

Na pokładzie liniowca marzeń

Maciej Łukasz Gołębiowski

Okno z widokiem na skrzydło.



Rynek podróży lotniczych we współczesnym świecie rośnie dynamicznie. Wystarczy spojrzeć na dostępny w internecie ogólnosiwiatowy radar lotniczy, by dojść do takiego wniosku. Nie ma pory dnia ani miejsca na ziemi, by gdzieś w pobliżu nie leciał jakiś samolot. W rejonach lotnisk i korytarzy powietrznych maszyny ustawiają się w długie kolejki. I tak każdego dnia, każdego roku. Rewolucja tanich linii lotni-

Polskie Linie Lotnicze LOT na swoich rejsach dalekodystansowych nie miały dotąd oferty, którą mogłyby konkurować z innymi znanymi przewoźnikami. Na pokładach wysłużonych Boeingów 767 było mało rozrywkowo, a pasażer zdany niemal wyłącznie na siebie. Wszystko zmieniło się z chwilą, gdy na warszawskim Okęciu wylądował Dreamliner.

czych sprawiła, że dziś podróż samolotem może odbyć niemal każdy. Nie każda będzie jednak tak samo komfortowa.

Upchnięci na przypadkowych, bo nie-numerowanych miejscach, z wypakowanym po brzegi niewielkim bagażem, by nie płacić za niego dodatkowo, drżąc o to, czy lotu nie odwołają w ostatniej chwili, myślimy głównie o celu podróży, a nie o samym locie. Inaczej jest w tradycyjnych liniach, choć i tam czasy porcelanowej zastawy, bogatego wyboru alkoholi czy ciepłych posiłków, serwowanych w czasie krótkich rejsów odeszły do historii. Przynajmniej w klasie ekonomicznej.

Na szczęście jednak, nawet nie płacąc drogo za ekstrawagancję klasy biznesowej, możemy czasem otrzymać na pokładzie przyzwoity serwis, a podróż spędzić choćby oglądając kinową nowość czy słuchając dobrej muzyki. Po to w samolotach instaluje się systemy pokładowej rozrywki. Kiedyś standardem były podwieszane telewizory montowane co kilka rzędów foteli, na których wyświetlano po kolei kilka filmów, wymienionych w pokładowym informatorze. W podłokietniku fotela pasażer miał wejście słuchawkowe, wybierał odpowiedni kanał i już mógł dołączyć do widzów projekcji. Na innych kanałach prezentowano muzykę i pokładowe zapowie-

dzi załogi. Kłopot w tym, że zawsze trzeba się było dostosować. Wpływ mieliśmy wyłącznie na włączany kanał, a nie na kolejność utworów ani to, czego chcemy akurat posłuchać. Podobnie było z filmami. Wszystko zaczęło się zmieniać z chwilą, gdy ciekłokrystaliczne monitory i komputery na dobre wkroczyły na pokłady maszyn pasażerskich. Pasażerowie otrzymali indywidualne ekrany oraz wbudowany w fotel kablów pilot, przy pomocy którego sami mogą decydować, który film obejrzeć lub której płyty posłuchają. Ofertę często wzbogacano o gry albo inne atrakcje, typu widok z kamer umieszczonych pod samolotem czy w kabinie pilotów.



Wnętrze kokpitu i załoga.

Takie rozwiązania można było spotkać w zachodnioeuropejskich samolotach już niemal 10 lat temu. Ale nie w Locie. Nasz narodowy przewoźnik długo zwlekał z dostosowaniem swojej oferty do współczesnych realiów. Gdy inni eksperymentowali z internetem na pokładach, w Polsce wciąż mieliśmy kolektywne wieczorki filmowe rodem z socjalistycznych domów kultury. Światelko w tunelu pojawiło się w momencie, gdy LOT ogłosił wejście do grona klientów nowego, ultranowoczesnego samolotu projektowanego przez Boeinga. Nazwany początkowo 7E7, ostatecznie otrzymał symbol 787 i dodatkową nazwę, którą wybrało pół miliona głosujących w ogłoszonym przez firmę plebiscycie – Dreamliner, liniowiec marzeń.

