W NUMERZE: OSTRAWA • W FOTOLOTNICZYM RAJU • EPSN - 21BLT

e-SPFL

2016 (03)

MAGAZYN STOWARZYSZENIA POLSKICH FOTOGRAFÓW LOTNICZYCH

AIR ACTION
STOWARZYSZENIE POLSKICH FOTOGRAFÓW LOTNICZYCH

F-22 RAPTOR

BAZY LOTNICZE

EPSN — w krainie polskich Fitter-ów

SOLIŚCI I ZESPOŁY

BIAŁO-CZERWONE ISKRY

FOTOGRAF NUMERU

LMK

NIE TYLKO SAMOLOTY

PODRÓŻE AMONA

WITAJCIE

Zapewne w chwili, w której czytacie moje słowa, za oknem jest szaro, buro i ponuro. Listopad i grudzień to tradycyjnie w naszej strefie klimatycznej najgorszy moment do robienia zdjęć. Ilość dni słonecznych równa się prawie zeru, dzień zaczyna się późno i kończy nie wiadomo kiedy. Ale czy na pewno jest to czas stracony dla miłośników fotografii?

Odpowiedź brzmi nie! Po długim i intensywnym sezonie pokazów lotniczych przyszedł czas na porządki na naszych kartach i dyskach. Pogoda za oknem jest bardzo dobrym powodem, aby jeszcze raz przejrzeć zdjęcia i wybrać najlepsze ujęcia z minionego sezonu. A żeby zajęcie to nie było zbyt monotonne, w tak zwanym „międzyczasie" zapraszam do obejrzenia najnowszego wydania naszego SPFL'owego magazynu.

Jako główne danie serwujemy dzisiaj „dziczyznę" w czystej postaci, czyli najgroźniejszego drapieżnika, jakiego stworzyła ludzka myśl techniczna F-22 Raptor.
Przeniesiemy się również do Ostravy, gdzie coroczne pokazy z cyklu NATO Days są dla nas miejscem kultowym, a spotkanie na „buraczanym polu" jest pozycją obowiązkową w corocznym grafiku imprez lotniczych.
Oczywiście zapraszamy do naszych stałych rubryk: sylwetka fotografa numeru Leszka „Lmk" Kujawskiego; wszystko o EPSN, czyli 21. Baza Lotnictwa Taktycznego w Świdwinie; BCI, czyli nasze Biało-Czerwone Iskry.

Jako wisienkę na torcie polecam znakomity reportaż ozdobiony przepięknymi zdjęciami Sławka „hesji" Krajniewskiego z sesji a2a, jaka miała miejsce w czerwcu tego roku z okazji 10-lecia służby w Polskich Siłach Powietrznych samolotu F-16

Maciej „Szamal" Szamałek

e-SPFL 2016 (03)

Zespół redakcyjny: Maciej Szamałek, Sławek Krajniewski, Marcin Parzyński, Marek Staciwa, Leszek Kujawski, Przemek Szynkora
Zdjęcia: Marek "amon" Staciwa, Maciej "szamal" Szamałek, Leszek „LMK" Kujawski, Sławek „hesja" Krajniewski, Marek „maras" Gembka, Tomasz „deoc" Szczech, Piotr "pepic" Tomczyk, Marta „holka" Holka, Krzysztof „kichu" Baranowski, Waldemar „valdi" Piela, Tadeusz „wilk" Wilk, Tomasz „Tomaszek" Kępski, Adam "larky" Skowroński, Zbigniew "zibi" Hojka, Andrzej "złoty" Pilewski, Konrad "kifcio" Kifert, Sylwester "eska" Kalisz, Marcin "kwieciń" Kwieciński, Marcin „Spad" Parzyński, Michał "nurek" Wajnchold, Aleksandra „alex" Kuczyńska, Piotr „rzepka" Kostur, Krzysztof „krispol" Polak, Mariusz „Mars" Suwalski, Marcin „bronek" Bronowski, Karol „carlito" Kakietek, Mariusz „maximus" Jóźwiak. **Projekt i skład**: Przemek Szynkora

(c) **SPFL 2012** Wszystkie fotografie zamieszczone w biuletynie są chronione prawem autorskim. Ich publikacja bez wiedzy i zgody autorów jest zabroniona. Materiał zdjęciowy został utrwalony w sposób zgodny z prawem, nie naruszający dóbr osobistych osoby fizycznej lub prawnej w ramach tzw. wolności fotografowania w miejscach publicznych, korzystając z regulacji określonej w art. 33 ustawy o prawie autorskim i prawach pokrewnych.

e-SPFL
2016 (03)

SPIS TREŚCI

AIR ACTION
STOWARZYSZENIE POLSKICH FOTOGRAFÓW LOTNICZYCH

Temat Numeru

F-22 RAPTOR

Reportaż
W fotolotniczym raju

Bazy lotnicze
EPSN – w krainie polskich Fitter-ów

Pokazy lotnicze
Ostrawa – PowerZone w „burakach"

Grupy Akrobacyjne
BIAŁO-CZERWONE ISKRY

Fotografia a prawo

Nie tylko lotnictwo
Podróże Amona

Fotograf numeru
lmk

F-22 RAPTOR

fot. Leszek „LMK" Kujawski

Pierwsze polowanie (na Raptora) — RIAT 2008

Tak to już jest, że pierwsza wizyta w nowym kraju musi skutkować jego zwiedzaniem. Przecież pokazy dopiero jutro i pojutrze, zdążymy i pozwiedzać okolicę i pofocić samoloty. Przepiękne miejscowości w Cotswolds (UK) uwiedzione naszymi kadrami nie pozwalają nam się szybko z nich wyrwać. Podobnie jak klify na południowym wybrzeżu oraz głazy ze Stonehenge. Wreszcie nadchodzi piątkowe popołudnie. Wbijamy się na lotnisko. Trwają treningi do weekendowych pokazów. Pogoda rewelacyjna fotograficznie. Po całym tygodniu rzęsistych deszczów – dziś zaczyna się przejaśniać. Potężne ulewy przeplatają się z upalnym słońcem. Coś wspaniałego dzieje się na niebie. Jesteśmy napaleni strasznie na to, co się tu wydarzy w weekend. Na razie treningi. Co chwilę coś się wzbija i walczy nad naszymi głowami. Gdy orientujemy się, że w planowanych treningach jest około godzinne okienko – postanawiamy zmienić swoje miejsce z zachodniej na wschodnią część lotniska. Mamy dużo czasu. Samochód i w drogę. Łatwo nie jest. Poza asfaltem wszystkie drogi pogrążone w totalnym błocie. Ludzie się pozakopywali i zrobił się gigantyczny korek. My stoimy w jego środku. Mamy jeszcze 40 minut do następnej pozycji treningów, gdy nagle... do naszych uszu dobiega ulubiony huk dopalacza startującej maszyny. Jako, że siedzę z prawej strony (kierowca), pytam Hlynura: co tam poszło w górę? Lechu stwierdza, że to F-16. OK, F-16 jakoś przeboleję, choć pogoda idealna do polowania na oderwania. Skupiony na jeździe w korku i obserwacji ludzi wyciągających samochody z potężnego błota, orientuję się, że ten huk silnika jest jakby zupełnie inny od tego znanego z F-16. Lechu, to na pewno F-16? – pytam. Lechu na to, że no tak, bo F-16 ma „tak" pionowe usterzenie? I pokazuje dwie dłonie rozwarte pod dość sporym kątem! Ciśnienie w jednej sekundzie skacze mi do maksymalnych wartości! Cholera, nie mogę się zatrzymać bo cała kawalkada jedzie, nie ma pobocza – same bagna,

