

Temat miesiąca

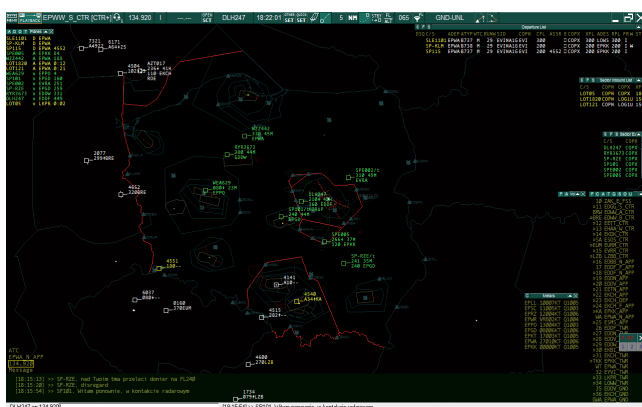
Kubek gorącej herbaty

Kubek gorącej herbaty, do „koszulki” zawieszanej nad monitorem wkładam quick reference sheet. Mam jeszcze 30 minut czasu. Kładę przed sobą segregator z mapami. Włączam Servinfo. Decyduję załogować się już teraz, całkiem niezły ruch w FIR.

Wpisuję co trzeba. W miarę wysokie ciśnienie jest dzisiaj więc nigdzie nie powinno być poniżej 995. Zatem: TL80. Klikam connect. Euroscope z automatu ustawił mi primary frequency. Czekam aż moja przestrzeń się zaciemni i zaczynam pracę. Wpisuję w okienku chatu „Online, good evening”. Ukosznik powoduje, że treść znajdująca się za nim po wciśnięciu klawisza enter pojawi się na kanale ATC. Wszyscy więc już wiedzą że jestem. Również APP w Warszawie jest już online, krótkie pytanie „29/33?”, prosta

odpowiedź „tak”. Proszę jeszcze wieżę w Krakowie o „5000ft i punkt wylotowy” co oznacza że piloci (w locie IFR) po starcie mają początkowo wznosić do 5000ft i lecieć na punkt wylotowy z TMA Kraków. Oprócz mnie jest jeszcze Bremen Radar (załogowany jako EDWW_A_CTR, czyli teoretycznie zachodni, jednak umownie przejmują ode mnie samoloty już znad mojej granicy), Praha (LKAA_CTR), oraz Sweden (ESAA_CTR).

c.d. na str. 2



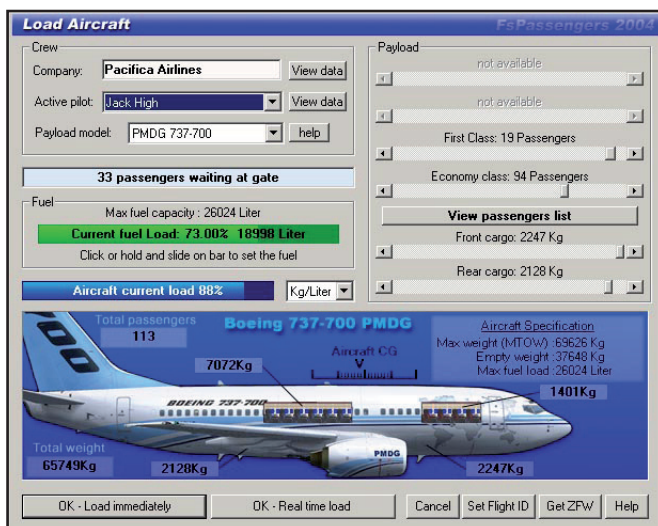
Dodatki, które musisz mieć

FS Passengers

MS Flight Simulator, zarówno w wersji 2004, jak i X, nie posiada dobrego rozwiązania do rejestracji i oceny lotów. Z tego powodu wirtualne linie lotnicze, a także pojedynczy piloci, poszukują dodatków uzupełniających tę lukę. Na rynku nie ma jednak aplikacji, która załatwiałaby wszystko. Dlatego każdy użytkownik musi sam zdecydować się na wybór narzędzia, które najbardziej będzie mu odpowiadało. Może to być znany naszym pilotom system FSACars, czy od niedawna płatny portal FSAirlines. Może to także być jedno z bardziej rozbudowanych rozwiązań indywidualnych, jak FSPassengers czy FS Flight Keeper.

Na tych dwu ostatnich skupię się w tym i kolejnym miesiącu. Są to rozwiązania płatne, instalowane na prywatnym komputerze, jednak posiadają możliwość pracy w sieci (tworzenie wirtualnej linii

c.d. na str. 4



Nagrody, wyróżnienia

Czerwiec 2010 roku zamknął się liczbą 106 wykonanych operacji. Jest to mniej niż w analogicznym okresie w latach ubiegłych, jednak należy wziąć pod uwagę okres urlopowy, co spowodowało, że w zasadzie pracowało tylko kilku pilotów.

Kilku z nich zakwalifikowało się do otrzymania nagród miesięcznych.

Złota:

- kpt. A. Klawikowski

Srebrna:

- kpt. S. Budzyla

Brązowa:

- kpt. M. Romanowski
- kpt. K. Deptuła
- kpt. T. Sokołowski

Ponadto zgodnie z postanowieniami SOP przeanalizowano wskaźniki pracy pilotów. Bardzo dobrze wypadły wyniki średniej wartości przyziemień, bowiem aż 10 pilotów zakwalifikowało się do otrzymania nagrody „TD Award”. Średnia wartość dla Firmy wyniosła 167,12 fpm, co należy uznać za wynik bardzo dobry.