Czekaliśmy na niego wszyscy. Miłośnicy lotnictwa, pasażerowie, spotterzy. Lata mijały, a program 787 nabierał kolejnych opóźnień. Tymczasem stare, wyeksploatowane 767 wciąż wozily Polaków do Chicago, Toronto i Nowego Jorku. Lądowanie kapitana Wrony to bardzo niewielka konsekwencja tej trudnej sytuacji. Nic



dzianej rodziny. Witano Dreamlinera nie tylko chlebem, solą i salutem wodnym, ale też lejącym się strumieniami szampanem. Wkrótce zaczęły się pierwsze rejsy szkoleniowe, a potem pasażerskie. Na razie po Europie, żeby się pochwalić.

Bilety na trasy z Warszawy do Pragi, Budapesztu czy Frankfurtu sprzedawały się na pniu, a wcale nie były tanie. Nie obyło się bez kilku usterek, które pasażerów zostawiły na lotniskach, albo zmusiły do przesiadki na inną, mniej atrakcyjną maszynę. Marketingowi specje firmy nie przewidzieli, że nowy samolot ma prawo do swoich kaprysów, a pasażerowie w postaci królików doświadczalnych, to był, niestety, strzał w stopę.

W styczniu wszystko było gotowe do rejsów za ocean. I wtedy znów dał o sobie znać pech. Pożar przegrzewających się akumulatorów oraz kilka innych, ujawnionych w krótkim czasie usterek sprawiły, że amerykańska agencja FAA, a za nią europejska EASA wydały zarządzenie uziemienia wszystkich Boeingów 787. Na zaśnieżonym Okęciu przez kolejne kilka miesięcy można było oglądać cennego nietola. W Chicago stał natomiast drugi egzemplarz z Polski, który zdążył tam dolecieć, ale nie mógł już wrócić. Pasażerów, rzecz jasna, znowu upchnięto do 767



Wszystko, co dobre, musi się skończyć.

więc dziwnego, że 15 listopada 2012 pod płotem Okęcia zgromadził się prawdziwy tłum, a okoliczne pobocza zostały szczelnie zastawione samochodami z całego kraju.

Jest! W końcu przyleciał! SP-LRA, Romeo-Alfa. Nasz pierwszy Dreamliner. Pierwszy w Polsce i pierwszy w Europie. Nadzieja na poderwanie linii lotniczej z coraz głębszego kryzysu. I nadzieja dla pasażerów, że ich podróż „za kałużę” będzie w końcu doświadczeniem równie przyjemnym, jak spotkanie dawno niewi-

oraz wycarterowanych maszyn typu 777 i Airbus 330. Luksusy Dreamlinera poznali nieliczni, za to wielu zaczęło wątpić, czy ich kiedykolwiek doświadczą.

Nad wyjaśnieniem problemów z akumulatorami Boeing pracował razem z National Transportation Safety Board (NTSB). 7 lutego, trzy tygodnie po uziemieniu, piąty prototyp 787 wykonał, za zgodą FAA, jednorazowy przelot z Fort Worth w Teksasie na lotnisko producenta Paine Field w Everett. Następnego dnia FAA zezwoliła na wznowienie lotów dla celów testowych.

Chociaż nie udało się ustalić przyczyny przegrzewania akumulatorów, 22 lutego Boeing zaproponował rozwiązanie problemu, polegające na zamontowaniu systemu wentylacji chłodzącej i izolacji ceramicznej. 19 kwietnia ulepszony system akumulatorów został zatwierdzony, co pozwoliło na rozpoczęcie modyfikacji wszystkich wyprodukowanych egzemplarzy. Od stycznia na terenie 15 portów w 9 krajach znajdowało się łącznie 50 uziemionych Dreamlinersów. 26 kwietnia FAA wydała dyrektywę zdolności do lotów dla typu 787 po modyfikacji, a dzień później etiopski egzemplarz wzbijał się w powietrze już z pasażerami. Tak rozpoczął się nowy rozdział historii tej maszyny.

Nasze Dreamlinery musiały polecieć do Addis Abeby, gdzie przeprowadzono niezbędne modyfikacje. Gdy wróciły, wznowiono loty szkoleniowe. 1 czerw-

znacznie zmniejsza hałas i tak dość cichych silników Rolls-Royce'a. Włączając film lub słuchając muzyki, nie trzeba robić tego głośno, by odizolować się akustycznie od dźwięków w kabinie.