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Leszek „LMK" Kujawski

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

wychylam się tylko i kątem oka widzę... Cel mojej wyprawy! Moje marzenie. F-22 Raptor! Pięknie kręci! Cudnie wygląda! A ja... w korku!! Złamałem swoją podstawową zasadę – nigdy nie odpuszczaj żadnej możliwości zrobienia zdjęć lotniczych! Jestem zły, ale nerwy łagodzi wizja sobotnio-niedzielnych pokazów. Jutro go przyfocę! Już jutro :)

Jutro – czyli w sobotę okazało się, że z powodu totalnego zalania terenów parkingowych i miejsca na lotnisku przeznaczonego dla publiczności, po raz pierwszy od 38 lat, pokazy Air Tattoo zostały... ODWOŁANE!! Dramat :(Specjalnie dla F-22 pojechałem więc na RIAT i w 2009. Jak się później okazało, z bliżej niewyjaśnionych przyczyn, F-22 w 2009 roku nie doleciał do Fairford, chociaż miał! Czy uda mi się go ustrzelić w 2010 roku?? Gdy piszę te słowa (marzec 2010) właśnie ogłoszono, że będzie F-22 na tegorocznym RIAT. Jadę! :)

fot. Marek „maras” Gembka

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

Przylot Raptorów! Air Tattoo 2010

Czwartek rano. Strefa Park and View East (specjalnie wydzielona we wschodniej części lotniska strefa dla fotografów umożliwiająca zaparkowanie samochodu i fotografowanie w bezpośredniej bliskości pasa startowego) wypełniona prawie po brzegi miłośnikami lotnictwa chyba z całego świata. Od wczesnego poranka fotografujemy przyloty statków powietrznych, które wezmą udział w największych na świecie pokazach lotniczych, czyli The Royal International Air Tattoo. Około 9.00 daje się zauważyć dziwne poruszenie. Wszyscy nerwowo przygotowują sprzęt. Sprawdzają ustawienia. Patrzą w kierunku wschodnim. Powód jest jeden i to ten najważniejszy, dla którego większość zerwała się dziś wcześnie rano, by mieć jak najlepsze miejsca do focenia. Lecą Raptory!!! W radiu rozbrzmiewa komunikacja wieży z pilotami, którzy otrzymują warunki do lądowania. Kto wie, czy nie jestem tu jednym z najbardziej podnieconych fotografów. Po porażkach z 2008 i 2009 roku wreszcie ma się odbyć moja pierwsza foto-randka z F-22. Już nic nie może nam przeszkodzić. Już za momencik, już za sekundy. Są! Nad horyzontem widzę dwie kreseczki, które w miarę zbliżania się, zaczynają przypominać linie tych niesamowitych maszyn. Wreszcie! Majestatycznie nadlatują w osi pasa startowego. Są cudowne! Tak brzydkie, że aż piękne! To wspaniale móc na własne oczy zobaczyć samoloty, którymi zafascynowany jest cały świat. Samoloty 5. generacji, które nie mają sobie równych na współczesnym polu walki i pewnie jeszcze długo równych sobie mieć nie będą. Kosmiczny wręcz wygląd, pięknie grające silniki. Nad lotniskiem robią rozejście do lądowania, by pojedynczo wylądować tuż przed naszymi obiektywami. Przeszły nas dreszcze – prosimy o jeszcze! :)

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

Andrews AFB Joint Service Open House 2012

Uruchomienie silników F-22 sprawia, że cały samolot zanurza się na chwilę w kłębach pary. Za moment już dumnie kołuje przed nami, totalnie odwracając uwagę od trwającego pokazu Mustanga. Ależ to jest piękny samolot! Jego urodę przewyższają chyba tylko jego możliwości! Pilot The Air Combat Command F-22 Demonstration Team na sezon 2012 – Major Henry „Schadow" Schantz pozdrawia publikę. Jakież to musi być uczucie być w gronie najlepszych z najlepszych?! Latać najnowocześniejszym na świecie myśliwcem? Mogę się tylko domyślać. Z głośników rozbrzmiewa już znany mi z 2010 roku z Fairford głos spikera F-22 Demo Teamu. Zaczyna się istne szaleństwo! Kto widział, ten wie, o czym piszę. Wyjątkowa maszyna we właściwych tylko sobie, wyjątkowych figurach. Wygląda obłędnie! Uwielbiam linię kadłuba F-22 zakończoną unikalnymi dyszami wylotowymi silników. Pięknie wygląda, przelatując z dużą prędkością oraz gdy ustawia się do nas tyłem, lecąc na dopalaniu. Po pokazie Raptor oddala się od lotniska, by po chwili przylecieć ponownie w wyjątkowej formacji z Mustangiem! Magiczne rzeczy dzieją się nad naszymi głowami. Legendarny P-51D i najnowocześniejszy F-22A to niebywała kompilacja myśliwców!

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Tomasz „deoc" Szczech

fot. Marek „maras" Gembka

fot. Marta „holka" Holka

fot. Piotr "pepic" Tomczyk

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

fot. Krzysztof „kichu" Baranowski

fot. Waldemar „valdi" Piela

fot. Tadeusz „wilk" Wilk

fot. Tadeusz „wilk" Wilk

DNI NATO w OSTRAWIE

fot. Tomasz „Tomaszek" Kępski

„Dni NATO” w Ostrawie – to już impreza niemal tak kultowa, jak Air Show w Radomiu, czy alpejskie pokazy w szwajcarskim Axalp. W Ostrawie po prostu nie wypada nie być.

