ponieważ górna krawędź wejścia jest mniej więcej na wysokości 1,7m od podłogi. Po wejściu należy również pozostać przechylonym, ponieważ pod sufitem, w części załogi, znajduje się głośnik i tzw.



Fot. 22. Kabina pilotów Concorde



Fot. 24. Francuski zespół akrobacyjny w akcji

na myśliwcach. Po tej pierwszej maszynie również nie spodziewałbym się, że może lecieć prawie, że w locie odwróconym – takie rzeczy wyczyniali z nią na niebie Piloci. Pokaz myśliwców był niezły, aczkolwiek bez specjalnych fajerwerków. Być może dlatego, że akurat się zachmurzyło i pułap chmur zszedł dość nisko. A jak wiadomo, w poziomie znacznie trudniej wykonać pewne manewry niż w pionie.

Powrót zajął mi nieco dłużej, ponieważ zatrzymałem się jeszcze na kilka godzin w samym Paryżu, gdzie odbywała się parada... hmm... równości. Nie wypada pisać inaczej ;-). Ale to raczej nie jest temat na nasz Newsletter, podobnie jak opis samego Paryża, który, przynajmniej w ścisłym centrum spodobał mi się bardzo. O ile czas pozwoli, zamiast EPGD-EPKK będę teraz częściej odwiedzał LFPG i LFPO. To wirtualu. W Realu na pewno muszę tam jeszcze wrócić i już tylko jako turysta, bo służbowo to po prostu za mało czasu aby chłonąć atmosferę miasta.

Podsumowując same targi/pokazy na Le Bourget, to mogę powiedzieć, że była to dla mnie największa impreza tego typu, na której byłem. Niewątpliwie było warto. Chociaż przez kilka godzin non-stop mogłem znów pobyc blisko lotnictwa. I tylko lekka zazdrość brała górę, kiedy widziałem tych wszystkich umundurowanych pilotów, którzy byli wszędzie... Ale nieważne, jeśli będziecie mieli kiedyś okazję tu być – nie możecie jej przepuścić. (BK)

PA Adress system – czyli te kolorowe światełka, dzięki którym cabin crew wie kto i skąd dzwoni. O tym, że ten głośnik tam jest, przypomina mi do dziś guz na głowie. Toalety są mniej więcej wielkości tych spotykanych w przyczepach kempingowych, ewentualnie nie za dużej szafy na ubrania. Bardzo klaustrofobiczne. Podobnie jak kokpit z tysiącem zegarów. Nie wiem, jak tam mieściły się 3 osoby z załogi. Chyba francuskie załogi tylko – Francuzi wszystkie rozmiary ciuchów mają o numer mniejsze niż u nas... Brytyjskie załogi musieli chyba dobierać wg wzrostu. Co by jednak nie powiedzieć o tej maszynie, to w końcu jednak Concorde...

Tym akcentem właściwie zakończyłem zwiedzanie Le Bourget. Jednak zanim wyszedłem, obejrzałem jeszcze pokaz C-130 Hercules w locie oraz pokaz francuskiego zespołu akrobacyjnego