Podobny komfort czeka na pasażerów klasy Premium Club, choć tam fotele nie są tak obszerne, a ekrany mają przekątną niecałych 11 cali i są chowane w podłokietnikach. Ta wersja przypadła mi do gustu nawet bardziej. Dotykowy ekran będą-



Klasa ekonomiczna w kolorze blue.

Wówczas z poziomu menu technicznego obsługa włącza dostęp do całości serwisu. LOT zapewnia, że oferta będzie stopniowo rozbudowywana, tak by coś dla siebie znaleźli zarówno miłośnicy premierowych tytułów muzycznych i filmowych, jak i klasyki każdego gatunku. W bazie muzyki z radością i satysfakcją wasz redaktor działu muzycznego odkrył m.in. płytę „The 2nd Law” grupy Muse, wyróżnioną przez „Hi-Fi i Muzykę” tytułem krążka roku 2012. W programach telewizyjnych jest natomiast dział „koncerty” – można tu obejrzeć m.in. Polską Orkiestrę Kameralną pod dyrekcją Jerzego Maksymiuka oraz koncert Paula McCartneya z lutego 2012.

Nawigowanie po menu jest proste, choć nie do końca intuicyjne. Warto choćby pamiętać, że aby rozwinąć dalszy ciąg menu, należy nacisnąć nierzucający się w oczy przycisk ze strzałką w dół. Inaczej



Klasyka wiecznie młoda.



W programach TV do wyboru m.in. koncert Paula McCartneya.



Menu filmowe m.in. z oscarową „Operacją Argo”.



Menu główne systemu.

ca SP-LRA odleciał z pasażerami w rejs z Warszawy do Nowego Jorku. Dla mnie ważniejszy był jednak 6 czerwca. Wtedy o 14.50 zjawiłem się siedzibie LOT-u. Godzinę później startowałem z Okęcia w swój pierwszy lot Dreamlinerem. Pusty samolot w rejsie szkoleniowym to zupełnie wyjątkowe wrażenie. Nikt nie mówi, by usiąść i zapiąć pasy. Nikt nie przyniesie wody, choćby się wciskało przycisk nad głową kilkadziesiąt razy. Można za to swobodnie sprawdzać widok z każdego okna i wygodę siedzeń każdej klasy. Najważniejszym celem mojej wizyty na pokładzie był jednak system rozrywki.

Dreamliner to skok w nadprzestrzeń. Kabinę podzielono na trzy klasy. Najwyższa, Elite Club, to wejście LOT-u na rynek produktu dla najbogatszych. 18 foteli rozkładających się do pozycji leżącej wyposażono w indywidualne 15-calowe, dotykowe ekrany z filtrami bocznymi. Przy każdym fotelu znajduje się gniazdko do zasilania przenośnych urządzeń elektronicznych, port USB i oczywiście gniazdko słuchawkowe. Pasażerowie tej klasy dostają do dyspozycji słuchawkę z redukcją szumów. Wrażenia z ich użytkowania są naprawdę dobre. Zamknięta obudowa

cy blisko użytkownika jest wygodniejszy w obsłudze niż duży monitor, przy którym trzeba kucać, schodząc z fotela najwyższej klasy. Oczywiście, oba systemy wyposażono także w ręczne sterowanie pilotem, ale jest ono znacznie mniej wygodne niż wersja dotykowa.

W klasie ekonomicznej na 213 pasażerów czeka 9-calowy ekran wbudowany w oparcie poprzedzającego fotela. Odchyła się ono o 6 stopni, przy czym jednocześnie lekko wysunięciu ulega siedzisko. Pierwszy raz spotkałem się z tego typu rozwiązaniem w fotelach lotniczych i przyznam, że znacznie poprawia to komfort przy próbie wygodnego ułożenia się choćby na krótką drzemkę. Także w klasie ekonomicznej pasażerowie otrzymują do dyspozycji słuchawkę z redukcją szumów. Choć są niewielkie, dzielnie spełniają powierzoną im rolę. Bardziej wymagający mogą jednak wziąć na pokład własny sprzęt.