Dla większości z nas „Dni NATO” to ostatnia duża impreza kończąca fotolotniczy sezon w Europie. Najważniejszą rzeczą jest jednak to, że możemy się spotkać w tak licznym gronie porozmawiać o mijającym sezonie, wymienić doświadczenia, pobiesiadować wspólnie przy grillu i znakomitym czeskim piwie na słynnym już „buraczanym polu”, po prostu pobyć ze sobą i cieszyć się chwilą.

Ostrawskie pokazy są dla fotografów lotniczych wyjątkowe, za sprawą prostopadłej do pasa startowego osi pokazów. Taki właśnie układ sprawia, że, będąc kilkaset metrów od oficjalnego terenu dla publiczności, możemy podziwiać maszyny z naprawdę niewielkiej odległości. Dodatkowym atutem tej unikalnej lokacji jest obecność słońca za plecami fotografów. W ostatnich latach organizatorzy ze względów bezpieczeństwa nieco ograniczyli dostęp do ulubionego „buraczanego pola”, ale nadal pozostaje ono największym atutem ostrawskich pokazów.

W tym roku obawialiśmy się trochę o pogodę – zmoknąć żadna przyjemność, a i sprzęt fotograficzny wody nie lubi. W sobotę spędziliśmy kilka godzin, stojąc w deszczu i błocie, jednak to, co działo się na niebie w tym czasie pozwoliło zapomnieć o tych „drobnych” niedogodnościach. Masa oderwań, niskie przeloty, huk i ogień dopalaczy skutecznie rozgrzewały sobotnie deszczowe popołudnie. W tym weekendowym lotniczym koncercie przygrywali nam między innymi: F-18 Demo Team (Szwajcaria), 5x Eurofighter (Włochy, Hiszpania, Wielka Brytania, Austria i Niemcy), Rafale Solo Display (Francja), MiG-21 (Rumunia), „ojczyznę Ikei” reprezentowała rodzinka Saabów – Tunnan, Draken, Viggen oraz Gripen.

fot. Marek “amon” Staciwa

fot. Maciej “szamal” Szamałek

fot. Adam “larky” Skowroński

DNY NATO DAYS
2001-2016

fot. Maciej “szamal” Szamałek

fot. Zbigniew “zibi” Hojka

fot. Andrzej “złoty” Pilewski

fot. Konrad “kifcio” Kifert

fot. Adam “larky” Skowroński

fot. Maciej “szamal” Szamałek

fot. Sylwester "eska" Kalisz

W FOTO-LOTNICZYM RAJU:

SESJA A2A: DZIESIĘĆ LAT F-16 w POLSCE

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

Zapraszam na fotorelację z wyjątkowej sesji air-2-air, która miała miejsce 22 czerwca 2016 roku, a podczas której miałem przyjemność i zaszczyt fotografować samoloty Sił Powietrznych RP z pokładu samolotu CASA C-295.

Niniejszy artykuł dotyczy drugiej części tej sesji, w której głównymi bohaterami były samoloty F-16, które już 10 lat służą w naszym kraju! Z okazji tej pięknej rocznicy, jak również z okazji Święta Lotnictwa, chciałbym złożyć najserdeczniejsze życzenia samej pomyślności wszystkim spod znaku biało-czerwonej szachownicy!

Wszystkie informacje zawarte w artykule konsultowałem z pilotami F-16. Szczególne podziękowania przesyłam na ręce mojego przyjaciela, płk pil. Marcina Modrzewskiego, który nie tylko jest wspaniałym pilotem F-16, ale też człowiekiem dysponującym niebywałą wiedzą dotyczącą tego samolotu. Artykuł nie powstałby jednak, gdyby nie współpraca z chyba najbardziej ześwirowanym na punkcie F-16 człowiekiem świata, który prosił, by go określać mianem: „Norbert - that_Viper_guy". Norbertowi też zawdzięczam tłumaczenie na język angielski.

Jeszcze jedna bardzo ważna kwestia tytułem wyjaśnienia. Artykuł zawiera sporo bezspornych wiadomości dotyczących samolotu F-16, ale też fragmenty obrazujące moje osobiste uwielbienie dla tej konstrukcji. Artykuł nie ma jednak na celu generowania kolejnych sporów na temat wyższości jednych samolotów nad innymi. Celowo nie przedstawiłem żadnych porównań F-16 z konkretnymi jego „konkurentami". Pamiętajmy o tym, że w lotnictwie, trochę inaczej niż w życiu, można kochać jednocześnie wiele… maszyn i nikt nie ma z tego tytułu żadnych nieprzyjemności :) Mam nadzieję, że artykuł, któremu poświęciłem sporo czasu, dla wielu z Was będzie miejscem zdobycia nowych, ciekawych informacji. Dla tych, którzy już to wszystko wiedzą, przypomnieniem o tym, jak wyjątkowy samolot obchodzi właśnie 10. rocznicę swojego użytkowania w Polsce :)

— Panowie, panowie! Powolutku. Nie jestem spotterem i pokażcie mi samoloty tak, jak chcecie nas widzieć w powietrzu – tymi słowami raz po raz ppłk Adam „Monk" Kalinowski przerywa dyskusję, podając nam cztery modele samolotów F-16. Jesteśmy na przedlotowym briefingu w domku pilota 6. Eskadry „Tygrysiej" na Krzesinach.

Bartek Bera, Piotrek Łysakowski i ja reprezentujemy wygłodniałych zdjęć fotografów lotniczych, a rozmawia z nami czterech pilotów, którzy już za chwilę wsiądą do specjalnie przygotowanych do sesji samolotów F-16 oraz oczywiście piloci samolotu CASA. Omawiamy po kolei każdy manewr, posiłkując się rozmaitymi szkicami i zdjęciami, które mają pomóc pilotom w zrozumieniu tego, czego tak naprawdę chcemy. Dyskutujemy też o sposobie wystrzeliwania flar, by było to efektowne, ale i bezpieczne dla wszystkich. Na koniec rzucam ot tak, czy skoro robimy taką sesję pod zdjęcia na rocznicę F-16, to… to może da się polatać też nad samym Poznaniem? Oczyma wyobraźni widzę już plakaty miasta Poznania z „naszymi" F-16. Pomysł, wydawałoby się, nierealny, ale w takim dniu jak dziś pada na podatny grunt. „Monk" dzwoni tu i tam i… dostajemy zgodę! Może nie tak nisko, bo na wysokości 7000 stóp, ale na pewno coś będzie widać. Jeszcze tylko ktoś

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

przynosi polską flagę do włożenia pod osłonę kabiny prowadzącego formację F-16. Oczywiście prowadzącym będzie „Monk" i oczywiście będzie lecieć samolotem z tygrysim malowaniem.