Ponadto po analizie wskaźników aktywności oraz PR, Zarząd postanowił przyznać jedną nagrodę za aktywność „Active Member” kpt. I. Wołczyńskiemu za bardzo dużą aktywność na niebie z zachowaniem bardzo wysokiej jakości PR. Drugą nagrodę przyznano kpt. S. Wawakowi za wkład w rozwój Firmy i podjęcie cennej inicjatywy redagowania i przygotowywania Newslettera. Trzecią nagrodę przyznano kpt. M. Szczygłowi za rozwój systemów informatycznych firmy, którego rozwój każdy może obserwować na bieżąco.

Za pierwsze półrocze ciężkiej pracy składam serdeczne podziękowanie i w imieniu Zarządu życzę przyjemnych wakacji.

Informacje ze świata realnego lotnictwa

W tym numerze CSB-N najważniejsze newsy znajdziesz na stronach 5-9, gdzie prezentujemy raporty specjalne z trzech pikników lotniczych, które odbyły się w ostatnim miesiącu: Góraszka, Dęblin, Kraków.

Kubek gorącej herbaty

c.d. ze str. 1

Nad polską okolo 12 samolotów, jednak z umiarem korzystam z funkcji contactme chcąc uniknąć panicznego wciskania się w każdą transmisję grupy napalonych facetów. Mimo to Ci bystrzejsi zauważyli, że się zalogowałem i po chwili zrobił się bałagan. Po jakichś 10 minutach sytuacja była opanowana, mimo że w FIRze wciąż panował duży ruch.

Lot do Warszawy, Poznania, Krakowa i 2 do Gdańska. Kilka „transitów”. Kolorowe tagi śmigają po monitorze. Kropki. Już wiem co czują prawdziwi kontrolerzy, rzeczywiście podczas pracy człowiek nie myśli że ta gadająca kropka to piloci, z pasażerami na pokładzie.

Pojawia się zbliżanie w Krakowie. To nasz kolega – Kaszub dwudziesty siódmy. Pytam tylko czy nie przeszkadza mu „dct KRW”, które dałem pilotowi parę chwil temu. Teraz patrzę na Warszawę. Kontroler na pozycji EPWA_APP posiada VRC więc musimy korzystać ze starego sposobu koordynacji, tj. używania czatu. Każdy dct, jak każda nietypowa sytuacja, musi być uzgodniony. Pilot nie zdaje sobie sprawy, jak wiele razy jego lot jest omawiany przez kontrolerów, ile osób dba o to, aby doleciał na miejsce cały, razem z pasażerami.

```
(18:25:00) >> pilot epil-epkk vor to vor chce leciec, masz cos przeciwno?
(18:25:19) EPKK_APP: nie
(18:25:29) >> dkl
```

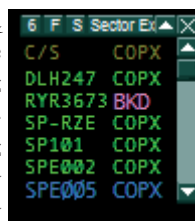
W Łodzi pilot prosi o zgodę na lot z planem „DCT LDZ DCT JED”. Nie wiadomo czego można się spodziewać po takim pilocie. Na moje pytanie potwierdził, że chce lecieć „VOR to VOR”. EPKK_APP nie wyraził sprzeciwu, więc pilot dostał zgodę na lot i, jak się później okazało, całkiem dobrze sobie poradził.

Tymczasem wyjaśnię co to jest ta koordynacja. Jak vATC się porozumiewają i co tak koordynują? Jak już pisałem musimy wiedzieć wszystko. Pilot może otrzymać od nas „dct” na punkt tylko taki, który znajduje się w naszej przestrzeni. Może wznosić bądź zniżać tak, aby nie zahaczyć o przestrzeń innego kontrolera bez jego zgody. Przykładowo: lot na trasie EYKA-EDDW. Kontroler Bremen East, również korzystający z Euroscope



(jak ~90% aktualnych vATC) proponuje dla Ryanaira „dct BKD”. Nie musi mi pisać wiadomości przez czat, wystarczy że w odpowiednim okienku zaznaczy dany punkt. W mojej tabeli pojawia się odpowiednim kolorem zaznaczony punkt, proponowany przez EDWW, moim zadaniem

jest kliknąć myszką punkt, a następnie wybrać accept, bądź refuse. W ten sam sposób możemy również koordynować między sobą wznoszenie czy zniżanie.

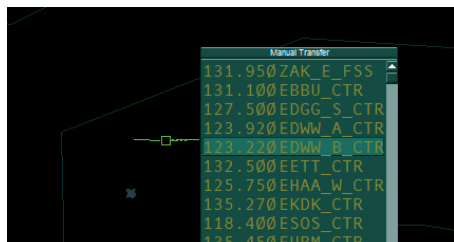


Istotną rzeczą jest to, jak rozpoznajemy pod czyją kontrolą jest dany samolot. W tabeli ATC, do każdego kontrolera z ustawioną częstotliwością jest przypisane oznaczenie, np. na zdjęciu KA dla naszego Kaszuba. Na fot. 1, samoloty zaznaczone na zieloną są „trackowane” przeze mnie. Każdy inny kontroler wie, że dany samolot znajduje się u mnie. Samoloty na żółto to te, które będą przelatywały przez moją przestrzeń. W Niemczech widać 2 samoloty, a przy nich oznaczenia BRE, co informuje mnie, że nad nimi opiekę sprawują Bremen East. Kiedy pilot usłyszy „contact xxx”? Tylko wtedy, gdy następny kontroler akceptuje hand-off. Aby go wywołać klikam callsign samolotu i wybieram kontrolera, któremu przekazuję samolot. On zaś klika accept, a wówczas ja żegnam się z pilotem i podaję nową częstotliwość..

