

SEBASTIAN MIKOSZ

Leci z nami pilot



 KILKA PRAWD O LINIACH LOTNICZYCH

SEBASTIAN MIKOSZ

Leci
z nami
pilot

 **KILKA PRAWD O LINIACH LOTNICZYCH**

Text © copyright by Sebastian Mikosz, 2011

Copyright for the Edition © 2011 G+J Gruner + Jahr Polska

Sp. z o.o. & Co. Spółka Komandytowa.

02-674 Warszawa, ul. Marynarska 15

Dział handlowy: tel. (48 22) 360 38 38, 360 38 42;

fax (48 22) 360 38 49

Sprzedaż wysyłkowa: Dział Obsługi Klienta,

tel. (48 22) 607 02 62

Opracowanie: Magdalena Chorębała

Redakcja: Monika Kresa, Elżbieta Morawska

Korekta: Maria Talar, Małgorzata Kot

Skład i łamanie: TYPO2

Okładka: Jarosław Kisiel

Zdjęcia na okładce: 123rf.com (1. strona),

archiwum Autora (3. strona)

Redaktor prowadzący: Agnieszka Radzikowska

ISBN 978-83-7778-056-5

Wszelkie prawa zastrzeżone. Reprodukowanie, kopiowanie
w urządzeniach przetwarzania danych, odtwarzanie,
w jakiegokolwiek formie oraz wykorzystywanie w wystąpieniach
publicznych – tylko za wyłącznym zezwoleniem właściciela
praw autorskich.

Moim rodzicom, superzonię Magdzie
i naszym trzem synkom.

Sebastian



Wstęp	9
Dlaczego samolot lata?	13
Siatka – serce firmy lotniczej	19
Tarantula i efekt motyla, czyli centrum operacyjne	35
Kto jest kim na lotnisku	43
Bezpieczeństwo	69
Jak przetrwać katastrofę lotniczą w sobotę i wybuch Eyjafjallajökull niecały tydzień później?	81
Klasa biznes i pierwsza klasa	115
Catering	129
Cargo	141
Paliwo lotnicze, czyli jak wygląda stacja benzynowa na lotnisku?	147
(Bez)cenne bilety	153
Czym są programy lojalnościowe? Magia i koszty programów FFP (Frequent Flyer Program)	173
Alianse lotnicze	181
Tanie latanie. Jak nastąpiła era lowcost	187
Do kogo to wszystko należy? Właściciele linii pozornie państwowych	191

Lecimy na wakacje, czyli szalony rozwój rynku czarterowego w Polsce i na świecie	199
Airbus czy Boeing? Kto wygra potyczkę o nieboskłon? Co na to Bombardier, Embraer i MRJ?	207
Sprawdzony = bezpieczny. Przeglądy samolotów	217
Rejestracja, czyli zajrzyj pod ogon samolotu	231
Krótką historią Concorde'a, czyli dlaczego samoloty naddźwiękowe nieprędko wrócą na niebo	235
Cud nad rzeką Hudson	245
Strach przed lataniem. Jak nim zarządzać?	251
Kariera pilota	257
Wymarzony zawód dla młodej, ładnej i ciekawej świata dziewczyny?	273
Związki zawodowe.	287



WSTĘP

Ta branża jest jak narkotyki. Kiedy człowiek raz się z nią zetknie, bardzo ciężko jest przestać się nią interesować. Lotnictwo łączy w sobie bowiem wszystkie składniki magii: samoloty, podróże, technologie, zmiany kontynentów i różne kultury. Nic nie jest w stanie przebić tego, że siedząc wygodnie w fotelu na wysokości 10 000 metrów, lecąc z prędkością 900 kilometrów na godzinę, można wypić ciepłą kawę albo nawet dobrze schłodzonego szampana. W lotnictwie nadal zawiera się trochę niedowierzania w to, że człowiek lata. Concorde, o którym piszę w jednym z rozdziałów, nie lata od ośmiu lat, a nadal tworzone są o nim nowe strony internetowe.