Niczym teatralna kurtyna, otwiera się rampa samolotu CASA, a my rozpoczynamy drugą część spektaklu „W fotolotniczym raju". Kurtyna w górze i naszym oczom ukazuje się niebywały obraz. Błękitne niebo, pięknie wypiętrzone białe chmurki, a tuż pod i za nami cztery, cudownie wyglądające w tej scenerii, samoloty F-16. Dwa w wersji C, dwa w wersji D. Wszystkie ze zbiornikami CFT oraz ze zbiornikami podkadłubowymi.

Na czele „Tygrys" z dumnie wyłożoną biało-czerwoną flagą. Ciarki na całym ciele! Nie ma jednak czasu na stanie z rozdziawioną paszczą. Jestem tu, by zrobić konkretną robotę. Przymierzam się do zrobienia kilku zbliżeń pilotom. „Monk" wygodnie ułożony w tej wyjątkowej kabinie F-16 podnosi wyświetlacz nahełmowy i unosi kciuk ku górze. Od tej chwili, aż do końca dzisiejszego fotografowania, w głowie rozbrzmiewają mi słowa: „Lotnik skrzydlaty władca świata bez granic" i oczywiście muzyka „Marszu Lotników".

Tymczasem my kończymy fotografowanie w strefie i rozpoczynamy powrót nad Poznań. Tak zaplanowaliśmy lot, że wracamy z sesji w jednej formacji z otwartą rampą, polując na jakieś dodatkowe kadry. Jesteśmy już prawie nad miastem, co daje się odczuć po dość mocnych turbulencjach. Raz po raz wszyscy jesteśmy podrzucani jak naleśniki na patelni. W najlepszej sytuacji są ci, którzy siedzą na rampie, gdyż spadają na „miękkie". Ci, którzy klęczą i nie daj Boże nie mają nakolanników, tłuką się niemiłosiernie. Ci, którzy stoją, na szczęście mają na głowach hełmy – inaczej ich głowy mogłyby to dotkliwie odczuć. Nie znam za bardzo topografii miasta Poznania. Zwłaszcza z lotu ptaka. Zwłaszcza walcząc o utrzymanie mojej klęczącej pozycji, a już nie mówiąc o próbach uchwycenia samolotów w kadrze. W dole rozpoznaję podłużny zbiornik wodny. Tak – to na pewno Jezioro Maltańskie. Nie raz i nie dwa oglądałem jakieś zawody wioślarskie, podczas których często pokazywano widok z lotu ptaka. Rzuca nami niemiłosiernie. W dole masa budynków, więc robię zdjęcia. Później przyjdzie czas na ich interpretowanie. Jedyne co jeszcze rozpoznaję to budynki Starego Browaru i słynną iglicę poznańskich targów. Po chwili jakiś pas startowy. Czy to nie Ławica? Kolejny pas startowy to dla nas dowód, że zaczynamy podejście do lądowania.

Zaczyna migać lampka. Rampa się zamyka. Koniec spektaklu. Siedzę zmęczony, poobijany, spocony i… szczęśliwy z poczuciem dobrze wykonanej roboty! Uwielbiam takie chwile!

Chciałbym na koniec bardzo serdecznie podziękować wszystkim, którzy przyczynili się do tego, że znalazłem się w tym przepięknym fotolotniczym raju oraz tym, którzy sprawili, że samoloty zacnie wypełniały kolejne kadry. Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych, 2. Skrzydło Lotnictwa Taktycznego, Ppłk Szczepan Głuszczak, Bartek Bera, Piotrek Łysakowski – Dziękuję!

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

ZESPÓŁ AKROBACYJNY „BIAŁO-CZERWONE ISKRY”

fot. Marcin “kwieciń” Kwieciński

fot. Marcin „Spad" Parzyński

Jeden z najbardziej rozpoznawalnych zespołów akrobacyjnych w Europie stacjonuje na lotnisku w Dęblinie.

Piloci „Biało-Czerwonych Iskier" latają na samolotach odrzutowych TS-11 Iskra pomalowanych w charakterystyczne barwy nawiązujące kolorystyką do polskiej flagi państwowej.

Zespół został utworzony w 1991 r, choć tak naprawdę jest on kontynuatorem zespołu „Rombik" utworzonego w 1969 roku w Radomiu. W początkowym okresie działalności oficjalna nazwa zespołu brzmiała „Zespół Akrobacyjny Iskry", dopiero w roku 2000 zespół otrzymał nową nazwę **„BCI – Biało-Czerwone Iskry"** oraz nowe logo.

Samoloty TS-11 Iskra, na których latają piloci zespołu BCI, jest samolotem trudnym technicznie ze względu na swój wiek, jest to konstrukcja lekka i wrażliwa na turbulencje. Jak podkreślają sami piloci, wymaga to od nich ciągłego doskonalenia, żmudnych treningów i najwyższego poziomu wyszkolenia.

fot. Konrad „kifcio" Kifert

Skład Zespołu Akrobacyjnego „Biało-Czerwone Iskry”

- Lider - kpt. Maciej KOPIEL
- Pierwszy Lewoskrzydłowy - mjr Jacek JAWOREK
- Pierwszy Prawoskrzydłowy - kpt. Krzysztof KŁACZYŃSKI
- Drugi Lewoskrzydłowy - por. Mateusz KUBIAK
- Zamykający - por. Sylwester SOBÓTKA
- Drugi Prawoskrzydłowy /Solo - por. Marcin KOSSAKOWSKI

fot. Michał “nurek” Wajnchold

fot. Waldemar „valdi" Piela

fot. Leszek „lmk" Kujawski

Pierwszy egzemplarz TS-11 został oblatany 02.02.1960 r., a rok później został on przyjęty na uzbrojenie w polskim lotnictwie wojskowych. Do roku 1980 wyprodukowano łącznie 400 sztuk TS-11 Iskra, z czego 50 egzemplarzy trafiło do Indii.

Atrakcyjność i widowiskowość wykonywanych akrobacji oprócz biało-czerwonej kolorystyki podkreślane są w czasie pokazów również przez wytwarzane dymy, które przy wielu figurach akrobacyjnych przybierają barwy naszej flagi. Zasobnik do wytwarzania dymów został umieszczony w miejscu zdemontowanego działka.

Piloci BCI stanowią elitę wśród pilotów zespołów akrobacyjnych, ich kunszt pilotażu mogą podziwiać nie tylko widzowie w Polsce. Zespół jest zapraszany na szereg pokazów odbywających się w całej Europie. W sezonie 2016 piloci BCI gościli m.in. w Belgii, Grecji oraz na Malcie.