Wieczór mija spokojnie, nie musiałem użerać się z żadnymi błaznami, co w ostatnich czasach jest baaardzo częste. Przykładowo, kiedy pewnego dnia usiadłem na radarze w ciągu 2h, trzy razy

on 134.920, qq [19:26:29] >> EI363, Dct SUI

wołałem SUP-a. To był jednak wyjątkowo szczęśliwy dzień, bo każdy z SUP-ów zareagował natychmiast bez zbędnych pytań. Tak, wiem, dziwne... Jeden tylko zażyczył sobie abym wysłał mu na maila zapis rozmowy z pilotem, który na siłę chciał stać 5m przed pasem, w jego osi. W zapisie rozmowy widać również najpopularniejsze polskie przekleństwo (o pewnej pani) rzucone podczas jego rozmowy w moją stronę. Pilot dostał 48h.



Powoli trzeba zamykać i iść spać... No, ale oczywiście, kiedy chcę to zrobić pojawia się największy ruch – 6 odlotów z Warszawy, a zbliżanie zamyka. Aż żal to zostawić. Wieża strzela jak z procy. Znowu mam 12 samolotów. „taaa, taaa, taaa” przerywa moje spokojne rozmyślanie o kolejce w Wa-wie. Mam już u siebie 19 samolotów. Ten charakterystyczny dźwięk oznacza że 2 są niebezpiecznie blisko siebie. Oddalam widok i szukam tej dwójki. Całe szczęście, Euroscope jest nadopiekuńczy. Samoloty na tym samym kursie w odległości 11nm. Spokojnie, jeden wznosi wyżej, zero ryzyka.

Marcin też ma co robić, w ciągu około pięciu minut dałem mu 5 samolotów, 4 do Krakowa, 1 do Katowic. Powoli, spokojnie radzimy sobie z ruchem. O 23:10 zamykam. Żegnam się na kanale ATC i z każdym pilotem. Quick reference do szuflady, segregator do szafy, a ja do łóżka. (TS)

ES – dla mnie to magia!

Krótki instruktaż dla OBS

Dla niektórych z Was obsługa Euroscope to może być duży problem. Spróbuję Wam, na podstawie dużego obrazu ekranu ze str. 2 opisać co gdzie możecie znaleźć. Z lewej strony znajduje się przycisk wyświetlający okno logowania (na zdjęciu nazywa się PLAYBACK, zazwyczaj jest tam napisane CONNECT). Ciut niżej lista samolotów, które lecą do lotniska aktywnego*, z lotniska aktywnego* lub przelatują przez moją przestrzeń. EPWW_S_CTR to oczywiście mój znak, a obok częstotliwość. Dalej te kreseczki

z kropką w środku to częstotliwość ATIS-u, w tym momencie był wyłączony (jako ciekawostka, Euroscope umożliwia nagrywanie automatyczne ATIS u, mamy przygotowane odpowiednie pliki, dzięki czemu ES, odtwarzając je w odpowiedniej kolejności, nagrywa samodzielnie informację pogodową).

Dalej przycisk OPEN SCT służący do zmiany bądź zapisu konfiguracji ES, sektora i tym podobne. Dalej callsign samolotu, który teraz „trzymamy”, jednym słowem do niego pójdzie wiadomość napisana na częstotliwości. Dalej zegarek (UTC), OTHER SER oraz QUICK SET, służące do wielu ustawień naszego radaru, a następnie już inne, mniej lub bardziej ważne, zaawansowane opcje ES.

Z prawej strony widać listy typowe dla Euroscope. Sector Exit List, to wszystkie samoloty trackowane przeze mnie w danym momencie. Sector inbound list to te samoloty, które znajdują się pod moją kontrolą, a Departure list to odloty.

Też po prawej, nieco niżej, mamy listę aktywnych kontrolerów, a na lewo listę pilotów znajdujących się na naszej częstotliwości (w tym momencie puste, ponieważ to co widzicie to odtworzenie sytuacji nagranej przez jedną z opcji ES).

Na dole okienko służące do czatu. Z lewej strony wybieramy pilota, bądź częstotliwość, a niżej wpisujemy wiadomość, zatwierdzając oczywiście enterem.

Na środku oczywiście FIR Warszawa.

Czerwone oznaczenie granicy oznacza, że dostępny jest kontroler sąsiedni. W tym przypadku widzimy ESOS, EDWW, LZBB oraz, u nas w Polsce, EPKK_APP razem z EPWA_N_APP.

Na Tagu samolotu widzimy kolejno:

- wiersz pierwszy: Callsign samolotu, ewentualne „t” oznaczające komunikację tekstową (dlatego ta ważne jest wpisywanie /t/ lub /v/ w remarks) oraz ewentualne „h” oznaczające że maszyna ciut waży,
- wiersz drugi to wysokość aktualna, prędkość GS (z przeciętym jednym zerem) oraz, tuż za prędkością, typ samolotu ze względu na jego rozmiar (same medium widać),
- wiersz trzeci to ewentualna wysokość nadana, lotnisko docelowe.

- wiersz czwarty, to ewentualny punkt na który kieruje się pilot oraz wszystkie błędy (jeżeli pilot nie wpisze poprawnie kodu transpondera, w tym miejscu się to pojawi. Jeżeli pilot będzie poniżej minimalnej wysokości wektorowania to też zostanie w tym rzędzie wyświetlone).

Chcę podejrzeć, tylko jak?

