

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 1(9)/2011 • Styczeń

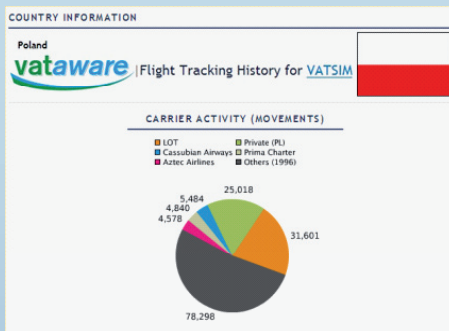
W tym numerze

- Komentarz do raportu rocznego2
- 2010 - rok zmian.....3
- Nagrody i wyróżnienia.....3
- Latający szwajcarski scyzoryk.....4

Minął kolejny rok

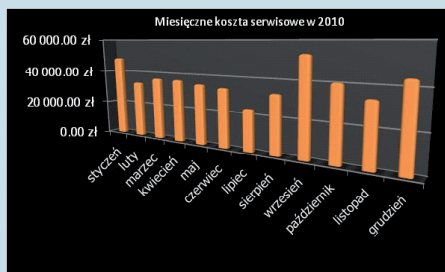
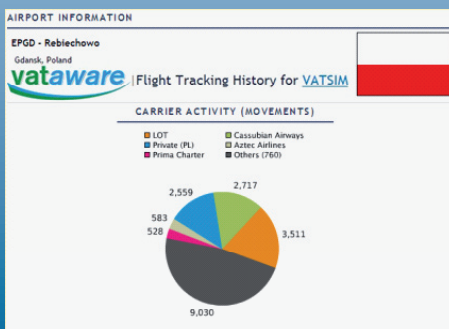
Komentarz do raportu rocznego

Dane jasno pokazują, że spadła liczba lotów wykonanych w ciągu całego roku. To oczywiście przełożyło się na zmniejszone zyski w poszczególnych miesiącach. Nie razi najbardziej fakt, że notujemy stratę – 10% mniej lotów w stosunku do roku 2009 (co jest bardzo dużą stratą). Niestety, ale strata jest również w stosunku do analogicznego okresu z przed 2 lat. W porównaniu do roku 2008 liczba lotów również spadła – o 4,5%. Te straty są oczywiście do odrobienia. Mało tego – nie wpłynęły one znacząco na pozycję Linii na rynku, (o czym za chwilę), natomiast, jeśli mamy osiągać wzrost, co pozwoli nam się rozwijać i inwestować w nową flotę czy rozwiązania systemowe, musimy zwiększać nie tylko udział w rynku, ale też liczbę lotów. Zwłaszcza, że obecnie jest nas więcej (aktywnych pilotów), niż na koniec roku ubiegłego.



Wzrost udziału w rynku

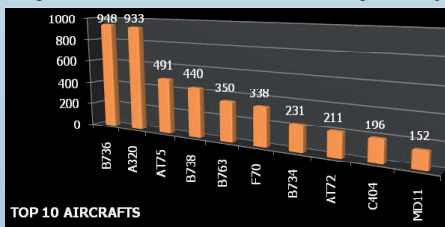
Uwzględniając nie najlepszy wynik finansowy, wydawać się może dziwne, że jako linia lotnicza jednak urosliśmy na rynku polskim. Wśród linii, nazwijmy umownie, jednolitych (czyli z pominięciem LOTów – bo jest ich kilka, do tego dużo osób prywatnych lata jako LOT) prowadzimy zdecydowanie. Liczba wykonanych przez Cassubian operacji w EPWW wzrosła do poziomu 3,6% ogólnej liczby operacji lotniczych w naszym



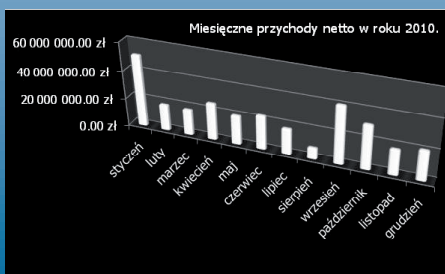
Fir. Wzrost jest niewielki – o 0,1%, ale osiągnęliśmy go tylko my. Konkurencja zanotowała znaczące spadki lub pozostała na tym samym poziomie: Prima Charter o 0,3%, do poziomu 3,2%, natomiast Aztec Airways utrzymał 3% rynku. Dzięki temu staliśmy się liderem w EPWW, kosztem Prima Charter.