Z niecierpliwością oczekujemy na kolejny sezon pokazowy w trakcie którego będziemy mieli okazję do uwiecznienia spektakularnych akrobacji w wykonaniu pilotów BCI.

fot. Waldemar „valdi" Piela

fot. Aleksandra „alex" Kuczyńska

fot. Marta „holka" Holka

fot. Piotr „rzepka" Kostur

fot. Aleksandra „alex" Kuczyńska

fot. Michał "nurek" Wajnchold

fot. Tomasz "tomaszek" Kępski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Krzysztof „krispol” Polak

FOTOGRAF NUMERU

LMK

„...fotografia lotnicza jest sporym wyzwaniem i wymaga dużego zaangażowania, żeby złapać swój wymarzony kadr. Gdy to się uda, satysfakcja jest ogromna, gdy nie... mam straszną motywację, żeby następnej okazji nie zmarnować”

fot. Leszek „lmk” Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

Leszku, byłeś już na wielu pokazach lotniczych na całym świecie, które z tych miejsc były najlepszymi, jakie kiedykolwiek widziałeś?

Najbardziej zapadło mi w pamięć pożegnanie „Phantom-ów" w Wittmund w 2013 roku. Imprezie tej towarzyszyły spore emocje, a atmosfera była naprawdę wyjątkowa. Dodatkowo podkręciła ją pogoda. Od samego rana było brzydko, szaro, wietrznie i popadywał deszcz, kilkanaście minut przed lotami chmury się rozeszły i zrobił się piękny dzień. Niemieccy piloci dali ostro czadu, pokaz był naprawdę wspaniały, widać było, że żal im się rozstać ze swoimi „Zjawami".

Twój najlepszy „strzał"

W tym roku to chyba startujący Mi-8 z Sokołem na drugim planie sfotografowany w Glinniku podczas odwiedzin w bazie.

Wywiad przeprowadził Maciej „Szamal" Szamałek.

fot. Leszek „lmk" Kujawski

Co spowodowało, że to fotografia lotnicza stała się Twoją pasją?

Po pierwsze chyba to, że fotografia lotnicza jest sporym wyzwaniem i wymaga dużego zaangażowania, żeby złapać swój wymarzony kadr. Gdy to się uda, satysfakcja jest ogromna, gdy nie… mam straszną motywację, żeby następnej okazji nie zmarnować. Po drugie, lotnictwo, wojskowe w szczególności, zawsze mnie interesowało i przyciągało. Niesamowite jest, że przy okazji fotografowania mogę być tak blisko maszyn, które mnie fascynują, o których sporo czytałem, dyskutowałem czy sklejałem ich modele. Po trzecie, dla mnie, jest to po prostu wspaniała przygoda. Okazja, żeby z przyjaciółmi pojechać w ciekawe miejsce, razem przeżyć coś niezwykłego i poznać podobnych sobie świrów.

Na Twoich zdjęciach widać perfekcyjne podejście do kwestii związanych z postprodukcją, jak jest to dla Ciebie ważne i ile czasu poświęcasz przygotowaniu zdjęć?

Postprodukcja jest dla mnie integralną częścią fotografii. Na etapie postprodukcji decydujemy ostatecznie, czym stanie się nasze zdjęcie, trudno więc ją przecenić. Niestety nie jestem zbyt dobrym fotografem i często muszę włożyć dużo pracy w wydobycie ze swoich zdjęć efektu, który mnie interesuje. Kiedyś siedziałbym godzinami w ciemni, teraz spędzam sporo czasu przed komputerem. Przeważnie jest to około godzina-dwie na zdjęcie, ale zdarzają się i takie, na które potrzeba i czterech-pięciu godzin.

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Leszek „lmk" Kujawski

EPSN - 21BLT
- W KRAINIE POLSKICH FITTER-ÓW

fot. Leszek „lmk" Kujawski

Zachód słońca i poprzedzająca go „złota godzina" to wyjątkowa chwila dla każdego fotografa. Ten krótki moment w ciągu dnia, kiedy piękne ciepłe światło maluje wyjątkowe obrazy, a długie cienie tworzą niesamowite kształty . Wtedy z pozoru zwykłe miejsca czy obiekty nabierają zupełnie nowego charakteru... A co jeśli miejsce jest niezwykłe, a obiektem są… no właśnie... ;)

Odgłosy pracujących silników zmieniają się, to znak, że za chwilę się zacznie. Stajemy się coraz bardziej niecierpliwi. Słońce jest już idealnie w pozycji, jakiej potrzebujemy. Lecz to nie potrwa długo, za chwile schowa się za drzewami i będzie po zabawie. Jest! Zaczyna się! Ruszają. Najpierw jedna, a po chwili druga. Powoli zbliżają się w naszym kierunku. Jedna za drugą. Przez głowę przelatują szybkie myśli: „przesłona, korekcja ekspozycji, szybkość migawki, cholera jak ciemno, czy nie przesadziłem z ISO?", „czy wszystko dobrze ustawiłem? …"to się dzieje naprawdę… nie mogę tego spie...ć". :)

Dwa Su-22 są już bardzo blisko. Pierwsza maszyna zatrzymuje się o kilkadziesiąt metrów od nas, to „last check" ostatnia kontrola przed startem. Dla nas moment, na który czekaliśmy. Złoto-czerwone światło pięknie spływa po kadłubie pierwszej maszyny, na króciutką chwilę podkreślając detale jej poszycia. Migające światła antykolizyjne w rozgrzanym od spalin powietrzu kreują dodatkowe efekty świetlne. Migawki aparatów terkoczą, jak szalone. Maszyna rusza. Majestatycznie zakręca tuż przed naszym stanowiskiem. Pilot pozdrawia nas gestem dłoni. Samolot zmierza w kierunku początku pasa, a my już zajmujemy się następną maszyną. To jeden z najpiękniejszych momentów w życiu każdego lotniczego świra. Złota godzina, świetne miejsce i piękne samoloty… takie rzeczy można zobaczyć tylko w wyjątkowym miejscu, takie rzeczy to tylko w Świdwinie. :)

Zacznijmy od początku – trochę historii

Lotnicza historia Świdwina rozpoczęła się w 1951 roku wraz ze sformowaniem 11. Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego. Na tamtejszym lotnisku umiejscowiono dowództwo, 40. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego oraz większość jednostek dywizji. Drugi, wchodzący w skład Dywizji, 26. PLM rozlokowano w Zegrzu Pomorskim. Do końca roku personel jednostki został przezbrojony na samoloty MiG-15, które zastąpiły samoloty Jak-23. Do dnia dzisiejszego świdwińskie jednostki przeszły szereg przeformowań i reorganizacji. W 1971 roku Dywizja Lotnictwa Myśliwskiego stała się związkiem szturmowo-rozpoznawczym, a sam 40. pułk, myśliwsko-szturmowym. W 1982 roku przeformowano go na pułk myśliwsko-bombowy. W połowie lat 80. jednostka rozpoczęła przezbrajanie na samoloty Su-22. Od 1 stycznia 2000 roku pułk przeformowano w 39. i 40. eskadrę lotnictwa taktycznego. Wreszcie w 2010 roku ostatnie pozostałe jednostki Su-22 (7 i 40 elt) weszły w skład 21. Bazy Lotnictwa Taktycznego.

