

# Air Fair 2009

co w lotniskowej trawie pizczy

**T**rzecia edycja Air Fair, zorganizowana 29 i 30 maja tradycyjnie na przylegającym do lotniska Szwederowo terenie Wojskowych Zakładów Lotniczych nr 2 S.A., udowodniła stałe zapotrzebowanie w Polsce na imprezę komercyjną, mimo dużej liczby innych krajowych imprez lotniczych i międzynarodowych targów takich jak Aero Friedrichshafen, ILA Berlin czy od niedawna praskie Aero Expo, nastawionych m.in. innymi na rynki naszej części Europy.

Odbywające się na początku sezonu bydgoskie targi stanowią swego rodzaju bilans otwarcia rynku w lotnictwie, a dla wszystkich firm lotniczych działających w Polsce – swoistą listę obecności.

## Fenomen Air Fair

polega na tym, że w zaciszu stoisk wystawowych można przeprowadzić wiele owocnych spotkań branżowych i rozmów biznesowych, wychodząc co pewien czas na ekspozycję zewnętrzną. To różni Air Fair od typowych pokazów lotniczych i zlotów.

Pierwotny zamysł organizatorów, żeby połączyć targi firm działających w branży lotnictwa wojskowego z branżą lotnictwa cywilnego, przyjmowany dość sceptycznie przez obserwatorów, był świetnym pomysłem. Okazało się, że wojsko-

**Bydgoskie targi Air Fair znalazły trwałe miejsce w kalendarzu imprez lotniczych**

wy odbiorca jest otwarty na oferty sektora cywilnego – i vice versa.

## Mimo kryzysu

Światowy kryzys dał znać o sobie i tu. Mimo niewygórowanych cen stoisk, organizatorzy mieli w tym roku problem z zapelnieniem dwóch hangarów, które rok temu były pełne. Wpływ na to miał w dużej mierze fakt, że decyzje budżetowe o udziale w targach firmy podejmowały w kwietniu, w okresie największej niepewności co do rozmiarów i przyszłych skutków kryzysu. Stąd

wielu zrezygnowało z wystawiania się w tym roku. Patrząc na to z perspektywy dwóch miesięcy – ci co byli, swoich decyzji nie żałują.

W rozmowach z wystawcami stwierdziłem duży optymizm, poparty na dodatek ogłoszeniem przez GUS – akurat pierwszego dnia targów – dodatniego wzrostu gospodarczego w Polsce (0,8%) w I kwartale br.

Pod koniec pierwszego dnia, który był dniem dla profesjonalistów i upływał w kameralnej atmosferze, wystawcy nie ukrywali zadowolenia. „Odbylem cztery

Sonex – popularny zestaw do samodzielnego montażu podstawą projektu badawczego ITWL



ważne rozmowy, dla których warto tu było przyjechać”, „Nawet nie sądziłem, że dla X może być interesująca nasza oferta” – takie wypowiedzi dawało się słyszeć. Drugi dzień był otwarty dla publiczności, wstęp był wolny.

## Co nowego?

Skupimy się tu tylko na wystawach z rynku general aviation.

Z powodu trudnych warunków atmosferycznych samoloty AT-4 i AT-3 dotarły do Bydgoszczy pod koniec pierwszego dnia, ten ostatni prosto z Mielca, pilotowany przez dwoje instruktorów z Aeroklubu Zamajskiego, który już zdążył go kupić. Zupełną nowością w tej konstrukcji stanowi wyposażenie do nocnych lotów VFR: rzucający się w oczy reflektor na lewym skrzydle oraz oświetlenie tablicy przyrządów w kabinie. Firma oczekuje na certyfikat EASA, myśli również o wersji certyfikowanej do IFR.

Nowością była też *Katana DA-20 C1* z awioniką Garmin GNS 530

i autopilotem, wystawiana przez JB Investments. O tym samolocie napiszemy wkrótce szerzej.

W Bydgoszczy ujrział światło dzienne bardzo interesujący projekt samolotu – latającego laboratorium, budowanego przez Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych, na bazie sprzedawanego w zestawach do samodzielnego montażu popularnego, szybkiego samolotu Sonex o bardzo efektownej sylwetce. Wia-

Dzięki  
biznesowej  
formule  
targi mają  
konkretny  
charakter

domo, że jeden Sonex jest też budowany przez prywatnego właściciela we Wrocławiu, więc będzie można je porównać. W każdym razie bydgoski egzemplarz w stanie surowym jest bardzo starannie pomalowany.

Z innych nowinek rynkowych, Paweł Drabczyński, prezes będącej Organizacją Obsługową Part 145 firmy Drabpol i przedstawicielem m. in. marek Honeywell i Bendix King, poinformował o otwarciu

## Reklama

ERROR: undefinedresource  
OFFENDING COMMAND: findresource

STACK:

/0  
/CSA  
/0