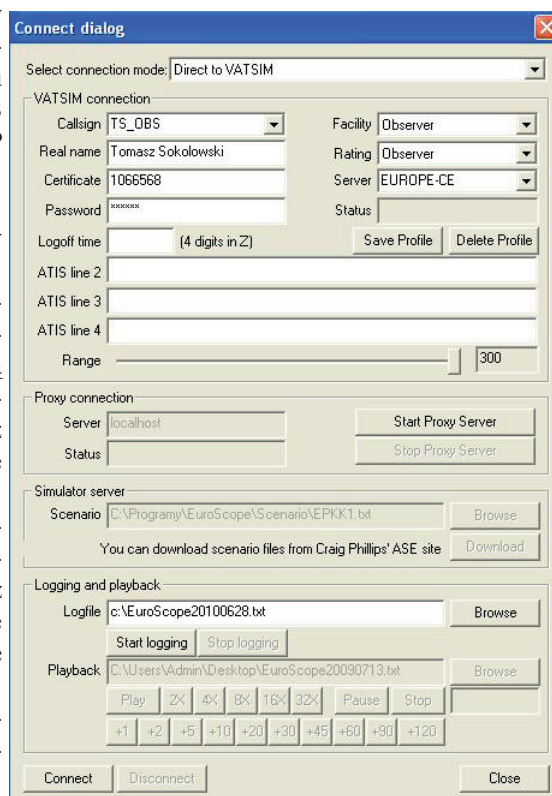
Przede wszystkim potrzebujesz program, dostępny tutaj, w zakładce Files <http://www.euroscope.hu/main.php>. Przy okazji ściągnij manual, może Ci się przydać. Następnie ściągnij sektor EPWW dla ES, autorstwa Marcina Dziadowca, dostępny tutaj: <http://www.dziadowiec.pl/index.php?page=vs§ion=1>.

Pierwsze uruchomienie

Po pierwszym uruchomieniu ES będziemy poproszeni o podanie lokalizacji pliku sektora. Następnie pojawi się Warszawa FIR. Aby się zalogować (fotka logowanie), wpisujemy:

- callsign (polecam inicjały, podłoga i OBS, żaden SUP się nie doczepi),
- real name, nic dodać nic ująć,
- certificate, czyli nasze ID, niżej hasło,
- facility oraz rating: observer.

Wybieramy serwer, ustawiamy range (widzialność, maks. 300nm dla pozycji OBS) oraz klikamy connect.



FS Passengers

c.d. ze str. 1

lotniczej)). Obie aplikacje są dostępne w wersji demo, więc warto je przetestować. Nie kolidują z FSAcars. Trzeba jedynie pamiętać o włączeniu FSAcars jako ostatniego, już po ustawieniu wszystkich danych w pozostałych aplikacjach. Na pierwszy ogień: FSPax.

FSPassengers jest rozbudowaną aplikacją, która z jednej strony wspomaga indywidualny lot, a z drugiej pozwala na budowanie linii lotniczej dzięki rozbudowanemu modułowi biznesowemu. Konfigurując program można wybrać scenariusz, który chcemy realizować, np. budowa linii od podstaw lub tylko latanie bez zwracania uwagi na ekonomię. Duża dowolność konfiguracji jest z pewnością zaletą FSPax.

Dla mnie najważniejszą funkcją FSPassengers jest definiowanie lotu. Program rozpoznaje jakim samolotem chcemy lecieć i pokazuje ekran konfiguracji lotu. Można w nim wybrać ilu pasażerów weźmiemy na pokład, ile bagażu, a ile paliwa. Decyzję podejmujemy przesuwając odpowiednie suwaki. Jednocześnie cały czas pokazywane są dopuszczalne masy samolotu i ewentualne ich przekroczenia. Pokazywane jest także wyważenie samolotu.

Dzięki konfiguratorowi lotu nigdy więcej nie zapomnisz o przekroczeniu MTOW. Liczba pasażerów i wielkość ładunku są losowane na podstawie renomy linii (historia lotów), ceny biletów (ustalana przez użytkownika) oraz wielkości samolotu. Dodatkowo konfigurator pozwala na wskazanie lotniska docelowego oraz czasu przelotu. Dotrzymanie tych parametrów oznacza dodatkowe punkty za lot.

Po skonfigurowaniu lotu pojawia się w FS dodatkowe okienko informujące o stanie lotu. Są w nim takie informacje, jak: stan kontrolki „zapnij pasy”, czas lotu, poziom zadowolenia pasażerów, itp. W czasie kołowania możemy włączyć pasażerom muzykę, a w trakcie lotu – nakarmić, napoić lub puścić film. Wszystko to wpływa na ocenę naszego lotu. Dodatkowo punkty otrzymamy jeżeli bezpiecznie wylądujemy w trudnych warunkach (turbulencje, niska widoczność), miękko wylądujemy lub wykonamy divert z powodu złej pogody. W tym ostatnim przypadku



pilot otrzyma punkty, ale pasażerowie będą niezadowoleni.

FSPax posiada także rozbudowany moduł awarii (na ile to możliwe w FS). Na podstawie stanu samolotu, częstotliwości serwisowania i przeglądów, generuje on awarie, zaczynając od ubytku paliwa, awarii podwozia czy kłap, a kończąc na awarii silnika. Poradzenie sobie z awarią zgodnie z procedurami oznacza duży bonus dla pilota. Dla przykładu lądowanie bez podwozia z zachowaniem minimalnego TDR oraz bez ofiar śmiertelnych wśród pasażerów (tak, to też jest obliczane) daje nam kilkaset punktów. Awarie można też zaprogramować, np. wybrać konkretny typ awarii lub częstotliwość.