Dzisiaj, po kilku latach najgorszego kryzysu, branża lotnicza powoli wraca do formy. Z kryzysu wszyscy wychodzą jednak mocno potłuczeni. Linie straciły łącznie kilka miliardów dolarów, niektóre upadły, większość przeszła ogromne restrukturyzacje, a przyszłość części z nich jest wielką niewiadomą. W ostatnich miesiącach pasażerowie zaczynają wracać na pokłady samolotów na całym świecie. Powoli zaczyna się też walka nie

tylko ceną biletu, lecz także komfortem lotu, na który wraca zapotrzebowanie. W niektórych regionach, jak w Azji, a zwłaszcza w krajach nad Zatoką Perską trwa rozwój linii lotniczych, które przeobrażą całe światowe lotnictwo. Za kilka lat będziemy w Europie śledzili z zaskoczonością konflikt azjatyckich i bliskowschodnich gigantów lotniczych. Będziemy też tego beneficjentami, bo niecałe pięć godzin lotu od Warszawy powstanie największe lotnisko przesiadkowe na świecie.

Przez kilkanaście miesięcy miałem możliwość być częścią lotniczej rodziny i obserwować światowe ośrodki lotnictwa z bliska, sam będąc jego bardzo skromną częścią. Praca w Locie na stanowisku prezesa tej linii lotniczej w roku jej osiemdziesięciolecia była dla mnie ogromnym zaszczytem, powodem do dumy, prawdziwym wyzwaniem i najlepszą możliwą przygodą życiową. Była też bez wątpienia największym dotychczasowym wyzwaniem biznesowym.

W firmie tej poznałem wielu naprawdę wspaniałych ludzi. Pasjonatów lotnictwa, którzy bakcyła połknęli wiele lat temu. Bardzo, bardzo dużo się od nich nauczyłem. Mogłem też na własne oczy zobaczyć, jak trudną dziedziną jest lotnictwo. Myślę, że nie przesadzam, twierdząc, że do dzisiaj nikt nie pokazał mi bardziej skomplikowanej i wszechstronnej branży. Ilość zmiennych w biznesie lotniczym jest praktycznie nieograniczona. Poddane ogromnej presji rynkowej linie lotnicze są niezwykle złożonymi przedsiębiorstwami. Są cały czas kontrolowane, poddane niezliczonym procedurom i uzależnione od monopolistycznych dostawców. Linie muszą również radzić sobie

z dziesiątkami czynników, na które nie mają żadnego wpływu. Zmiany cen ropy, kursów walut, wybuchy wulkanów, epidemie grypy, zagrożenia terrorystyczne czy, jak w tym roku, rewolucje polityczne w najpopularniejszych turystycznie miejscach Afryki. Mapa i skala trudności, przed jakimi stają linie w swoim codziennym zarządzaniu biznesem, są prawie nieograniczone. Czasami zadawałem pytanie: czy to się kiedyś skończy? Czy będziemy mieli jakiś krótki okres spokoju? Tak, żeby przygotować się do następnych niezaplanowanych wydarzeń. Osoby, z którymi współpracowałem i które w lotnictwie spędziły całe zawodowe życie, z wyrozumiałością kręcili przecząco głową. To się nigdy nie uspokoi. Tak jest od zawsze. Jeśli myślisz, że już wszystko cię spotkało, to tak nie jest. Jutro życie znowu zaskoczy cię czymś, czego byś nie przewidział w najśmielszych planach.

Muszę przyznać, że tak właśnie było.

Wszystko to nie zmienia faktu, że pasażerskie lotnictwo cywilne jest dzisiaj wielką gałęzią światowej gospodarki i mimo kłopotów nieźle sobie radzi. W tym roku samoloty przewiozą prawie trzy miliardy pasażerów, a rozwinięte gospodarki nie mogłyby funkcjonować bez wszechobecnych połączeń lotniczych. Statystycznie połowa Ziemi odbędzie więc w tym roku co najmniej jedną podróż lotniczą. Statystycznie również prawie 100% Polaków rozpoznaje markę LOT i wie, czym ta firma się zajmuje. Pewnie tak samo liczna grupa ludzi jest w stanie z pamięci wymienić kilka nazw innych linii lotniczych. To czyni lotnictwo naprawdę unikalnym. To też sprawiło, że zdecydowałem się przybliżyć mechanizmy, zasady, ale i kwoty, jakie dotyczą linii lotniczych na całym świecie.