Gdańsk

Jeżeli chodzi o bazę macierzystą, czyli Gdańsk, to tu również odnotowaliśmy spadek udziału w rynku (o 0,7%), na czym skorzystały linie Prima Charter (wzrost o 0,5%), które dzięki temu wyprzedziły Aztec Airways. Tu jednak spadek nie jest podyktowany tylko i wyłącznie zmniejszającą się liczbą lotów z naszej strony.

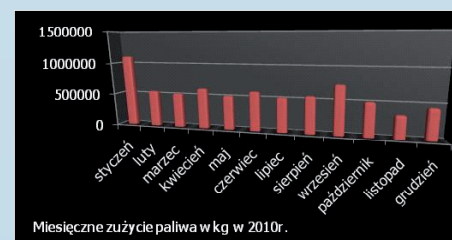


Głównym powodem jest wprowadzenie floty VIP, która wiele połączeń wykonuje daleko poza macierzystym portem często wykorzystując EPGD tylko jako bazę serwisową, a więc lotnisko startu na pierwszą fazę lotu, po klienta oraz lotnisko lądowania po całkowitej realizacji zamówienia. Innym powodem jest też zwiększona obsługa tras krajowych przez nasze małe i średnie samoloty (I-CE i II-CE), które w ostatnim czasie wykonują więcej krótkich rejsów pomiędzy polskimi portami, z po-



minięciem Gdańska. I wreszcie ostatni powód, to zwiększająca się popularność EPGD powodująca więcej lotów prywatnych.

Wniosek jest jeden – spadek liczby lotów, w wysokości 10%, który nas dotknął, był najniższy, z możliwych. Konkurencja zanotowała jeszcze większe spadki. Malejąca liczba pasażerów powodowała zmniejszanie liczby lotów u każdego przewoźnika, natomiast Ci klienci, którzy zdecydowali się lecieć częściej wybierali nas. Należy teraz utrzymać tę tendencję a popracować nad zwiększeniem liczby lotów.



Cele na 2011

Oczywiście próg 4% rynku na koniec 2011 roku wydaje się nierealny do osiągnięcia, ale wzrost o 0,1-0,15%, przy zwiększeniu ogólnej, rocznej liczby lotów o 10% w stosunku do roku bieżącego powinien dać spodziewane efekty. Pozwoli nam to osiągnąć ilość lotów zbliżoną do roku 2009 oraz zgromadzić środki na dalsze inwestycje. I to będzie jeden z naszych celów na rok przyszły.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie maszyn, to wg raportu od naszego Głównego Mechanika, pana Edwarda, najbardziej eksploatowane są Boeingi 737 w wersji 600 oraz Airbusy A320. Znaczenie zyskują też trasy krajowe, co widać w zwiększonej eksploatacji samolotów ATR. Jeżeli chodzi o wykorzystanie floty VIP, to na obecny rok nie uwzględnialiśmy jej w raporcie, jako że żadna z maszyn nie wylatała jeszcze pełnego roku w barwach Czarnego Gryfa. Natomiast z nieoficjalnych danych otrzymanych z Działu Sprzedaży, wiemy, że najwięcej zleceń jest na E170 i A319.

Należy wspomnieć też o zasługach i porażkach poszczególnych Dowódców Załóg naszej floty. Ogólnie porażką jest spadająca liczba lotów i o to możemy mieć pretensję tylko do siebie samych. Porażką jest też zawieszenie jednego z naszych pilotów, za niewykonanie minimalnej liczby lotów w miesiącu. Ta sytuacja miała miejsce w ostatnim kwartale i doskonale obrazuje, dlaczego rok się skończył tak, a nie inaczej. Wspaniałe pole do wyciągnięcia

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

wniosków.

Trzech dowódców utrzymało zbliżoną ilość wykonanych lotów. Dwóch zanotowało znaczący wzrost wykonanych operacji. To pozwoliło skompensować trochę ogólnie słaby rok.