Punkty można stracić za nieinteresowanie się pasażerami, wysokie prędkości kołowania, nieprawidłowy start (np.

bez kłap), duży TDR, duże przeciążenia, nieprawidłowe QNH, niewłączenie odpowiednich świateł, itp. Każdy element oceny może być skonfigurowany przez użytkownika, np. ocena za światła może uwzględniać tylko światła do lądowania na poziomie 10000ft, albo wszystkie światła – beacon przed startem silnika, taxi przy kołowaniu, strobe na pasie, itp.

Program analizuje liczbę zdobytych punktów oraz wylatane godziny. W zależności od tego awansuje lub degraduje pilota. Co ciekawe brana pod uwagę jest nie tylko liczba punktów, ale także jak dużo było punktów ujemnych. Zatem pilot posiadający 1000pkt w układzie: +2000 i -1000 zostanie gorzej oceniony niż pilot posiadający tyle samo punktów, ale w układzie +1200 i -200.

Po każdym locie powstaje szczegółowy raport, który może zostać wysłany na serwer wirtualnej linii. W raporcie znajdują się podobne parametry jak w FSAcars, ale dodatkowo są oceny pasażerów oraz komentarz wystawiany przez system.

Ciekawym uzupełnieniem do FSPax jest dźwięk. Drugi pilot podaje nam niezbędne informacje, słychać pasażerów wchodzących na pokład (a czasem także ich krzyki), stewardesa przynosi nam kawę. Dodatkowo można włączyć także dźwięki w samolocie, np. dźwięk hamulców i opon przy dużym obciążeniu czy szum klimatyzacji.

Wersja demo ograniczona jest tylko miejscem startu, wszystkie opcje działają bez ograniczeń. Warto więc zobaczyć jak to działa. Wersja płatna kosztuje 30€, jednak autor programu oferuje możliwość indywidualnych negocjacji.

Na koniec ciekawostka dla wszystkich!

c.d. na str. 5

Flight Report FsPassengers 2004

Flight 7L296 **End of flight report** Date 30 April 2005

Flight Id: 7L296
Pilot: John Ashmore (RIP)
Company: AB Airlines
Aircraft: Boeing 737-400 Paint4
Flight date: 30 April 2005
Departure: 12h37 (local)
Arrival: --
From: KSFO - San Francisco Intl - Usa
To: KSQL
Nbr of passengers: 107

Accident Report:

The aircraft crashed at 12h38 hitting ground at 492 Km/h with a vert. speed of -14228 ft/m. According to the black-box we deduce the following: one engine sustained major damage shortly after take-off due to a bird strike and shutdown immediately. This is one of the worst possible in-flight emergencies. This was probably the root cause of the crash. The Captain has declared an emergency before the crash.

Casualties:
-107 passengers aboard
-107 killed
-0 injured
-Pilot and flight crew were killed

Record this flight Cancel this flight Print Help

Flight Report FsPassengers 2004

Crash Financial Report:

Taking into account the state of the aircraft after the crash and its current resale value, the insurance company decided to pay a total of \$19,666,066 which represents 53.13% of the resale value. You can now decide to repair or sell the wreck. The insurance will pay all other damages. The insurance rate increased by 2.00% and is now 6.32%.

Total sim income: \$19,666,066

Company reputation:

Due to the crash, your Company reputation is now: 50% (-15.00 decrease)

Flight overall Result: Crash

Pilot Bonus points: 150 points
• There was a problem aboard and you declared an emergency. (+150)

Pilot's Penalty points: -650 points
• Crash! You hit the ground with an impact speed of -14228 ft/mn. There was a serious failure aboard before the crash, but you are trained to deal with these situations. You did not perform very well here. (-500)
• Stalling an aircraft full of passengers even with a problem aboard is NOT a good idea. (-150)

In memory of the pilot who died these penalty points will not be recorded in his log and his last rank will be maintained.

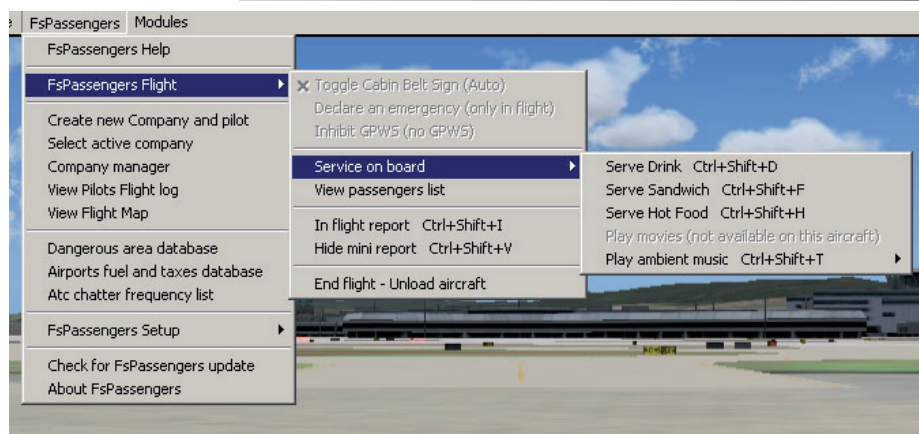
Record this flight Cancel this flight Print Help

FS Passengers

c.d. ze str. 4

Nigdy więcej przekroczono MTOW, koniec problemów z tankowaniem! Wersja demo pozwala na zatankowanie i załadowanie dowolnego samolotu w dowolnym miejscu. Potem się wyłącza, ale paliwo i pasażerowie pozostają. Wystarczy ściągnąć ze strony FSPassengers (bez logowania, legalnie, za darmo) odpowiedni plik konfiguracyjny do naszego samolotu.