Od tej pory świdwińska Baza jest już jedyną jednostką Polskich Sił Powietrznych, gdzie stacjonują samoloty Su-22m4k oraz Su-22m3u. Cały czas pełni ważną role w systemie bezpieczeństwa naszego kraju. Jest intensywnie

fot. Mariusz „Mars" Suwalski

fot. Marcin „bronek" Bronowski

wykorzystywana w szkoleniu pododdziałów obrony przeciwlotniczej wszystkich rodzajów wojsk oraz w szkoleniu i certyfikacji taktycznych zespołów naprowadzania. Często bierze udział w ćwiczeniach w kraju i zagranicą. W 2014 roku podjęto decyzje o przedłużeniu okresu eksploatacji stacjonujących w Świdwinie Su-22 o kolejne dziesięć lat.

21 IN ACTION

Nasza kilkuletnia współpraca z 21. BLT zaowocowała, oprócz ogromnej ilością zdjęć, realizacją dwóch filmów dokumentalnych. Pierwszy - „Dwudziesta pierwsza" poświęcony jednostce, jej personelowi, samolotom i zadaniom, jakie wykonuje, oraz drugi opowiadający o zespole pokazowym – Su-22 Demo Team. Oba filmy prezentowane były podczas święta bazy i organizowanego pikniku lotniczego.

„Polish Fitters"

W 2011 roku podjęto decyzję o stworzeniu zespołu pokazowego „Su-22 Demo Team". Zespół składa się z dwóch pilotów oraz pary samolotów Su-22m4k. Podstawowym programem pokazu jest prezentacja manewrów taktycznych wykorzystywanych w typowych zadaniach świdwińskich Su, a więc bliskiego wsparcia powietrznego (CAS) oraz niszczenia celów naziemnych. Swoje umiejętności Demo Team z powodzeniem prezentuje na pokazach lotniczych w kraju i zagranicą. W 2015 roku na renomowanych pokazach Royal International Air Tatto w Fairford w Wielkiej Brytanii zespół otrzymał nagrodę specjalną.

W gościnnych progach 21 BLT.

Nasza przygoda z 21. BLT zaczęła się w 2009 roku. Wtedy po raz pierwszy przekroczyliśmy większą grupą gościnne progi świdwińskiej bazy. Duże zachmurzenie i zupełnie niefotograficzna pogoda pozwoliły nam na bliższe zapoznanie się z tradycjami jednostki, jej personelem oraz… działającym tam symulatorem Su-22. :) Szybko okazało się jednak, że nie wyjedziemy ze Świdwina bez ciekawych zdjęć. Po gwałtownej ulewie rozpoczęły się loty… i to nie byle jakie. Tego dnia załogi ze Świdwina „obsługiwały" ćwiczenia na poligonie w Ustce gdzie miały odpalać cele powietrzne SRCR.

Od tej pory stalismy się częstym gościem w „krainie polskich Fitterów". Odwiedzaliśmy ją podczas rutynowych lotów ćwiczebnych, ćwiczeń wojskowych (Anakonda, Combat Talon) czy okazji specjalnych jak np. święto bazy. Naszym Su-22 towarzyszyliśmy podczas działań na poligonach i pokazów lotniczych w kraju i zagranicą, Dzięki otwartości i zrozumieniu dowództwa bazy dla naszej foto-lotniczej pasji mieliśmy niejednokrotnie możliwość uchwycić prawdziwie wyjątkowe kadry. Za to wszystko BARDZO DZIĘKUJEMY i rewanżujemy się tym co możemy dać najlepszego czyli wyjątkowymi zdjęciami.

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Konrad "kifcio" Kifert

fot. Marek „Dulmen" Dulewicz

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Karol „carlito" Kakietek

fot. Mariusz „Mars” Suwalski

Su-22
w polskim lotnictwie wojskowym

W okresie „Zimnej Wojny” samolot Su-17/Su-22 (w kodzie NATO Fitter) był jedną z bardziej popularnych maszyn uderzeniowych bloku wschodniego. Stanowił wyposażenie wielu pułków myśliwsko-bombowych lotnictwa ZSRR, NRD, Bułgarii, Czechosłowacji, Węgier i Polski. Ponadto został zakupiony również na wyposażenie wojsk lotniczych Afganistanu, Algierii, Angoli, Egiptu, Iraku, Jemenu, Libii, Peru, Syrii i Wietnamu.
Do Polski pierwsze maszyny tego typu trafiły w połowie 1984 roku. Łącznie pozyskano 90 maszyn bojowych Su-22M4K oraz 20 szkolno-bojowych Su-22M3U. Samoloty weszły na wyposażenie: 6. plm-b w Pile (3 eskadry), 40. plm-b w Świdwinie (3 eskadry), 8. plm-b w Mirosławcu (2 eskadry) oraz 7. plb-r w Powidzu (1 eskadra).

Wprowadzenie nowego typu samolotu wniosło skokowy wzrost możliwości uderzeniowych polskiego lotnictwa. Oprócz bogatego wachlarza niekierowanego uzbrojenia bombowego i rakietowego, wprowadzono zupełnie nowe uzbrojenie kierowane w postaci kierowanych pocisków rakietowych powietrze-ziemia H-25 i H-29. Zwiększyły się również możliwości walki elektronicznej wraz z wprowadzeniem zasobników WE SPS-141. Zupełną nowością był też kompleks nawigacyjno-celowniczy PrNK-54, znacznie ułatwiający pilotowi nawigacje oraz umożliwiający skuteczniejsze zastosowanie środków bojowych.