Warte odnotowania są 2 fakty – nastąpił wzrost jakości pracy oraz uzyskaliśmy, jako Linia, lepszy wynik w średnim TDR. Pierwszy parametr, Performance Rating, wzrósł o 0,04%, do poziomu 97,58%, natomiast wskaźnik TDR poprawił się aż o 3ft/min i wynosi obecnie -164,17ft/min. Tu należą się ogromne słowa podziękowania dla wszystkich i nadzieja, że ta tendencja się utrzyma. Dzięki temu zyskujemy bardzo wiele: w aspekcie materialnym – więcej zadowolonych pasażerów, a dzięki temu większe wpływy z biletów, a w aspekcie niematerialnym – zwiększamy swoje umiejętności oraz zyskujemy większy szacunek środowiska lotniczego, jako kompetentni piloci, wyrabiać sobie znaną markę.

Podsumowując – rok 2010 był rokiem dość trudnym. Nie łatwo wyrokować i rzucić wszystko na barki kryzysu. Myślę, że dużo do powiedzenia miała też sytuacja poszczególnych pilotów – nowe obowiązki rodzinne, zawodowe, szkolne, część z nas dość aktywnie udziela się w PL-VACC siadając po drugiej stronie mikrofonu, do tego doszła przebudowa portalu, uruchomienie nowych usług VIP Services. To wszystko sprawiło, że chociaż odnotowaliśmy wzrost udziałów w rynku, to jednak finansowo zadowolaliśmy, jak cała branża. Pozostaje się cieszyć, że nie jesteśmy na dnie i że nie jesteśmy zadłużeni, co pozwala na bardziej świadome kreowanie przyszłej polityki Firmy.

Plan na 2011 rok jest ambitny, ale realny. Musimy zwiększyć ilość wykonywanych operacji o minimum 10%. To tylko 130 lotów rocznie, 11 miesięcznie, czyli po 0,9 lotu/pilota miesięcznie. Czyli wystarczy żeby każdy z nas wygospodarował raz w miesiącu te 2h i poleciał nawet krótką trasę. To pozwoli nam wykonać założenia z niewielkim zapasem.

Nie planujemy na 2011 rok żadnych rewolucyjnych posunięć. Najprawdopodobniej czeka nas wymiana 2-3 maszyn, być może rozbudowa floty VIP, jednak należy podkreślić, że obecny stan wykorzystania maszyn jest jednym z najbardziej optymalnych i dopasowanych do umiejętności i stopni dowódców załóg oraz do preferencji naszych pilotów. (EO)

2010 – rok zmian

Oceniając przedsiębiorstwo często analizujemy statystyki sprzedaży, wyniki finansowe i inne wskaźniki informujące nas o przeszłości. Są one ważne, bo informują o bieżącej sytuacji i pozwalają sprawnie zarządzać firmą.

Często jednak pomijamy trudno mierzalne sygnały pozwalające przewidywać przyszłość. Sama analiza statystyk to jak prowadzenie samochodu patrząc w lusterko wsteczne. Jeśli spojrzymy na firmę, które zajmowały wysokie miejsca w rankingach Fortune 500 dwadzieścia lat temu, to zauważymy, że większość z nich dziś już nie istnieje. Pomijanie informacji wskazujących przyszłe problemy kończy się dla przedsiębiorstw tragicznie.

Spójrzmy więc na zmiany, które miały miejsce w ostatnim roku i spróbujmy przewidzieć jak przełożą się one na przyszłe wyniki Cassubian VA. Analizę można przeprowadzić w kilku obszarach – kadrowym, inwestycyjnym, rynkowym, informatycznym.

W lutym były 4 wakaty na stanowiskach pilotów. Kilka maszyn nie miało załóg. Dziś pozostaje już tylko jedno wolne stanowisko (a i to pewnie niedługo). Nowi piloci wykonali ponad 11% ogólnej liczby lotów z wysokimi notami za jakość, choć pracują średnio zaledwie po pół roku. W przyszłym roku widoczne będzie zatem dalsze zwiększenie udziału ATRów i lotów krajowych w liczbie lotów. Można także spodziewać się awansów jeszcze w pierwszym półroczu. Wszystko to powinno przełożyć się na zwiększenie liczby lotów, a także przychodów.