W kolejnym numerze opiszę FS Flight Keeper, tymczasem zachęcam do testowania FSPax. (SW)



Menu programu FS Passengers

Raport specjalny

Piknik lotniczy w Dęblinie

19 czerwca 2010, na terenach Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie, odbył się piknik lotniczy zorganizowany z okazji 85-lecia wspomnianej szkoły. Impreza została połączona z Dniami Dęblina, jednak nie przypominała w ogóle Góraszki, Radomia czy innych pikników, które, choćby z racji tego, iż organizowane są od wielu lat, są w większości przypadków dopięte na ostatni guzik i niewiele rzeczy może zakłócić zaplanowane pokazy. Ale po kolei. Sobota rano, to przede wszystkim deszcz za oknem, nerwowe szukanie w Internecie prognozy pogody i pytanie czy w ogóle jechać czy dać sobie spokój. Na METARy czy TAFy dla EPDE nie ma co liczyć – wiadomo, jest to lotnisko wojskowe, a więc takie wiadomości są tajne, łamane przez poufne. Na szczęście miałem swoje „wtyki” na miejscu, w osobach moich instrukto-

rów z symulatora z czasów PAŻP. Jeden telefon do pana Henia i miałem prognozę, która brzmiała nawet optymistycznie – niskie chmury, ale ciepło i bez deszczu. Więc pojechaliśmy.

Według programu, pokazy miały się rozpocząć od godziny 12. Na miejsce dotarliśmy na godzinę 12:15. Parkingi ładnie oznakowane, sporo miejsc wolnych, ale za chwilę pierwsza niespodzianka – okazało się, że do bramy głównej WSOSP, gdzie było główne wejście, było ok. 700m. Pod bramą – kolejka na jakieś 300m, dlatego, że imprezę obsługiwały 3 budki kasowe wyciągnięte z demobilu, ale za to z dumnym napisem „kasy Air Show”. Obok kas obowiązkowo wata cukrowa z pod parasola. Dodam jeszcze, że naprzeciw kas, na fasadzie budynku Wojskowych Zakładów Lotniczych widniał wielki transparent „Akcja protestacyjna, żądamy

pracy!!!” Ot, Polska właśnie. Po wejściu na teren WSOSP okazało się, że trzeba przejść kolejny 1km, żeby dostać się w okolice płyty lotniska, czyli na główny teren imprezy. Od momentu wyjścia z samochodu, do chwili faktycznego wejścia na lotnisko, minęło ok. 1,5h.

Na pierwszy ogień wystawa statyczna maszyn z demobilu. Wzdłuż hangarów ustawione są stare maszyny, często już bez „bebechów”, pordzewiałe, ale za to z tabliczkami i opisem. Su-22, MiG-19, Mi-8, to tylko niektóre z nich. Na każdym dumnie wymalowany białą farbą napis: „Samolot szkolny”. Chciałbym mieć chociaż 1 z nich w ogródku :-)

Kolejne punkty to namioty – plastikowe badziewia „made In China”, kolejne dmuchane samoloty, cukierki, szczypki, mnóstwo rollbarów Tyskie i parasoli ze stolikami. Z „branżowych namiotów” to tylko WSOSP, PAŻP (w namiocie PAŻP oczywiście komputery i testy do rozwiązywania, jak na rekrutacji) i BAe (dostępny tylko dla VIPów), obok którego stał śliczny, lśniący Hawk. Akurat jak oglądaliśmy tegoż Hawk’a, to brytyjscy Piloci prezentowali maszynę, w blasku fleszy i kamer oraz w towarzystwie jakiegoś faceta w garniturze z MON.

Następna wystawa statyczna, ale już latających, sprawnych maszyn, znajdowała się na stojankach. L-410 Papuga, z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Piper Cherokee, Robinson, SW-4, Sokół, Mi-8, Bryza i Skytruck (przecież to to samo!!), An-2 (nieśmiertelny), Casa (ostatnio niestety bardziej znana jako karawan) oraz wspomniany BAeHawk.

Najciekawszym punktem pokazów miała być symulacja walki powietrznej pomiędzy samolotami MiG29 F-16. Niestety z powodu na niski pułap chmur,

c. d. na str. 6





Piknik w Dęblinie

c. d. ze str. 5

zabrakło figur pionowych, a maszyny musiały ograniczyć manewrowanie do poziomu, na małej wysokości. Zatoczyły kilka kółek, ganiając się, zrobiły po low-passie, po czym MiG wylądował, a F-16 zamachał skrzydłami i odleciał. O wiele lepiej i dynamiczniej wypadł pokaz biało-czerwonych Iskier. W dodatku oglądałem go z... parking, ponieważ po walce stwierdziliśmy, że idziemy, bo już wszystko zobaczyliśmy.

Kiedy pokonaliśmy z powrotem prawie 2 km dzielące nas od samochodu, to formacja TS-11 właśnie wystartowała. Paradoksalnie parking był o wiele lepszym miejscem do obserwacji, ponieważ znajdował się on bezpośrednio pod strefą manewrową dla maszyn (wiecie na pewno, że podczas pokazów granicą strefy dla maszyn jest pas startowy lotniska – pilotom nie wolno wlatywać nad publiczność). Stąd właśnie piękne zbliżenia tych



szkolnych odrzutowców. Dodam jeszcze, że pokaz ten był pierwotnie planowany na godz. 13, ale, że stałem w kolejce do kasy to nie wiem, dlaczego się nie odbył



Hawk w Dęblinie

planowo.