Wszystko to mogłem zobaczyć i zrozumieć, dzięki pracy w PLL LOT. Książka ta nie jest jednak o Locie, ani też o mojej w nim pracy. Jest o tym, co warto wiedzieć o funkcjonowaniu współczesnych linii lotniczych i co jest w nich unikalnego i ciekawego. Oczywiście większość anegdot i historyjek wiąże się z okresem mojego prezesowania i wcale nie chciałem uciekać od ich przytaczania. LOT to wspaniała firma i pewnie jedna z niewielu, do których jest się emocjonalnie przywiązany do końca życia.

Tak naprawdę genezą i inspiracją tej książki były pytania, które słyszałem przy różnych okazjach. Ile kosztuje samolot? Dlaczego nie ma więcej połączeń? Dlaczego bilet nie jest najtańszy na chwilę przed wylotem? Bardzo często spotykałem też osoby, które nie mogły zrozumieć, że coś prostego i oczywistego się nie dzieje. Pytania i sugestie kierowano do mnie jako do osoby, która powinna przynajmniej częściowo umieć na nie odpowiedzieć. To utwierdziło mnie w przekonaniu, że warto o kilku najczęściej dyskutowanych tematach napisać i podzielić się swoją wiedzą z szerszą grupą zainteresowanych czytelników.

Mam nadzieję, że będzie to przyjemna i pożyteczna lektura. Uważam, że ludzkość nadal nie przyzwyczała się do tego, że marzenie Ikara realizuje się codziennie. I niech tak zostanie. Tym bardziej jednak warto o tym pisać.

Życzę miłej lektury i podniebnych wrażeń!



DLACZEGO SAMOŁOT LATA?

Myszę, że nie można napisać książki o liniach lotniczych, nie odpowiadając na podstawowe pytanie: Jak to możliwe, że przedmiot cięższy od powietrza lata?

Jedna z najlepszych odpowiedzi na to pytanie, jakie kiedykolwiek przeczytałem, sugeruje pewien bardzo łatwy eksperyment. W czasie następnej podróży samochodem, w czasie dość szybkiej jazdy, wyciągnijcie dłoń przez okno i ułóżcie równoległe do drogi. Spłaszczona dłoń zacznie się zachowywać jak skrzydło. Po chwili przechylcie lekko dłoń do góry i zobaczycie, że zacznie się ona unosić.

Teraz wystarczy sobie wyobrazić, że rękę zwiększamy do wielkości skrzydła, a silnik auta zamieniamy na dużo mocniejszy silnik odrzutowy i zaczynamy rozumieć cały fenomen samolotu.

Właściwie o lataniu możemy mówić w wypadku każdego przedmiotu, któremu nadamy prędkość. Można rzucić najmniej aerodynamicznym przedmiotem, jak na przykład srebrną cukiernicą, i on też poleci. Jednak kiedy

tylko wytraci prędkość, spadnie. Rzucenie talerzem będzie miało na przykład znacznie lepszy efekt. Talerz jest bowiem płaski i ma o wiele lepszą aerodynamikę, tzn. będzie stwarzał mniejszy opór, a zatem pozostanie dłużej w locie. Zanim zaczniemy rzucać przedmiotami kuchennymi, wróćmy jeszcze na chwilę do teorii.