Zmiany inwestycyjne są znaczne. Powstała całkiem nowa flota VIP, która zdobywa dopiero klientów. Nasze możliwości na rynku przewozów dyspozycyjnych oceniam wysoko. Sądzę, że bardzo dobre samoloty przełożą się na wzrost zapotrzebowania na tego typu usługi ze strony naszych klientów.

W wymiarze rynkowym zaszły duże zmiany, które stopniowo będą przekładać się na wzrost rangi Gryfa na polskim rynku wirtualnego lotnictwa. Całkiem nowy portal, który działa ponad dwukrotnie szybciej, mimo ograniczonych możliwości providera zachęca do odwiedzania naszych stron. Dość powiedzieć, że średnio miesięcznie odwiedza nas ponad 200 osób. Odnotowujemy ok. 2500 odwiedzin miesięcznie. W 21% są to odwiedziny z

witryn odsyłających a w 13% z wyszukiwarek. Dzięki zastosowaniu metod pozycjonowania można się spodziewać wzrostu popularności portalu w przyszłym roku.

Uzupełnieniem zmian w portalu jest Newsletter, którego 9-ty numer właśnie czytasz. Jest on czytany nie tylko przez pilotów Cassubian VA, ale także jak pokazują statystyki pobrań, przez osoby z zewnątrz.

Ostatnim obszarem zmian są udoskonalenia informatyczne naszego portalu. Zmianie uległ między innymi system wizualizacji i rozliczania lotów, zwiększono interaktywność zaliczeń lotów, usprawniono proces rezerwacji lotów. Te zmiany, z pozoru drobne, powodują podniesienie jakości pracy pilotów, zapobiegają niedopatrzonom i drobnym błędom. Jako forma doskonalenia pojawiła się także samoocena lotu.

Podsumowując ten krótki przegląd pragnę stwierdzić, że moim zdaniem rok 2011 przyniesie dużo lepsze wyniki, a stanie się to dzięki istotnym zmianom, które zaszły w roku 2010, inwestowaniu w rozwój i przyszłość Cassubian VA. (SW)

Nagrody i wyróżnienia

Dział Analiz przesłał zestawienie zbiorcze za grudzień 2010 roku. **W grudniu 2010 wykonaliśmy łącznie 199 lotów, co stanowi najlepszy wynik w historii Firmy**

W związku z powyższym, paczki wafli oraz nagrody za aktywność, otrzymują:

ZŁOTE:

- kpt. I. Wołczyński - 42 loty, 100% PR
- kpt. M. Stabryła - 26 lotów, 86,53% PR
- kpt. M. Szczygieł - 22 loty, 100% PR
- kpt. B. Kowal - 21 lotów, 100% PR

SREBRNE:

- kpt. Ł. Banasik - 16 lotów, 93,75% PR

BRAZOWE:

- kpt. A. Klawikowski - 12 lotów, 95,83% PR
- kpt. S. Budzyła - 11 lotów, 100% PR
- kpt. P. Widzgowski - 10 lotów, 100% PR

Dodatkowe nagrody okolicznościowe zostaną także przyznane wszystkim członkom załóg, którzy wzięli udział w zlocie „LZIB Ołwerload”.

Wszystkim Pilotom dziękujemy za trud włożony w osiągnięcie tak dobrego wyniku.

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Pilatus PC-12

Latający szwajcarski scyzoryk



Fot.1. Lotnisko Buochs w Stans, Szwajcaria (LSZC)

Stans, Szwajcaria

Małe, spokojne miasteczko Stans mieści się niemal w samym środku Szwajcarii. Mieszka tu zaledwie ok. 8 tysięcy mieszkańców. Historia osadnictwa w tym rejonie sięga czasów rzymskich, a o samym miasteczku wspomina się w roku 1124. Piękna architektura, zabytkowe budynki, śliczne i zadbane otoczenie. Nuda... Ale już kilometr dalej znajduje się lotnisko Buochs (LSZC), które ma aż dwa asfaltowe pasy o długości 1500 i 2000 metrów (kierunek 07-25, wyłącznie podejście z widocznością).

