

KONIEC MOTORYZACJI!

Wpisany przez Administrator
niedziela, 15 listopada 2009 23:53



Koniec motoryzacji! Czy już?

KONIEC MOTORYZACJI!

Wpisany przez Administrator
niedziela, 15 listopada 2009 23:53

Wielki, potężny korek. Auta stoją, ślamazarnie z rzadka się poruszając. Kierowcy zemszczą na swój los i nadal stoją. Ech, gdyby tak wznieść się jak Ikar. Ominąć korki i polecieć, nie zważając na wszechobecne radary.

Jest na to metoda. Wkrótce może okazać się zbawieniem i możliwością funkcjonowania dla wielu.

W osiem minut z **Jabłonny** do **Konstancina**. To nie żart. Superauto sportowe, 1000 konny **Bugatti Veyron**

nie ma szans. Tylko taksówka powietrzna, jaką jest helikopter do tego się nadaje. A i wylądować można niemal wszędzie. Wystarczy tylko nieduży placyk wolny od drzew i już.

Normalnie jako zalegalizowane lądowisko należy dostać zgodę władz na port lotniczy. Na prywatne cele prawo dopuszcza start z każdego miejsca. Warunkiem jest, by nie przeszkadzać okolicznym mieszkańcom. Do wysokości 2,5 km można latać niemal gdzie się chce. Nie można latać nad centrami miast, koło lotnisk. To wymaga zgód, jest na to specjalna procedura.

No to w górę

Mamy okazję polecieć nowym **Robinsonem 44**. To maszyna czteroosobowa. Waży 900 kilogramów. Masa startowa z pełnym obciążeniem to 1280 kg. Ma dwupłatowy wirnik główny. Silnik sześciocylindrowy, 5,8l zasilany paliwem lotniczym

AV GAS100

o liczbie oktanowej 104. Można go zatankować najlepszym paliwem ze stacji benzynowych, takim jak

Shell V-Power Racing

mającym 100 oktanów. Bywały już w Polsce takie przypadki, iż helikoptery lądowały koło stacji benzynowych i piloci prosili do pełna. Łączna pojemność dwóch zbiorników to 180 l. Dystans około 600 km w trzy godziny. W zależności od pogody. Dopuszczalny pułap ok. 12000 stóp, czyli ok. 3600 m. Prędkość przelotowa Robinsona 44 to 180 km/h. Maksymalna 230. Helikopter nie posiada instalacji antyoblodzeniowej. Nie można nim latać w marznącym deszczu, gdy temperatury oscylują nieco powyżej zera. Jest dopuszczony do lotów w dzień i w nocy, według przepisów Visual Flight Rules. W praktyce oznacza to loty z widocznością ziemi. To uniemożliwia wlatywanie w chmury, bądź przy zamgleniu. Niski pułap chmur jest głównym ograniczeniem użyteczności. Można latać w temp. -20 do +40 stopni C.

Firma Robinson z **Kalifornii** jest czołowym producentem lekkich śmigłowców cywilnych. W roku ubiegłym padł rekord. Sprzedano 833 maszyny. Średnia cena Robinsona to 450 tys \$.

Mamy lecieć z doświadczonym pilotem śmigłowcowym **Robertem Kisielem**. Znanym z torów wyścigowych wielokrotnym Mistrzem Polski w wyścigach samochodowych.

Gentleman

robił z nim wywiad, po jego sukcesach w

Seacie Leon Cupra

. Nawet takiemu pasjonatowi motoryzacji znudziły się cztery kółka i przesiadł się na maszynę skutecznie omijając korki. Zanim wsiadamy do śmigłowca dowiadujemy się od Roberta, iż te maszyny są niezwykle bezpieczne. W przypadku nagłego załamania pogody helikopter pozwala wylądować niemal wszędzie, w przeciwieństwie do samolotu. W przypadku awarii silnika na samej rotacji wirnika możemy bardzo bezpiecznie wylądować. Każdy pilot jest specjalnie szkolony z procedur awaryjnych by bezproblemowo sięść na ziemi. Do tego nawet wystarczy stosunkowo niewielki placyk.

Mówi **Robert Kisiel**; - Poza licencjami kierowcy wyścigowego jestem posiadaczem licencji samolotowej i śmigłowcowej. Zdecydowanie wolę śmigłowiec mniej rzuca - .

Wsiadamy. Rozgrzanie silnika. We wnętrzu jest dość głośno. Zakładamy słuchawki na uszy. Porozumiewamy się interkomem. Pilot prosi Okęcie o zgodę na lot. Seria komend w lotniczym języku, czyli po angielsku. Można zwiększyć obroty silnika i w górę. Wznosimy się stabilnie około 2 metry i nagły skok do przodu i w górę. Tył wznosi się znacznie, patrzymy w dół przez szybę przednią. Po chwili przyspieszania jesteśmy kilkadziesiąt metrów w górze. Stabilizacja lotu i już łagodnie się wznosimy aż do 300 metrów. Lecimy nad Wisłę. Tereny nad rzeką są naturalnym, bezpiecznym korytarzem powietrznym. Prędkość 170 km/h. Lecimy przy pięknej widoczności i z przebijającym zza chmur słońcem. W całej okazałości widać Grochów, Mokotów, Centrum, Starówkę i... smog nad miastem. Z dołu wszystko wygląda zgoła inaczej. Dolatujemy aż pod Jabłonnę, na Tarchomin. Podziwiamy wyspy na wiśle. Zamarznięte zatoki na rzece. Na jednej z wysp pomyka sarna, która weszła tam po lodzie.