W zasadzie to wszystko... Niestety, tu należy wspomnieć po raz kolejny o bardzo kiepskiej organizacji. W powietrzu prezentowały się także m.in. MiG 15 alias LIM 2F, odrestaurowany przez Niemczyckiego i jego fundację z Góraszki, następnie PZL Orlik, także replika Hawkera, w którym polscy piloci z Dywizjonu 303 strącali niemieckie Messerschmitty. Brakowało zapowiedzi, co się na niebie będzie działo za chwilę. Nie widziałem nigdzie żadnych głośników. Znaleźliśmy je dopiero po jakimś czasie, kiedy poszukiwaliśmy miejsca do konsumpcji, ale położonego w takim miejscu, żeby można było spoglądać w niebo. W najdalszym kącie terenu imprezy, przy samej

drodce kołowania, stały parasole i stoliki dla VIPów i to tam właśnie znajdowały się 2 (dwie!!) kolumny głośnikowe, gdzie dwóch prowadzących swobodnie sobie rozmawiało, o tym, co na niebie. I tylko tam było to wszystko słychać. Zabrakło zapowiadanych Żelaznych czy samolotu TECNAM.

Impreza na pewno potrzebna, bo Lubelszczyzna ma wszędzie daleko, a już do lotniska najdalej. Ludzie garną się do tego, co było widać po dłuugiej kolejce do kas. Zawiodła organizacja, ale myślę, że w przyszłości jest to do poprawy (np. na 90-lecie WSOSP). Pomimo tych wpadek czas na pewno nie jest stracony, bo przecież zapach spalonego paliwa lotniczego i widok maszyny w powietrzu i z bliska jest bezcenny. (BK)

Raport specjalny

Piknik lotniczy w Góraszce

Rok czekania. Wsiadłem w tramwaj do Zgierza (najdłuższa droga tramwajowa w Polsce). Na miejscu odbiera mnie Szymon i jedziemy do Warszawy, gdzie nocujemy u studenta Marka Zowade (znanego chyba wszystkim). Spać poszliśmy o 2, no przeciągnęły nam się te rozmowy oczywiście.

cych, jednak niestety nasze stanowisko wielu nie przyciągało (choć piszę to wyłącznie na podstawie porównania z piknikiem w Krakowie).

Podczas pikniku pojawiło się w powietrzu wiele ciekawych maszyn. Dla wielu z nas największą atrakcją był MiG-29 (sobotnia atrakcja). Jednak, zawiódł nas

cje. Chwilami czułem jak mi włosy stają dęba. Świetny okazał się również zespół Baltic Bees Jet Team. Mieli ciut spokojniejszy pokaz od Flying Bulls, mimo to patrzyłem na nich z zachwytem.

W międzyczasie ponownie odwiedzamy studentów Politechniki Warszawskiej i siadamy z Markiem za sterami cessny 150.

Tradycyjnie, nie zabrakło również Extra-300, za której sterami siedział nie



równie mocno co niedzielny F16, robiąc jedno, czy pół okrążenia nad lotniskiem i odlatując z hukiem.

Dużo frajdy dostarczyli mi The Flying Bulls Acrobatics Team. Całkiem długi pokaz, piękne figury i znakomite akroba-



kto inny, jak Robert Kowalik. Jako ciekawostkę dodam, że niejaki Szymon, który był ze mną w tym roku w Góraszce, jak i z nami rok temu w Radomiu, miał okazję lecieć tym pilotem, tym samolotem. Przy jakiejś ciekawszej akrobacji „odpłynął”, a gdy odzyskał świadomość jedyne na co miał ochotę to poczuć ziemię.

Ciekawostka! Wiecie jaki to sprzęt?

Na koniec dodam, że nic nie zrobiło na mnie takiego wrażenia, jak SB Lim-2. Piękna maszyna, przyjemnie było ją wreszcie zobaczyć w powietrzu!

Co do samego stanowiska PL-VACC, problemem były głośne samoloty i problematyczny internet. Mimo to spotkanie z nimi, jak każde z fanami lotnictwa to było super przeżycie. (TS)

Wstawać! Zaspaliśmy! Na zegarku 5:30, no tak, o piątek mieliśmy wstać. Super szybkie pakowanie i schodzimy do samochodów. Najpierw pod uczelnię Marka w celu zabrania pozostałych studentów (członków koła symulacji lotniczych) oraz jakichś papierów.

Dojeżdżamy do Góraszki, na miejscu jeszcze pusto. Studenci uwijają się przy symulatorze cessny, a my idziemy zobaczyć stoisko PL-VACC. Widzimy biały namiocik, a przy nim dwóch facetów. Tak, to Marcin i Kamil. Dostaję koszulkę PL-VACC i zaczynamy trochę ogarniać stanowisko.

Po jakimś czasie, gdy uświadomiłem sobie, że ostatni posiłek jadłem dzień wcześniej o 17-stej, strasznie zgłodniałem. Zjadłem więc kielbasę za... 21zł. Ech, a parę minut później dowiedziałem się że przed lotniskiem jest sklep, z opaką (wejściówką) na dłoni mogłem spokojnie się tam przejść.

Trochę zwiedzamy, trochę kontrolujemy. Na lotnisku było wielu odwiedzają-



Report specjalny

Małopolski Piknik Lotniczy



Nie jestem w stanie opisać Wam co działo się od strony lotniczej – realnej podczas pikniku w Krakowie – jako że dużą jego część spędziłem w hangarze. Jednak udało mi się zobaczyć iskry, ale pokaz wręcz beznadziejny, niestety. Jeden przelot i to tyle.

Piątek po południu, wsiałam w PKS, muzyka reggae w słuchawkach, nadaje wycieczce atmosfery przygody. Po 5,5h podróży wysiadam bardziej zmęczony niż po pracy na budowie. Czekam na Piotrkę i razem jedziemy do jego dziadka.