Dlaczego miejscowość wielkości połowy Koluszek (no offence) ma takie lotnisko? Dlaczego każdy pas jest dłuższy niż

całe miasto? A dlatego, że obok mieści się zatrudniająca ok. 1100 osób firma Pilatus Aircraft. Powstała ona w 1939 roku, ale pierwsze samoloty pod marką Pilatus pojawiły się w sprzedaży dopiero po II Wojnie Światowej. Pierwszym prawdziwym hitem firmy był model PC-6 Porter oblatany w 1959 roku. Jest produkowany do dziś, jako Turbo Porter – prosty i niezawodny górnopłat.

W 1991 roku zaprezentowano najbardziej udany model firmy. Model, który sprawił, że marka Pilatus kojarzy się tylko z jednym samolotem. To PC-12, którego do dziś wyprodukowano ponad 1000 egzemplarzy.

Nieprzypadkowo Flight1 wypuszcza-



Fot.2. Pilatus PC-12 posiada bardzo wygodne wejście dla pasażerów, a także duże drzwi cargo, przez które z łatwością można wstawić europaletę.

jąc model dla Flight Simulatora nazwało go szwajcarskim scyzorykiem (nie mylić z kieleckimi). Przeglądając w internecie strony poświęcone PC-12 spotkałem się także z nazwą „the ultimate SUV” – nie-dościgniony wzór terenówki.

Różne wersje tego modelu są wyposażane w sprzęt ratujący życie (latający lekarze w Afryce i Australii, a także transport medyczny w Kanadzie i Argentynie), albo je odbierający (US Air Force, a także siły zbrojne Bułgarii, Finlandii, RPA i Szwajcarii). Jest używany przez policję w kilku krajach. Ma również wersje pasażerską, cargo oraz VIP. Przekształcenie wersji pasażerskiej w cargo jest szybkie i łatwe – w obu wersjach występują duże drzwi załadunkowe, przez które z łatwością można załadować palety z ładunkiem.



Fot.3. Wiele zastosowań i łatwość dostosowania do potrzeb to przewaga PC-12 nad konkurencją

Parametry

Samolot ma ponadprzeciętne parametry i wygrywa niemal każdym parametrem ze swoimi konkurentami. Co więcej, mimo że ma tylko jeden silnik, konkuruje z dwusilnikowymi turbopropami, a nawet odbiera klientów mniejszym modelom odrzutowej Cessny Citation. A wszystko to dzieje się w czasach, gdy analitycy branży lotniczej już 10 lat temu położyli krzyżyk na silnikach turbośmigłowych. Spójrzmy na kilka parametrów:

- zasięg maksymalny ponad 2500 km,
- ładunek – 1000-1300kg (zależnie od wersji), zmniejsza się do 458kg przy pełnych zbiornikach,
- może zabrać do 9 pasażerów, a nawet 10, bo jest certyfikowany do wykonywania lotów z jednym pilotem,
- maksymalna prędkość ok. 280 KTAS,
- droga startu przy MTOW ok 450m

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



Fot. 4. Sprzedano ponad 1000 egzemplarzy modelu PC-12

- droga dobiegu przy MLW ok. 250m (585m znad przeszkody 15m),
- prędkość przepadania przy MTOW – 67KIAS,
- pułap 30000 stóp.

Dzięki tym parametrom może operować bez problemu z aeroklubowych lotnisk. Często PC-12 transportujące chorych lądują na pospiesznie przygotowanych ziemnych lub trawiastych pasach w Afryce.



Fot. 5. Spory zasięg, duża prędkość i możliwość operowania z lotnisk aeroklubowych - mieszanka nie do pobicia przez konkurencję

lever posiadający trzy pozycje: off, ground, flight.

Trzeba jednak w pierwszych lotach zachować ostrożność, gdyż samolot ma niskie wymagania co do prędkości startu i lądowania, ale jednocześnie potrafi bardzo szybko przyspieszyć do maksymalnej prędkości. Producent świadomy zagrożeń z tym związanych funduje każdemu klientowi obowiązkowe 20 godzin lotów na symulatorze oraz dodatkowe 5 z instruktorem.