Fot. 23. C-130 Hercules

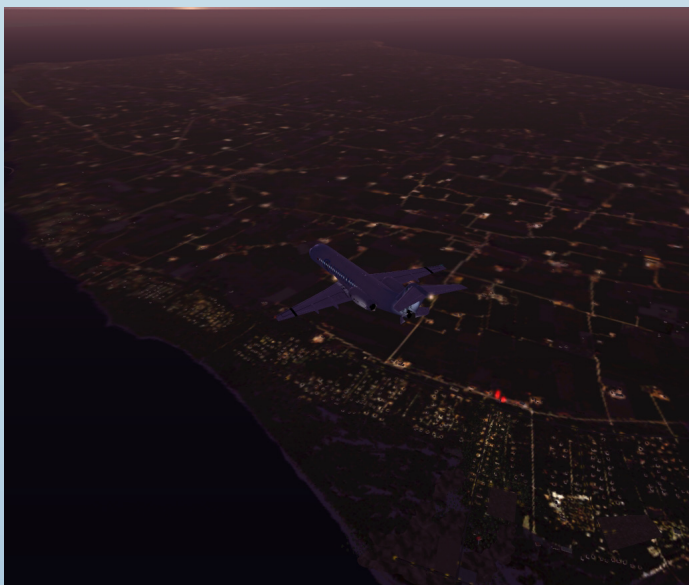


Bornholm jak z nut

Pod koniec maja 2011 roku ukazała się sceneria Bornholmu ze stajni Drzewiecki Design ([klik](#)). Jako że obsługujemy połączenie na trasie EPGD – EKRN od 2008 roku, postanowiłem sprawdzić, czy ta sceneria w rzeczywistości faktycznie wygląda tak dobrze, jak na promocyjnych obrazkach i czy jest lepsza od tej, którą wypuścił Aerosoft.

Zakup EKRN na stronie [Simmarketu](#) to jak zwykle bułka z masłem, podobnie jak pobieranie pliku (288MB). Instalacja również nie przedstawia żadnego problemu, choć rozmiar zainstalowanej scenerii to ponad 800MB. Pewnym wytłumaczeniem jest także fakt, że sceneria obejmuje nie tylko port EKRN, ale całą wyspę i mały bonusik na północ od Bornholmu – Christiansø.

Lot na wyspę wykonałem wieczorną porą, sceneria robi bardzo dobre wrażenie. Ruch na drogach, światła dróg i budynków, dodatkowo zabudowa miasta Rønne, w tym centrum i portu – robią podczas przylotu bardzo dobre wrażenie.



Wschodni wiatr, który jest tu stosunkowo częsty, zmusił mnie do wykonania podejścia na pas 11, co dało możliwość przyjrzenia się zachodniemu brzegowi wyspy.



Świetnej jakości są tekstury pasa, dróg i trawy – ale to jasne, zwłaszcza dla kogoś, kto miał już do czynienia ze sceneriami DD. Natomiast wnętrza hali przylotów czy szczegóły postaci, to już prawdziwe smaczki, ot na przykład takie:



Jeśli dobrze przyjrzący się na powyższy skrin, to jeden szczegół powinien być zwłaszcza interesujący ;) :



No, także DD pomyślał o wszystkich i o wszystkim. ;)

Klimatyczna jest także wieczorna wieża kontroli lotów, aż chce się przynieść kubek herbaty i usiąść przed ekranem:



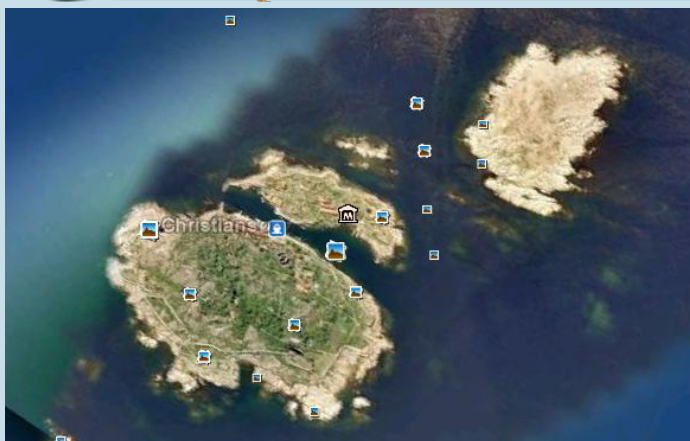
Następny dzień spędziłem, korzystając z pięknej pogody, na podziwianiu wyspy i okolic z lotu Antka. O przyjemności i jakości wykonywania lotów z widocznością na tej scenerii świadczyć może poniższe zestawienie fragmentu wyspy z FSa i map

Googla – nad miejscowością Nyker:



Poleciałem w kierunku północno-wschodnim, by zobaczyć bonusik w postaci zespołu wysepek Christiansø – znowu zestawiam dla porównania z Google Maps:





Bardzo pozytywne wrażenie robi też otoczenie lotniska, które można przeoczyć lecąc czymś szybszym i bardziej absorbującym niż Antek – tu na prostej:

Po powrocie do Rønne i bardzo miłym wieczorze w towarzystwie poznanych przed terminalem pań przyszedł czas na powrót do Gdańska. Dla odmiany odlot w porze dziennej, co by wyspę obejrzeć w świetle słońca. Plany trochę pokrzyżowało zachmurzenie, ale Bornholm ma swój klimat – i to w wielu znaczeniach tego słowa.