Być może z lekcji fizyki w liceum przypomni się państwu postać Daniela Bernoulliego. W XVIII wieku ten szwajcarski fizyk i matematyk opracował i udowodnił formułę matematyczną, która stała się podstawą aerodynamiki. Poza badaniem różnego typu naprężeń i wytrzymałości przedmiotów odkrył także, że szybko przemieszczający się gaz wywiera niższe ciśnienie niż ten, który porusza się wolno. Jeśli zatem zmusimy gaz (taki jak powietrze) do ominięcia zaokrąglonej, lekko owalnej przeszkody (takiej jak skrzydło samolotu), to część powietrza popłynie górą, a część dołem. Powietrze, płynące górą, będzie miało dłuższy odcinek do pokonania, tak więc będzie musiało przemieścić się szybciej, a tym samym wytworzy mniejsze ciśnienie. Powietrze pod skrzydłem będzie miało krótszy odcinek do pokonania, a więc ciśnienie pozostanie tam większe niż na górze. I tak oto wywołujemy siłę noszenia. Samolot, jak mówią piloci, „przykleja się” do powietrza i zaczyna wznosić. Tak długo, jak siła pracy silnika jest w stanie pokonać opór powietrza i zmusić go do opływania skrzydła, i tak długo, jak siła nośna jest w stanie być większa od ciężaru, który się przemieszcza, samolot leci. Jego wielkość nie ma tutaj żadnego znaczenia. Co więcej, większym samolotom jest nawet dużo łatwiej się wznosić, bo mają znacznie większą powierzchnię nośną.

Bracia Orville i Wilbur Wright badali w praktyce zastosowanie zasad aerodynamiki, które opisał Bernoulli. To właśnie braci Wright uznaje się za twórców pierwszego latającego samolotu. W 1903 roku, w miejscowości Kitty Hawk zbudowali oni samolot Wright Flyer. Maszyna ta uznana została za pierwszy latający samolot. Bracia opatentowali swoją konstrukcję tego samego roku. Co ciekawe, w zarejestrowaniu patentu i dalszym budowaniu samolotów finansowo wspierał ich niejaki Aleksander Graham Bell, wynalazca telefonu. Nie domyślał się pewnie, że kiedyś, lecąc maszyną braci Wright na wysokości kilku kilometrów, będzie można zadzwonić do domu, używając właśnie jego wynalazku...

14 maja 1908 roku odbył się pierwszy lot pasażerski. Trwał kilka minut, a pierwszym oficjalnym pasażerem lotniczym został Charlie Furnas, przyjaciel braci Wright. Cztery miesiące później we Wright Flyer urwało się skrzydło i zabiło obserwującego pokaz oficera. Miał tym samym miejsce pierwszy wypadek lotniczy w historii. W 1909 roku bracia Wright wygrali pierwszy kontrakt na dostawę samolotów dla sił zbrojnych Stanów Zjednoczonych. Zbudowali oni dwumiejscowy samolot zdolny do godzinnego lotu ze średnią prędkością 40 mil na godzinę. Oprócz produkcji w Dayton rozpoczęli również budowę samolotów Flyer w Niemczech.

To właśnie Orville Graham Wright, jest autorem jednej z najlepszych odpowiedzi na pytanie dlaczego samolot lata? Orville Graham powiedział: „Samolot zostaje w powietrzu, bo nie ma czasu spać”.

Tak właśnie narodziło się pasażerskie lotnictwo cywilne. Zaledwie 113 lat temu.

Przed startem

Dzisiaj sytuacja wygląda zupełnie inaczej. Gdy pasażerowie wchodzi do samolotu i rozsiadają się w swoich fotelach, wokół samolotu i w kabinie pilotów panuje duży ruch.