Simulator

Fly!2. Po raz pierwszy spotkałem się z Pilatusem PC-12 w grze Fly!2, którą całkiem przypadkowo kupiłem kiedyś w Selgrosie. Sama gra była taka sobie, ale Pilatus mnie oczarował. Precyzja wykonania była dużo lepsza niż w przypadku wersji dla FS. Recenzja tego modelu wraz ze zdjęciami znajduje się tu: <http://www.flysimulator.com/forums/showthread.php?p=10000>



Fot. 6. Przejrzyście zaprojektowany kokpit, EFIS, możliwość instalacji FMC, zaawansowany autopilot. Wszystko to zwiększa komfort pilotowania PC-12.

Pilotaż

Samolot jest stosunkowo prosty w pilotażu i obsłudze. Ma jednocześnie bardzo zaawansowane urządzenia, które wspomagają pilota. Kompletnie wyposażenie nawigacyjne może być uzupełnione o FMC (w realiach FS dobrze sprawdza się VasFMC). Samolot posiada niespotykaną w tej klasie opcję programowania prędkości lotu (IAS) – nie tylko prędkości wznoszenia, ale również w locie poziomym. Zapomnijcie o dźwigni mieszanki – podobnie jak w ATR wystarczy condition



Fot. 7. Fly!2 miał zdecydowanie najlepiej wykonany kokpit PC-12



Fot. 8. Dostępne są wersje pasażerskie, biznesowe, cargo, medyczne, wojskowe, policyjne i SAR – każdy znajdzie coś dla siebie.

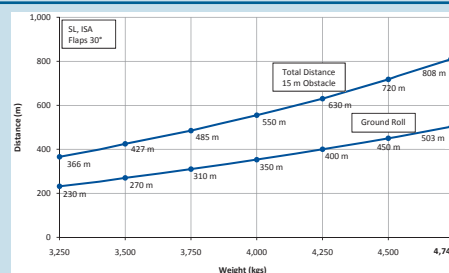
www.avsimg.com/pages/0701/fly2-day5/fly2_mike.html. O ile sam symulator był na poziomie co najwyżej FS2000, to model PC-12 przewyższał każdy samolot w FSX – każdy przycisk działał i kryła się za nim jakaś rzeczywiście działająca funkcja. Zdarzało się Wam lecieć z wyłączoną hydrauliką w FS? Tutaj by to nie przeszło. Wylatałem na nim kilkadziesiąt godzin.

Flight1. Ponownie spotkałem ten samolot w FS 2004. Był to model opracowany przez Flight1. Bardzo dobrze opracowany, dodam od razu. Działa wszystko co może działać w FS. Samolot bez zarzutu zachowuje się podczas każdej fazy lotu. Autopilot działa bardzo dobrze. Wbudowany GPS też jest przyzwoity, choć przyznam,

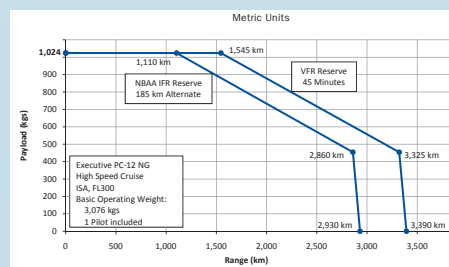
że od razu podłączyłem VasFMC na potrzeby lotów IFR.

Zwykle latam używając panelu 2D, ale w tym samolocie używam zwykle 3D, który doskonale się sprawdza. Panel 2D zbyt przesuwa widoczność. Szkoda, że nie zastosowano rozwiązania podobnego jak w przypadku Flight1 ATR 72-500, gdzie można zmienić pozycję fotela w trybie 2D.

Flight1 zwykle dopracowuje swoje modele. Wyposaża samoloty w oprogramowanie do generowania malowań oraz szablonów malowań w plikach PSD, co znacznie ułatwia dostosowanie samolotu do potrzeb linii lotniczej. Bardzo dobrze przygotowany podręcznik prezentuje in-



Krótki start i jeszcze krótsze lądowanie to znaki rozpoznawcze PC-12



Jeden silnik, mały samolot, ale jakie osiągi!

strukcje dotyczące zarówno samego samolotu, jak i specyfiki działania symulatora. Zawarto w nim także procedury zwykłe i awaryjne.

