

FLAMINGI są różowe, bo odżywiają się krabami

Prawda. Różowy kolor flamingi, zwane inaczej czerwona-kami, zawdzięczają barwnikowi zwanemu kantaksantyną, substancji z grupy karotenoidów. Aby więc móc wytwarzać różową barwę upierzenia, ptak potrzebuje pożywienia bogatego w karotenoidy. Inaczej jego przepych przemienie z następnym pierzeniem. To ma znaczenie nie tylko optyczne. Białe samce flamingów nie są specjalnie atrakcyjne dla samic, dlatego w ogrodach zoologicznych bywają problemy z rozmnażaniem.

Na wolności flamingi zaspokajają zapotrzebowanie na karotenoidy, żywiąc się rakami i algami. W ogrodach zoologicznych karotenoidy trzeba dodawać do karmy. Kiedyś podawano ptakom marchew i buraki, dzisiaj do karmy dodaje się po prostu kantaksantynę.

Działanie barwiące karotenoidów można zaobserwować nie tylko u flamingów. Zawierają je również „pigułki brązujące”, które nadają skórze to nienaturalne marchewkowe zabarwienie. Po żółtku zabarwionym na złotożółto można poznać, że kury były karmione karmą z dodatkiem karotenoidów. A to, że łosoś w sklepie ma taki piękny łososiowy kolor, to też sprawka karmy z karotenoidami, którymi karmiono je na farmie – inaczej łosoś byłby szaro-biały.

SAMOLOTY przy lądowaniu rutynowo spuszczają kerozynę

Nieprawda. W języku fachowym pilotów spuszczenie benzyny nazywa się *fuel dump* i nie jest bynajmniej manewrem standardowym – piloci posługują się nim tylko w razie awarii, częściej ma to miejsce w przypadku samolotów wojskowych.

W lotnictwie cywilnym tylko samoloty długodystansowe, takie jak Boeing 747 albo Airbus A340 w ogóle mają odpowiednie zawory do spuszczenia paliwa. Ciężar startowy tych samolotów, w stanie pełnego zatankowania, bywa czasem o 100 ton większy niż dopuszczalny ciężar do lądowania. Gdy krótko po starcie wydarzy się coś, co wymaga powrotu do wyjściowego portu lotniczego, kontrolerzy ruchu prowadzą samolot ponad obszarem niezamieszkanym, gdzie na wysokości 4 do 8 km pilot spuszcza kerozynę, która opada w postaci bardzo drobnych kropli. Najwyżej 8% paliwa w ogóle spada na ziemię, reszta wyparowuje, ulegając wcześniej czy później rozkładowi pod wpływem światła słonecznego.

Tak zwane smugi wirowe widoczne czasem w wilgotny dzień na powierzchniach nośnych lądujących samolotów nie mają natomiast nic wspólnego z kerozyną – to nieszkodliwa para wodna.

Czasem z **TOALET SAMOLOTOWYCH** spadają na ziemię wielkie jak piłka nożna, zamrożnięte bryły fekaliiów

Prawda. Dla ratowania czci linii lotniczych i ich pilotów należy jednak wyjaśnić, że nie przewiduje się planowego i regularnego opróżniania toalet w czasie lotu. Toalety samolotowe to zamknięte układy, fekalia zbiera się w specjalnym zbiorniku, który opróżnia się na ziemi przez specjalny zawór dostępny wyłącznie z zewnątrz. Pilot podczas lotu nie może ich „spuścić”. Nie ma w ogóle porównania z brudnymi praktykami mającymi nadal miejsce w starszych pociągach, „dzięki” którym ludzie mieszkający przy mostach kolejowych i wieszający pranie na dworze mają czasem prześcieradła w ciapki.

Jednak nieapetyczne bryły lodu istnieją. Na arenie międzynarodowej zjawisko to jest znane jako blue ice – z powodu typowego niebieskiego koloru pochodzącego od dodatków chemicznych do wody w spłuczce. Zawór wylotowy zbiornika toaletowego może bowiem być nieszczelny, na przykład, gdy przy ostatnim przeglądzie nie został prawidłowo zamknięty albo dostało się do niego jakieś ciało obce (linie lotnicze Lufthansa napomykają o saszetkach herbacianych). Wtedy płyn wydostaje się z przecieku i, natychmiast zamrażając, tworzy bryłkę lodu, która rośnie, w pewnym momencie odrywa się od samolotu i spada na ziemię. Może przy tym przebić nawet dach. W Austrii donoszono swego czasu, że taka bryła spadła pod nogi bawiącym się dzieciom.

Nie są to jednak częste przypadki – w USA mówi się o jednym na rok. Były rzecznik prasowy amerykańskiego



ZAMARZNIĘTA
BRYŁA FEKALIÓW

ŚWIŃSTWO
POZOSTAWIONE
PRZEZ POCIĄG



HA HA