Piloci wykonują wszystkie procedury przedstartowe. Przed każdym startem pilot wykonuje obchód. Kiedy latałem służbowo, starałem się towarzyszyć pilotom w tej procedurze – to naprawdę wyjątkowy moment. A zatem pilot przechodzi przez cały samolot i wszystko sprawdza. Zagląda do silnika – powinien pokręcić wentylatorem, ogląda lotki, klapy, sprawdza, czy nie ma pęknięć, wycieków. Piloci mówią, że w pewnym sensie zaprzyjaźniają się z samolotem. Jeśli pilot ma jakąkolwiek wątpliwość, zwraca się do mechaników. „O, tu jest taka plamka, a nie powinno jej być. A dlaczego tu to jest, skąd to się wylało? A tu woda... Chodź, sprawdź, skąd to się wylało”. To są odruchowe reakcje. Piloci patrzą na dziób, w którym znajdują się radary, patrzą, czy sondy Pitota są czyste. Szczególnie w zimie pilot musi zobaczyć, co się dzieje na skrzydłach – czy trzeba je oczyścić z lodu, czy nie. Na lotnisku jest zawsze mnóstwo ludzi i różnych przedmiotów. Najbanalniejsza nawet rzecz, która przez przypadek znajdzie się w niewłaściwym miejscu może spowodować śmiertelne zagrożenie.

Jedno z ciekawszych zdarzeń dotyczy szpilek w podwoziu. Po lądowaniu i przed startem mechanicy blokują nagłą możliwość zamknięcia podwozia, wkładając w mechanizm dużej wielkości szpile. Przed startem należy absolutnie wyciągnąć te szpilki z podwozia. W przeciwnym razie nie będzie można złożyć podwozia. Taka sytuacja

miała raz miejsce na Okęciu. Samolot musiał zawrócić i wylądować, żeby wyciągnąć szpilki. Od tej pory w ramach procedury pada pytanie drugiego pilota: „Wzięłeś szpilki?” i odpowiedź na nie: „Tak i nawet mam je ze sobą”.

Kiedy już wszystkie drzwi zostały zamknięte, rozpoczynają się przygotowania do startu.

Rejs w kabinie z pilotami jest niezwykłym przeżyciem. Odkrywa się wówczas, jak wszystkie czynności są usystematyzowane, zharmonizowane i kontrolowane. Piloci cały czas wymieniają między sobą komendy po angielsku, nawzajem potwierdzając wykonanie kolejnej czynności z tak zwanej przedstartowej *check listy*. Bardzo ważnym momentem jest na przykład włączenie silników. Po wypchnięciu samolotu od rękawa, pilot prosi o zgodę na włączenie silników. Silniki uruchamia się pojedynczo. Kapitan wydaje komendę „start” i następuje przekręcenie włącznika silnika nr 1. Pierwszy oficer potwierdza „*flow*”, co znaczy, że zasilana elektrycznie turbina zaczęła się kręcić i zasysać powietrze. W kabinie słychać wtedy bardzo charakterystyczny dźwięk rozpędzanego silnika idącego od niższych do wyższych tonów. Kiedy już ciśnienie w komorze spalania jest wystarczająco wysokie, uruchamia się automatycznie dopływ paliwa. Pilot potwierdza włączenie dopływu paliwa komendą „*ignition*”, co znaczy „zapłon”. Puszczając przycisk „start” i panowie przez dłuższą chwilę w ciszy obserwują jak rosną obroty silnika, patrzą, czy poziom oleju i temperatur są prawidłowe i czy sam silnik pracuje prawidłowo. Tę samą procedurę powtarza się dla silnika nr 2 i można zacząć kołować.

Momentem prawdziwie magicznym jest sam start. Samolot ustawiony na pasie dostaje zgodę na start. Pilot

popycha maksymalnie do przodu przepustnicę i samolot zaczyna rozpędzać się po pasie. Pilot, który nie wykonuje startu, odczytuje na głos prędkość. Kiedy samolot dochodzi do prędkości decyzji, padają słowa „V one”. Oznacza to, że od tego momentu należy bezwzględnie kontynuować procedurę startu – jeśli samolot zacznie hamować po jej przekroczeniu, na pewno wypadnie z pasa, co jest bardzo niebezpieczne. Samolot się rozpędza i po kilku sekundach pada komenda „rotate”. Oznacza to, że prędkość samolotu jest wystarczająca dla rozpoczęcia rotacji w górę. Pilot delikatnie pociąga wolant do siebie, nos samolotu się unosi, drgania od szybkiej jazdy ustają i po dwóch sekundach jesteśmy w powietrzu.

Odlatujemy.