Vice-prezes Pilatus Aircraft, T. Aniello, stwierdził, że model przygotowany przez Flight1 wywarł na kierownictwie firmy duże pozytywne wrażenie zarówno ze względu na jakość wykonania, jak i odwzorowanie parametrów lotu [źródło: flight1.com].

AFG. Istnieje także darmowy model AFG, który można pobrać ze strony głównej producenta: <http://www.alliedfsgroup.com>. Posiada on kokpit 2D i 3D oraz własne dźwięki, a także szereg malowań, które można dodatkowo ściągnąć. Mając



Fot. 9. Kokpit od Flight1 (po lewej) jest bardziej dopracowany od AFG (po prawej). Oba działają bardzo dobrze. Dodatkowo AFG ma lepszą widoczność do przodu.

doświadczenie z Flight1 z pewną obawą instalowałem tą wersję. Na początek pozytywnie zaskoczył mnie instalator. Jednak nie dajcie się zwieść – po instalacji pozostają jeszcze 2 pliki ZIP, które trzeba rozpakować. Są to kokpit oraz wirtualny kokpit. Sama instalacja, pomijając tę niespodziankę, przeszła bezproblemowo.

Kokpit 2D modelu AFG wygląda dobrze. Widoczność jest lepsza niż we Flight1, wszystkie systemy działają. W większości wykorzystywane są przyrządy opracowane na potrzeby tego modelu. Wygląd kokpitu nieco różni się od F1, gdyż wykorzystano tu układ ze starszych Pilatusów – przypomina on nieco samolot z Fly!2. Natomiast kokpit 3D jest dużo gorszy od tego we Flight1 i nie polecam korzystania z niego.

Przetestowałem podstawowe parametry samolotu oraz główne tryby działania autopilota. Trzeba przyznać, że autopilot wraz z auto-throttle działa bardzo dobrze. Nie gubi się przy jednoczesnej zmianie wielu parametrów. Trochę niedokładny jest jednak model lotu, gdyż samolot sprawia wrażenie, jakby był lżejszy lub posiadał mocniejszy silnik. Nie jest to duża różnica i przy zachowaniu procedur i zalecanych parametrów pracy, praktycznie niezauważalna.

Dokumentacja dostarczona razem z panelem jest przygotowana bardzo starannie i dobrze się z niej korzysta.

Trzeba wziąć jednocześnie pod uwagę, że jest to model darmowy, rozwijany bez wsparcia. Dlatego uważam, że jest to jeden z lepiej odwzorowanych samolotów w



Fot. 10. Eleganckie wykończenie wersji Executive

kategorii freeware. Mogę szczerze polecić model AFG jako dobrego konkurenta dla Flight1, szczególnie dla pilotów, którzy chcą się przekonać do tego samolotu. Model Flight1 dla FS2004 kosztuje ok. 21€.

Korzyści biznesowe

Samolot ten stanowi więc idealne uzupełnienie oferty VIP linii lotniczych. Ileż to razy spotykamy się z sytuacją, gdy dostarczamy naszych klientów np. na Balice, a oni muszą organizować kilkugodzinną podróż samochodem do Kielc czy Nowego Sącza. Tymczasem szybka przesiadka do PC-12 znacząco skraca podróż i zwiększa atrakcyjność linii dla klientów biznesowych.

Pilatus ma jednak dużo większe możliwości – można go wykorzystywać również na dalszych trasach europejskich, co pokazano na rysunku. W dwie godziny można dolecieć na południe Europy. Jego zaletą są dużo mniejsze koszty – jeden pilot, jeden silnik i to w dodatku bardzo oszczędny turboprop. Mniejsza jest też cena – już za 1 mln € można kupić bardzo dobry egzemplarz wyprodukowany po 2000 r. Nowy samolot z w pełni szklanym kokpitem kosztuje ok. 2 mln €. (SW)



Fot. 11. Atutem PC-12 jest także wygląd