

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 8(8)/2010 o Grudzień

W tym numerze

- Nagrody i wyróżnienia2
- Nie wiem2
- Bezpieczeństwo lotów w transporcie
lotniczym3
- Konkurs3
- Lądowanie na Korfu5



Okiem szefa

Nie wiem

Kiedyś było prościej: podczas obserwacji na VRC albo na przelotowej rzut oka na ServInfo, sprawdzenie statystyk na Vatsim.net i proste pytanie: „Witam, jestem CEO Cassubian VA, nie myślałeś o lataniu dla linii lotniczej?”... Było to oczywiście złamaniem CoC, bo przecież nie przeszkadza się w trakcie lotu, ale czego to się nie robiło, by zdobyć nowego pracownika...

Dzisiaj... Cóż. Czasy się zmieniły, nasza firma się zmieniła, „wolni strzelcy” też się zmienili... Obecna procedura kwalifikacyjna zaczyna się od podania podstawowych informacji osobowych oraz wypełnienia krótkiego testu, który sprawdza, czy kandydat ma choćby podstawowe pojęcie o rzeczy. I tu się rozpoczyna problem.

Pytanie: *Czy na stronie PLVACC znajduje się mapa tras dolotowych VFR dla Jasionki?* Odpowiedź: Nie wiem. *LECB jest objęte zasięgiem RVSM.* Nie wiem. *TL w polskim FIR jest zależny od ciśnienia atmosferycznego.* Nie wiem. *ACCPL2 zajmuje się przygotowywaniem i koordynacją zlotów w polskiej dywizji Vatsim.* Nie wiem.

Średnio w miesiącu otrzymuję 3-5 zgłoszeń, z których większość zawiera więcej niż 4 błędy. Na siedem pytań.

PK ostatnio na Forum PL-VACC, w wątku o niedoszłym polskim, a doszłym brytyjskim vATC, w wątku w którym głupota kazała mi się odezwać, napisał: *W pewnym wieku za własne niepowodzenia zawsze się wini innych („Pani się na mnie uwzięła”), wszystko wydaje się tak łatwe, że nie widzi się problemu w samodzielnym podolaniu wyzwaniu i wytyka się „błędy” innym. Odkąd tu jestem zawsze tak było. Mijało parę lat i Ci rozżaleni przechodzili na pozycję próbujących gadać merytorycznie z takim samym skutkiem jak kiedyś. Bo potrzeba czasu i dojrzałości by zrozumieć, że „mój fun” nie jest ważniejszy od „funu innych”!*

W zasadzie ani Piotr, ani ja nie odkrywamy Ameryki. I w zasadzie to to samo, co w 2005 roku pozwalało mi latać na nieparzystym na zachód. Do momentu, kiedy ktoś zwrócił uwagę, że to wstyd. Kilkakrotnie zaglądałem na strony różnych VA; w kilku z nich należało wypełnić krótki, równie prosty co nasz obecny, test wstępny. I tu się zmieniło, jak sędzę, najwięcej. Człowiek miał szacunek do ich pracy, poziomu i respektował markę, bo wiedział, że jeszcze na to za wcześniej, że trzeba jeszcze popracować.

¹ Źródło: <http://forum.pl-vacc.org/viewtopic.php?f=10&t=30970&start=20#p305952>

Dzisiejsi kandydaci podchodzą do sprawy całkiem inaczej: lajtowo opisują, co mogliby swoją osobą zaoferować firmie, jak stachanowcy zobowiązują się do wykonania 300% normy i równie lajtowo wypełniają dalszą część testu, nie racząc nawet sprawdzić, czy na stronie PL-VACC jest taka czy inna mapa. Ostatecznie z wrodzonym chyba optymizmem zaznaczają najbardziej niepożądaną odpowiedź - „Nie wiem”.

Czemu tu się Panie dziwić? Z każdej strony mediów emanuje taniocha i moda na szybki sukces. Dzisiaj wystarczy, że – choć to za dużo powiedziane – wokalista, zatrzęsę czterema literami, pokaże dobrą doczesną i wypromuje tym przebój jednego notowania. Aż chce się samemu zaśpiewać „Gdzie się podziały...” i tak dalej – piosenka ma kilkadziesiąt lat i to sakramentne zapytanie nabrało charakteru retorycznego w całej rozciągłości życia we współczesnym świecie.

Zbliżają się święta. Ukatrupiając Bogu ducha winnego karpia, zapłacimy nad losem jestestwa w dobie lotów A380 prowadzonych przez kapitanów z dwucyfrowym nalotem i życzymy sobie takiego modelu myszki, co by za zaznaczenie odpowiedzi „Nie wiem” poraziła kandydata napięciem prosto z APU.

Co to jest APU? Nie wiem.

Wesołych Świąt!

Nagrody i wyróżnienia

Dział analiza dostarczył raport operacyjny za listopad 2010 r. Wynika z niego, że wykonano łącznie 105 operacji, co jest wynikiem gorszym w porównaniu do analogicznego okresu w latach 2008 i 2009, natomiast lepszym niż w roku 2007. Na ostatnim posiedzeniu Zarządu kierownictwo wyraziło niezadowolenie z takiego stanu rzeczy i obawy o dotrzymanie zobowiązań finansowych względem wierzycieli.