Na ekranach systemu rozrywki wszystkie klasy mają to samo menu, podzielone na kilka głównych kategorii (m.in. filmy, muzyka, programy TV, audiobooki i e-booki). Pasażerowie wyższych klas mają dostęp do wszystkich pozycji; ci z ekonomicznej rynkowe nowości mogą dokupić.

można pomyśleć, że wśród albumów muzycznych nie ma w ogóle rocka. Jeśli oferta prezentowana przez przewoźnika nas nie zadowoli, możemy użyć portu USB i posłuchać własnej muzyki lub obejrzeć film z pendrive'u. W menu umieszczono także gry, książki czytane przez lektorów oraz elektroniczne wydania czasopism. Wszystko to ma sprawić, że lot nie będzie się dłużył.

Dreamliner to samolot przyjazny pasażerowi. Siedząc w fotelu, czy to ekonomicznym czy biznesowym, możemy oglądać świat za oknem o wymiarach 27 na 47 cm. Nigdy wcześniej w żadnej pasażerskiej maszynie takich nie instalowano. A te się w dodatku elektrycznie przyciemniają. Zamiast typowych żaluzji pasażer ma dostęp do panelu sterowania, który pozwala zmniejszyć przepuszczalność świetlną szyby. Zabarwia się ona stopniowo na kolor błękitny, ale wciąż można przez nią patrzeć. Diodowe podświetlenie kabiny, sterowane z panelu stewardessy, zmienia barwy w zależności od pory dnia i tego, co się akurat dzieje na pokładzie. Kliknięcie sprawia, że można zdalnie zaciemnić okna i kabinę, robiąc noc w środku dnia. Długie rejsy, w trakcie któ-



Widok na Premium Club.



Zestaw pasażera klasy ekonomicznej.



Fotele klasy Elite Club z widocznym pilotem do sterowania systemem rozrywki.

rych podróżujący przekracza kilka stref czasowych, na pewno pozwalają docenić takie rozwiązanie

Tymczasem na 2,5-godzinnej trasie z Warszawy do Bydgoszczy i Wrocławia, bardziej dało się odczuć inną nowinkę techniczną samolotu. Wyższe niż w starszych samolotach ciśnienie w kabinie pasażerskiej sprawia, że przy lądowaniu niemal nieodczuwalny jest przykry efekt zatykania uszu, na który chyba każdy z nas czasem narzekał. Zwiększona jest także wilgotność powietrza, z 4 % w typowym odrzutowcu, do 15 %. To mniej więcej tyle, ile mamy w ogrzewanym mieszkaniu zimą. Nie rewelacja, ale na

pewno postęp i szansa, że po długim rejisie pasażer nie będzie się czuł jak po marszu przez Saharę.

Boeing 787 jest dość cichy, nawet kiedy pracuje na najwyższych obrotach w czasie startu. Ma też systemy stabilizujące przeloty przez turbulencje. Kabina daje wrażenie przestronności, a do tego wciąż pachnie nowością. To wszystko, w połączeniu z umilającym czas systemem rozrywki, sprawia, że dziś LOT-em za Atlantyk możemy latać, nie obawiając się 9-godzinnej nudy. Polskie Linie Lotnicze ponownie weszły do gry o pasażera latającego w dalekie trasy i to z pewnością cieszy. Pozostaje mieć nadzieję, że oferując właściwy

produkt, linia będzie go również umiała właściwie wycenić.

Moje loty Dreamlinerem były na tyle krótkie, że nie zdążyłem się rozsmakować we wszystkim, co ten samolot oferuje. Na pewno jednak wystarczająco długie, żebym chciał wrócić na jego pokład. To samolot, który pomimo początkowych trudności, ma szansę wprowadzić lotnictwo pasażerskie w nowe czasy. 6 czerwca spełniło się moje osobiste marzenie. Słuchając muzyki Bacha, patrząc przez błękitne okno na oświetlone słońcem chmury, poczułem się jak w prywatnym niebie i na niekończących się wakacjach. Czego i Wam szczerze życzę. 🌸

LORE

LIRYCZNY,
GŁĘBOKO PRZEJMUJĄCY,
OCZAROWUJĄCY,
ZMYSŁOWY

THE HOLLYWOOD REPORTER



MFF W LOCARNO
NAGRODA
PUBLICZNOŚCI



FF WIOSNA FILMÓW
NAGRODA
PUBLICZNOŚCI

TYLKO W KINACH STUDYJNYCH
OD 12 LIPCA