W międzyczasie zapytaliśmy o kilka niezwykłych przygod związanych ze śmigłowcem. Robert Kisiel ochoczo opowiada; - Kiedyś wiozłem parę młodych do ślubu. Inna para zaręczyła się nad centrum stolicy na wysokości 500m. Dla narzeczonej była to niespodzianka. Potem znajomi nad Wisłą ułożyli się na plaży w kształcie wielkiego serca. Wylądowaliśmy w samym środku serca. Kiedyś poleciałem z rodziną do Zakopanego, wylądowałem pod hotelem Kasprowy, zapłaciłem za parking jak za samochód osobowy. Ludzie przecierali oczy widząc na parkingu helikopter. Innym razem pod Piotrkowem złapała mnie nagła mgła. Pozostawiłem śmigłowiec na polu. Zrobiłem rekonesans po wsi. Zapytałem chłopca, czy mogę u niego na podwórku zostawić maszynę na noc. Wzniosłem się na chwilę, by wlecieć na podwórko. Podwiózł mnie autem do trasy katowickiej. Następnego dnia wyległa cała wieś, gdy przyleciałem z kolegą następnym by zabrać maszynę. -.

Lecimy z powrotem na lądowisko pod Konstancinem. Jeszcze zdjęcia Saskiej Kępy. Wiosną musi wyglądać pięknie, zielono. Gdy dolatujemy do Konstancina Robert mówi, iż spojrzał na zegarek, gdy wylatywaliśmy spod Jabłonny. Zajęło nam to osiem minut. Niesamowita skuteczność. Żadnych stresów, radarów, korków. Widzimy nowe, budujące się osiedla. Pilot postanawia sięść na chwilę na łasze piachu. Po chwili ruszamy z dużą prędkością i lecimy dwa metry nad wodą i plażą. Przypomina mi się film Czas Apokalipsy.

Rozmawiamy po wylądowaniu przy kawie o tym, iż przepisy lotnicze, podobnie jak w sporcie samochodowym są bardzo rozbudowane. Większość z nich powstała w sposób empiryczny. Są naznaczone ludzką krwią licznych wypadków. Życie niestety w sposób tragiczny podpowiadało procedury. Obecnie lotnictwo nie jest dla wybranych. By być szczęśliwym posiadaczem licencji należy odbyć kurs teoretyczny plus 50 godzin lotu. W tym 40 z instruktorem. Następnie 18 egzaminów przed komisją państwową. Trwa to od 6 do 12 miesięcy.

Obecnie można do celów prywatnych, bądź służbowych wynająć helikopter. Jest już kilka takich firm. Robert Kisiel prowadzi firmę **Sky Poland**. To operator floty sześciu śmigłowców.

Najbardziej znany z nich to błękitny

24 TVN.

Wielokrotnie mogliśmy obserwować w telewizji jego relacje. - Wynajmujemy przeważnie dla ludzi i firm, których pracownicy muszą szybko przenieść się po kraju. Śmigłowiec jest też nieodzowny do poszukiwania terenów inwestycyjnych. Ma zastosowanie w lotach

geologicznych i archeologicznych. Pomagamy przy realizacji filmów reklamowych i fabularnych - mówi Robert Kisiel. Dodaje; - Mieliśmy też zlecenie na latanie nad plantacjami borówek, mieszając powietrze. Zapobiegając inwersji temperatury. Także zlecenie odśnieżania hal fabrycznych ze świeżego śniegu. Również zlecono nam wyniesienie skoczka spadochronowego na maksymalny pułap, gdzie skoczył. Regularnie latamy z organami do przeszczepu. To ważna rzecz, bo my zawsze unikniemy korków, możemy latać nawet w dużym wietrze - .

Ciekawostka jest, że **Sky Poland** zaoferowała doradztwo w zakupie, procedurach importowych, opcji hangarowania, obsługi naziemnej, wyszkoleniu i wynajmu pilota. W przyszłości firma planuje system współwłasności śmigłowców. System ten wymyślono w USA odnośnie samolotów dyspozycyjnych. Odniósł tak wielki sukces, że zainwestował w tę firmę sam **Warren Buffet**

. To logiczna rzecz, bo możemy w trzy, lub więcej osób kupić maszynę. Gdy kupimy sami, przez większość czasu i tak będzie stała na ziemi, bo nie zawsze mamy potrzeby komunikacyjne. W zależności od wielkości współudziału klient będzie mógł wylatać odpowiednią ilość godzin. Firma zajmie się obsługą i ubezpieczeniem. Klient ponosi tylko opłaty miesięczne za management.

Czas wracać, znów stres w korku gwarantowany. Na Tarchomin ponad godzina jazdy. A może by tak zacząć wznosić się ponadto. Nie chodzi o fanaberię, lecz o naturalną potrzebę oszczędności czasu. A czas to pieniądz i dlatego wieszczę powolny koniec współczesnej motoryzacji. W miastach metro, a poza nimi wzniesć się jak Ikar. Ale nieraz przycisnęło by się gazu szybkim sportowym autem! Tu pozostają tory wyścigowe i autostrady w Niemczech.

KONIEC MOTORYZACJI!

Wpisany przez Administrator
niedziela, 15 listopada 2009 23:53

Ważne adresy; www.skypoland.pl

www.ifly.pl

Tekst; Mirosław Wdzięczkowski