Z chwilą wprowadzenia do uzbrojenia, samoloty Su-22 stały się główna siłą uderzeniową polskiego lotnictwa. Brały udział w wielu ćwiczeniach w kraju i zagranicą; najpierw w ramach Układu Warszawskiego, a później w sojuszu NATO. Wraz ze zmianami systemowymi w naszym kraju nastąpiła reorganizacja i redukcja jednostek we wszystkich rodzajach sił zbrojnych. Zmiany

fot. Sławek „hesja” Krajniewski

fot. Leszek „lmk” Kujawski

te nie ominęły również jednostek latających na Su-22. W 1998 roku rozwiązano 6 plm-b w Pile, skąd część personelu i samolotów przeniesiono do Powidza. W tym czasie samoloty przeszły skromne doposażenie dostosowujące je do standardów NATO, polegające na instalacji oświetlenia antykolizyjnego, odbiornika GPS, systemu TACAN, ILS oraz modernizacji radiostacji. W 2000 roku rozpoczęto wdrażanie nowej struktury organizacyjnej w Siłach Powietrznych polegającej na przejściu ze struktury pułków na system baz lotniczych i eskadr lotnictwa taktycznego. Na bazie 7 plb-r powstały 6 i 7 elt w Powidzu, 40 plm-b - 39 i 40 elt w Świdwinie, 8 plm-b – 8 elt w Mirosławcu. W tym okresie na stanie było 78 maszyn bojowych i 16 szkolno-bojowych. W następnych latach nastąpiły kolejne przeformowania i redukcje. Z dniem 30 czerwca 2010 roku ostatnie pozostałe jednostki Su-22 (8 i 40 elt) weszły w skład 21. Bazy Lotnictwa Taktycznego w Świdwinie.

Obecnie Su-22 ze Świdwina są bardzo intensywnie wykorzystywane w szkoleniu personelu latającego 21. blt, pododdziałów OPL i taktycznych zespołów naprowadzania (J-TAC) Sił Powietrznych, Wojsk Lądowych, Wojsk Specjalnych. Aktywnie uczestniczą też w szkoleniach Marynarki Wojennej. Często biorą również udział w ćwiczeniach sojuszniczych realizowanych za granicą. W 2014 roku podjęto decyzje o wydłużeniu okresu użytkowania 18 sztuk Su-22 o kolejne 10 lat. Od tego czasu podczas remontów maszyny przechodzą kolejne doposażenie w postaci przeskalowania przyrządów nawigacyjnych na jednostki anglosaskie oraz instalacji nowej radiostacji VHF. Samoloty otrzymują również nowy kamuflaż.

fot. Leszek „lmk" Kujawski

fot. Sławek „hesja" Krajniewski

fot. Maciej "szamal" Szamałek

fot.Adam „Iarky" Skowroński

fot. Mariusz „Mars" Suwalski

fot. Marcin „Spad” Parzyński

Gdy zdjęcie zaczyna żyć własnym życiem,

CZYLI FOTOGRAFIA I PRAWO AUTORSKIE - CZĘŚĆ 2

Jako fotografowie nieuchronnie stykamy się z sytuacją, kiedy nasze zdjęcie, opublikowane na własnej stronie, na forum SPFL, czy w niniejszym kultowym magazynie, nieoczekiwanie odnajduje się w zupełnie innym miejscu – czy to będzie czyjś blog, facebookowy fanpage, strona www, czy galeria w „poważnym” serwisie internetowym. W odpowiedzi na zgłoszone pretensje dowiadujemy się, że właściciel owego bloga, fanpage'a, strony lub serwisu nie ma sobie nic do zarzucenia, albowiem: a) nasze zdjęcie nie było podpisane, a to oznacza, że wolno z nim robić, co się chce, b) nawet jeśli było podpisane, to on też je podpisał, więc nie ma spawy, c) zdjęcie nie miało znaczka ©, zatem nie jest chronione prawem, d) ściągnął je z innej strony internetowej, więc pretensje to nie do niego, e) zdjęcie było opublikowane na naszym facebooku, więc od tej chwili każdy może je sobie legalnie ściągać i dowolnie używać, a wreszcie f) padają magiczne słowa „dozwolony użytek”.

Oczywiście w praktyce można spotkać się ze znacznie ciekawszymi tłumaczeniami – moim ulubionym jest to, że ściągnięte zdjęcie jest zbyt kiepskie, żeby było chronione jakimiś tam prawami autorskimi – tym niemniej sześć wymienionych na wstępie należy do żelaznego kanonu. Dlatego warto przyjrzeć się im z bliska.

Niepodpisane, znaczy niczyje?

Oznaczenie autorstwa fotografii (jak i każdego innego utworu) jest prawem autora, nie obowiązkiem. Jeśli fotograf uzna za stosowne opublikowanie zdjęcia bez podpisu (albo zwyczajnie o tym zapomni), nie będzie to miało najmniejszego negatywnego wpływu na jego prawa autorskie. Wciąż jest wyłącznym dysponentem utworu i ma monopol na decydowanie, gdzie i przez kogo zdjęcie zostanie opublikowane. Jedyną ujemną konsekwencją może być ta, że w sytuacji kolizyjnej będzie mu nieco trudniej udowodnić autorstwo fotografii. Prawo autorskie wprowadza bowiem domniemanie, że autorem utworu jest osoba pod nim podpisana (bądź w inny, odpowiedni dla charakteru utworu sposób, nazwisko autora zostało podane do publicznej wiadomości). Oznacza to mniej więcej tyle, że jeśli zdjęcie jest podpisane, to nie autor musi w razie czego udowodnić swoje autorstwo, tylko ten kto je kwestionuje, musi udowodnić, że podpisany pod fotografią nie jest jej autorem. Swoją drogą w przypadku, gdy „w oryginale” zdjęcie było jednak podpisane, niepodanie autorstwa będzie stanowiło – niezależnie od autorskich praw majątkowych fotografa – naruszenie jego praw osobistych. Czyli tych, których autor nie pozbywa się nawet wtedy, kiedy sprzeda innej osobie prawa do swojego utworu.

No przecież podpisałem, w czym rzecz?

Ano w tym, że zamieszczenie podpisu załatwia tylko jeden z problemów – ten z podaniem autorstwa zdjęcia. Ten drugi problem – publikacja bez zezwolenia – pozostaje nie rozwiązany. I nie, nie jesteśmy dozgonnie i bezgranicznie wdzięczni za zrobienie nam całkiem bezpłatnie reklamy poprzez rozpowszechnienie naszych fotografii i nazwiska.