Następnego dnia o 7 pobudka i przed 8 jedziemy z Rafałem na lotnisko. Jak się okazało dzień wcześniej PAŻP zabronił nam mieć stoiska w ich hangarze, ale może to i lepiej. Mieliśmy lepsze miejsce. Więcej komentować nie będę.

Rozkładamy sprzęt i o 10 startujemy. Do 14 ruch był bardzo duży po stronie



wirtualnej. W hangarze przewijała się duża liczba ludzi, dużo większa niż w Góraszce, jednak nie tak duża jak w niedzielę. Net idealny, zdarzyło się tylko trochę problemów w sobotę, ktoś nas najpewniej zakłócał. W niedzielę przemieszczenie anteny rozwiązało problem. Po 18. zebrałiśmy się do domów, umówieni o 20. na Kazimierzu.

Tramwajem 50 dojechaliśmy z Piotrkim na miejsce, tam parę chwil pieszo i już byliśmy z Rafałem, Boogim, Andrzejem i Rzemym. Przy piwku omawialiśmy wszystko co związane z lotnictwem i nie tylko. Dołączyły też do nas moje znajome z Łodzi, którym do dziś Piotrek ma

za złe że nie podziękowały mu za odprowadzenie ;D. Fajnie spędzony wieczór, ale wracać już trzeba było na pieszo.

Następnego dnia, wykorzystując uwagi pilotów, między innymi Sławka, poważnie zastanowiliśmy się co zrobić inaczej, żeby było lepiej. Lekka zmiana ustawień stolików, wykombinowanie lepszego ustawienia rzutnika i porządne jego wykorzystywanie (widok EPWA_APP oraz filmik ze zlotu w Kutnie), rozwieszenie baneru poza hangarem, mówienie do ludzi za pomocą mikrofonu, itp. To wszystko, a także piękna pogoda, spowodowało, że ludzi przy naszym stoisku było nawet dwadzieścia, jak nie więcej osób. Wszyscy z zainteresowaniem, zdziwieniem, a nawet podziwem patrzyli na to co robimy. Jeden pan spytał się mnie czemu PAŻP ma dwa stanowiska. Wyprowadziłem go oczywiście z błędu, ale biorąc pod uwagę 3 laptopy, rzutnik z nagraniem sprzed x

lat, oraz Pana, jak to Piotrek ujął, „wiecznie z kawą w ręku”, sędzę że u nas było dużo ciekawiej.

Miałem jeszcze jedną atrakcję nie ujętą w programie, jedna Pani poprosiła abym wytłumaczył po angielsku co robimy, bo jej chłopak/mąż/brat/niewolnik nie znał polskiego. Jakoś sobie poradziłem, ale nie wiem czy facet się uśmiechał, bo podoba mu się to co robimy, czy moje próby dogadania się z nim były tak żałosne.

O 16:15 razem z Rzemyskiem, który zaoferował podwieźć mnie na dworzec PKP, pożegnaliśmy się ze wszystkimi i wyruszyliśmy w podróż do domu. (TS)

O pikniku

Małopolski Piknik Lotniczy został zorganizowany już po raz siódmy. Jest to impreza ciesząca się bardzo dużą popularnością wśród Krakowian, a także gości z całej Polski. Szczególnym smaczkiem jest specyfika miejsca, gdzie piknik się odbywa. Jest to stary pas startowy lotniska wojskowego w Czyżynach (obecnie dzielnica Krakowa). Pas został przecięty drogą wielopasmową, a wzdłuż niego postawiono osiedle 10-ciopiętrowych bloków i równie wysokie akademiki. Start i lądowanie utrudnia linia energetyczna biegnąca dokładnie nad końcem pasa. Bloki widać w tle na zdjęciu obok.

Fantastyczny widok na imprezę rozciąga się z 10. piętra akademika Politechniki Krakowskiej. Samoloty prezentujące się widzom startują niemal wprost na ten budynek i gwałtownie zakręcają tuż przed



nim. W 2009 r. obserwowałem z tego miejsca starty sporych (jak na to lotnisko) samolotów, które - wydawało się - niemal zahaczały o parapet okna, przy którym stałem.

Otoczenie lotniska, a także ukształtowanie terenu, uniemożliwiły wyjście z opresji pilotowi Cessny, który w 2009 r. rozbił się o drzewa zaledwie kilkanaście metrów od bloków (błąd pilota). Mówiło się wówczas o zamknięciu imprezy lub przeniesieniu na lotnisko aeroklubowe w Pobiedzisku (EPKP), co znacznie zmniejszyłoby jej popularność. Na szczęście przyczyna wypadku była całkowicie niezależna od



organizatorów, a władze miasta wydały zgodę na organizację okrojonej (pewnie też ze względów finansowych) imprezy.

W tym roku oglądałem piknik z ziemi, gdyż zależało mi na odwiedzeniu stanowiska PL-VACC. Trochę szkoda, że stanowisko zostało przeniesione do mało znanego hangaru (nawet bywalcom muzeum). Dobrze, że w drugi dzień udało się rozkręcić promocję i zainteresować odwiedzających.

Ciekawym urozmaicheniem pikniku było spore stanowisko grup prezentujących sprzęt i mundury wojskowe z okresu II wojny światowej. Spore wrażenie robiły serie z karabinów, które co chwilę rozlegały się na terenie muzeum. A mnie padły baterie w 2 aparatach... Ech... (SW)



Zdjęcia na tej stronie pochodzą z forum Vatsim (<http://vatsim.home.pl>)