Pierwsze co mnie zdziwiło, to fakt, że Panie z wczoraja były rano znowu przed terminalem. Cóż, widać, nie tylko my piloci mamy napięty grafik.



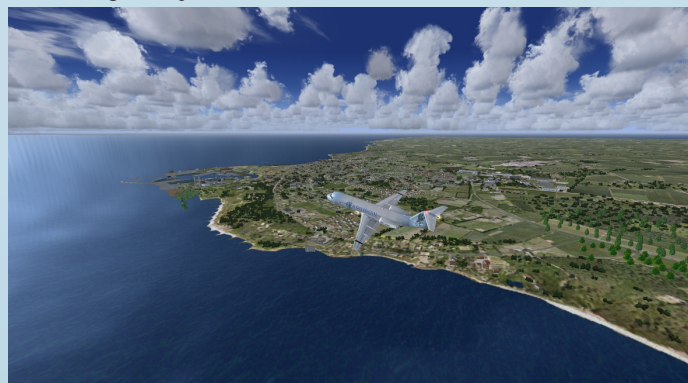
Już po powrocie do Gdańska ATC z wieżyczki wysłał nam fotkę z jego prywatnej idiotkamery:



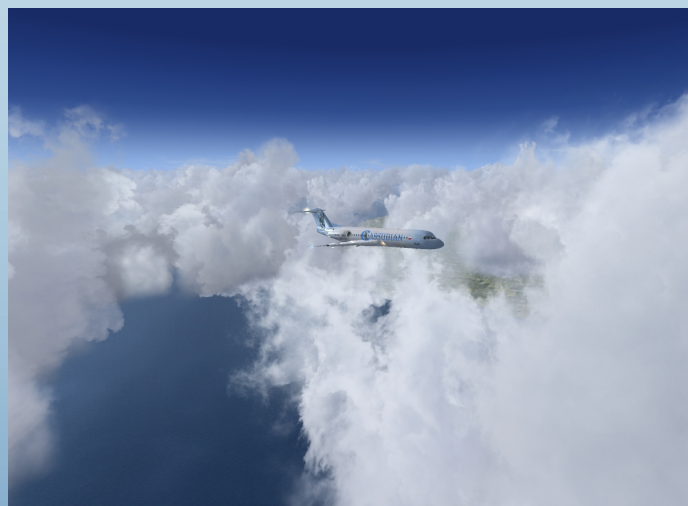
Bardzo pozytywne wrażenie robią sławetne drzewa, no w końcu robił je nie byle kto, tylko Drzewiecki.;



Start z pasa 29 ustawia z pięknym widokiem na samo Rønne, co widać poniżej:



Chciałim dalej fotografować, ale wlecieli w chmury i zaczęło trochę trząść, więc nie mogli złapać ostrości:



Reasumując – produkt w mojej opinii nieetatowego, nieprofesjonalnego i niewyspanego testera jest całkowicie wart swojej imo niewielkiej ceny 19 Euro. Daje bardzo dużo satysfakcji z przylotu, przelotu, lotu, odlotu i jeszcze innych tam operacji mimo, że nie jest odległy jak Madeira, nie jest ciepły jak Monastyr ani nie nazywa się Aerosoft. Ten ostatni w porównaniu do DD wypada całkowicie blado mimo poprawnej grafiki, bo Aerosoft nie uchwycił tego, czego nie zatracił Drzewiecki Design – klimatu i nietuzinkowości duńskiej wysepki. I to wszystko zakłute w bgl-ach, bmp-ach i innych wyjątkowo nieklimatycznych rzeczach. Ale czemu ja się tutaj dziwię – sceneria jak z nut. Polecam. (AK)