Nigdzie nie było ©

Hm, to rzeczywiście jest problem. Zdjęcia oznaczone © są chronione prawem autorskim. Nie sposób temu zaprzeczyć. Tyle że zdjęcia pozbawione ©... też są chronione. Dokładnie tak samo. Takie „Ce” w kółku wygląda bardzo serio – i z grubsza do tego sprowadza się znaczenie tego symbolu. W niezbyt odległych czasach to ©, które wraz z rokiem pierwszej publikacji utworu i nazwiskiem (nazwą) dysponenta autorskich praw majątkowych tworzyło tzw. notę copyrightową, było istotne z punktu widzenia obrotu międzynarodowego,

a przy tym stanowiło wymóg amerykańskiej ustawy o prawie autorskim. Obecnie jednak światem praw autorskich rządzi tzw. konwencja berneńska – jej stronami są bodaj 172 państwa, wśród nich także Polska (o ile kojarzę, Afganistan akurat nie, ale za to Vanuatu owszem – na wypadek, gdyby ta informacja miała się komuś okazać przydatna) – a ta nie wymaga żadnego szczególnego oznaczania utworów (w tym zdjęć). Nie wymaga, ale też i nie zabrania. Zdjęcie staje się chronionym utworem już w momencie, w którym trafiło na matrycę aparatu. Z drugiej jednak strony – jak napisałem wcześniej – zdjęcie z „Ce" wywołuje o wiele poważniejsze wrażenie, niż zdjęcie bez „Ce". Jest jak przekaz dla odbiorcy – „tego raczej nie kradniemy". W tym sensie to „Ce" wygląda jak znak zakazu. I też jest w kółku.

Znalazłm ją na www.fajnefotki.com

Kiedy ktoś bez mojego pozwolenia wyciąga mi aparat z plecaka i oddala się z nim w siną dal – to się nazywa kradzież. Kiedy potem ktoś inny kupuje ten aparat za 100 złotych (tanio, bo bez folijki) – to się nazywa paserstwo. Dwa różne przestępstwa, dwa różne artykuły kodeksu karnego (choć zagrożenie karą podobne). Prawo autorskie jest pod tym względem mniej zniuansowane. Bez względu na to, czy feralne zdjęcie zostało ściągnięte bezpośrednio z naszej galerii, czy też od kogoś, kto zdążył uczynić to wcześniej – jest to takie samo naruszenie naszych praw autorskich. Ewentualne różnice mogą być w kwotach, o jakie z tego tytułu poprosimy. I w tym, czy będziemy sprawę zgłaszać do policji, czy nie. A ów „końcowy użytkownik" zdjęcia nie może skutecznie bronić się tym, że nie jest złodziejem, a zaledwie paserem (mówiąc w pewnym uproszczeniu). Tym bardziej nie może nas odsyłać do właściciela strony www.fajnefotki.com, żebyśmy „załatwili to najpierw z nim".

fot. Marcin „Spad" Parzyński

Od umowy przenoszącej prawa autorskie należy odróżnić umowę licencyjną, która jest jedynie zezwoleniem, udzielonym przez autora innemu podmiotowi na korzystanie z utworu na określonych polach eksploatacji – bez utraty samych praw autorskich. Umowa licencyjna może być wyłączna bądź niewyłączna. Ten pierwszy rodzaj licencji czyni licencjobiorcę „monopolistą" w kwestii korzystania z utworu. Przy licencji niewyłącznej autor zachowuje prawo zawierania analogicznych umów z innymi osobami.

Jeśli licencja ma mieć charakter wyłączny, wzmianka o tym musi znaleźć się w treści umowy. Jej brak oznacza, że mamy do czynienia z licencją niewyłączną.

Zarówno umowa o przeniesienie praw autorskich, jak i licencja wyłączna muszą być zawarte w formie pisemnej. Umowa licencyjna niewyłączna nie ma takich obostrzeń formalnych – choć dla własnego bezpieczeństwa zawsze należy, choćby w najprostszej formie, spisać zasadnicze postanowienia umowy. W szczególności dotyczy to zakresu udzielonej licencji – czyli inaczej mówiąc pól eksploatacji, których dotyczy zezwolenie autora na korzystanie z jego utworu.

W kolejnej części: o tym, co wolno i czego nie wolno fotografować, o dozwolonym użytku cudzych zdjęć i jak bronić się w przypadku naruszenia praw autorskich.

FOTOGRAFIA PODRÓŻNICZA AMONA

Fotografia? Podróże? Tak naprawdę nie pamiętam co jako pierwsze sprawiło, że do dziś poświęcam fotografii podróżniczej tak dużo czasu i energii...

Marek ”amon” Staciwa

Czym tak na prawdę jest dla mnie fotografia podróżnicza? To z pewnością wszystkie odwiedzone przeze mnie miejsca, wszyscy poznani przeze mnie ludzie. To również ogromna ilość zdobytego doświadczenia i wiedzy. Wszystko to, wszystkie wspomnienia i wrażenia, dzięki aparatowi fotograficznemu mogą pozostać ze mną na wiele lat, w zasadzie na zawsze. Czy to nie wspaniałe? :)

Bardzo ważnym okresem jest dla mnie czas poprzedzający sam wyjazd. Poza planowaniem samej podróży, często planuję również pory pojawienia się w konkretnych miejscach, które pozwolą na złapanie ciekawych kadrów. Planuję też konkretną tematykę zdjęć, zdarzało mi się również jechać gdzieś po konkretny kadr. Niezależnie od tego, większa część moich zdjęć to kompletny spontan - te lubię chyba najbardziej. Okres samej podróży to z reguły czas, podczas którego odcinam się od tego, co zostawiłem w domu. Mija niestety bardzo szybko zgodnie z zasadą ‚wszystko co piękne szybko się kończy'. Finalny okres to praca ze zdjęciami, co oznacza dużą dawkę wspomnmień i przeżywanie całego wyjazdu po raz drugi :).

Co na koniec mogę doradzić Wam wszystkim?
Nie ważne, czy jedziecie na wycieczkę po Toruniu czy jedziecie na drugi koniec świata - zawsze zabierajcie ze sobą aparat i róbcie dużo zdjęć :).

Ciekawie może być naprawdę wszędzie a piękne zdjęcia można przywieźć z najmniej oczekiwanego miejsca!

Marek "amon" Staciwa

I'm

parts of a bird
eye
beak
wings
claws
legs
tail
feathers
elements of wea
rain
wind
Sunshine

W kolejnym numerze:

Temat numer:
Air2air, tym razem zajrzymy za kulisy coraz bardziej popularnej przygody związanej z fotografią lotniczą w Polsce i Europie

Zespoły i soliści

K&K czyli duet zakręcony

Pokazy Lotnicze – RIAT

z wizyta w kolebce pokazów lotniczych

Bazy Lotnicze

EPKS – wkraczamy na tereny polskich Tygrysów

fot. Maciej “szamal” Szamałek, Mariusz „Mars” Suwalski, Konrad “kifcio” Kifert, Tomasz „deoc” Szczech, Mariusz „maximus” Jóźwiak.

e-SPFL 2016 03

MAGAZYN STOWARZYSZENIA POLSKICH FOTOGRAFÓW LOTNICZYCH

www.spfl.pl

AIR ACTION
STOWARZYSZENIE POLSKICH FOTOGRAFÓW LOTNICZYCH