Nagrody otrzymali:

Złote

- cpt. M. Stabryła (97,5PR)
- cpt. I. Wołczyński (100PR)

Srebrna

- cpt. S. Budzyła (100PR)

Brązowe

- cpt. P. Widźgowski (100PR)
- cpt. A. Klawikowski (100PR)

Gratulujemy!



- Santa-001, hold as published until Dec, 6th.
- Roger, wilco. Santa-001.

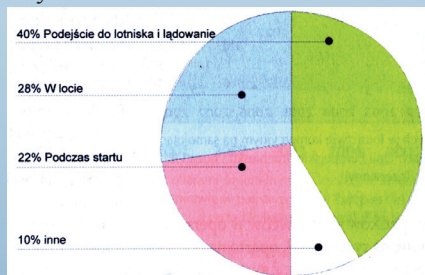
Recenzja książki Edmunda Klicha

Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym

Przypadkowo wpadła mi w ręce książka, o której niedawno dość głośno było na forach lotniczych – Bezpieczeństwo lotów w transporcie lotniczym – autorstwa Edmunda Klicha przy współpracy Jerzego Szczygła. Została ona wydana przez Instytut Technologii Eksploatacji w Radomiu. Książka została przygotowana i złożona do wydawnictwa przed 10 kwietnia 2010 r., dlatego jedynie w jednym miejscu Autor krótko wspomina o katastrofie Tu-154.

Książka wciąga. Prezentowane w niej treści są bogato ilustrowane przykładami incydentów i wypadków lotniczych. W części teoretycznej znaleźć można wiele rysunków ułatwiających zrozumienie treści. Rysunki w książce są kolorowe, co wciąż jeszcze jest nietypowe na polskim rynku księgarskim.

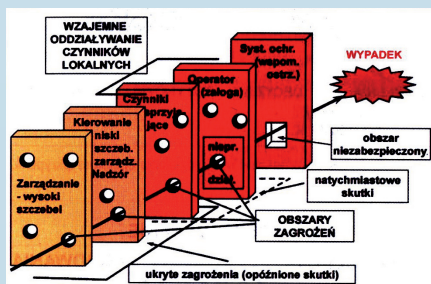
Całość podzielono na 7 rozdziałów. Pierwszy prezentuje początki lotnictwa i pierwsze wypadki, a także wprowadza w problematykę bezpieczeństwa lotów. Autor przywołuje statystyki wypadków od wczesnych lat lotnictwa aż do pierwszych lat XXI wieku. Analizuje miejsca i przyczyny powstawania incydentów lotniczych.



Rys. 1. Podział wypadków śmiertelnych wg fazy lotu w operacjach transportu publicznego na świecie w latach 1997-2006

W drugim rozdziale zaprezentowano teorie bezpieczeństwa lotów. Prezentacje te z konieczności są krótkie, gdyż obszar bezpieczeństwa lotów jest ogromny, włącza się do niego m.in. kwestie niezawodności, medycyny pracy, ergonomii, cybernetyki, ekonomii, socjologii, psychologii czy teorii eksploatacji. Omówione zostały modele Millera (4M), 5M, SHEL, Hawkinsa, Reasona, a także Łomowa i Platónowa. Przykłady katastrof lotniczych ob-

razują sposób zastosowania niektórych z tych modeli. Autor szczegółowo omawia także HFACS, czyli system analizy i klasyfikacji wpływu czynnika ludzkiego, za pomocą którego można dokonywać analizy błędów popełnianych przez załogę w kontekście wpływu otoczenia (warunków



Rys. 2. Model powstawania wypadku lotniczego wg. J. Reasona

atmosferycznych, technologii, warunków organizacyjnych).

Kolejny rozdział został poświęcony zarządzaniu zasobami załogi (ang. crew resource management). Omówiono w nim główne problemy występujące we współpracy między członkami załogi oraz możliwe skutki tych problemów. Na przykładzie wypadku Cessny 172 w okolicach poznańskiej Ławicy Autor pokazuje typowe błędy we współpracy załogi na etapie przygotowania i realizacji lotu. Koncepcję CRM rozszerzono w książce również na komunikację pomiędzy załogą a kontrolą lotów, co zostało omówione na przykładzie słynnego incydentu z udziałem samolotów An-26 i Cessna 525 nad Okęciem. Przykłady uzupełniono mapkami oraz wykresami.

c.d. na str. 4



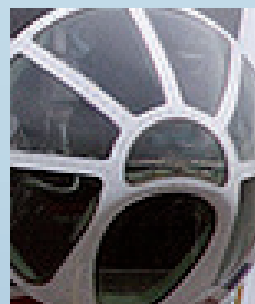
Rys. 3. Fazy prowadzenia oceny poziomu ryzyka

Konkurs

Konkurs ogłoszony w ubiegłym miesiącu okazał się bardzo łatwy. Już w ciągu kilku godzin po publikacji numeru padła prawidłowa odpowiedź. Poniżej prezentujemy zdjęcie Airbusa A 380-841 należące do Singapore Airlines.



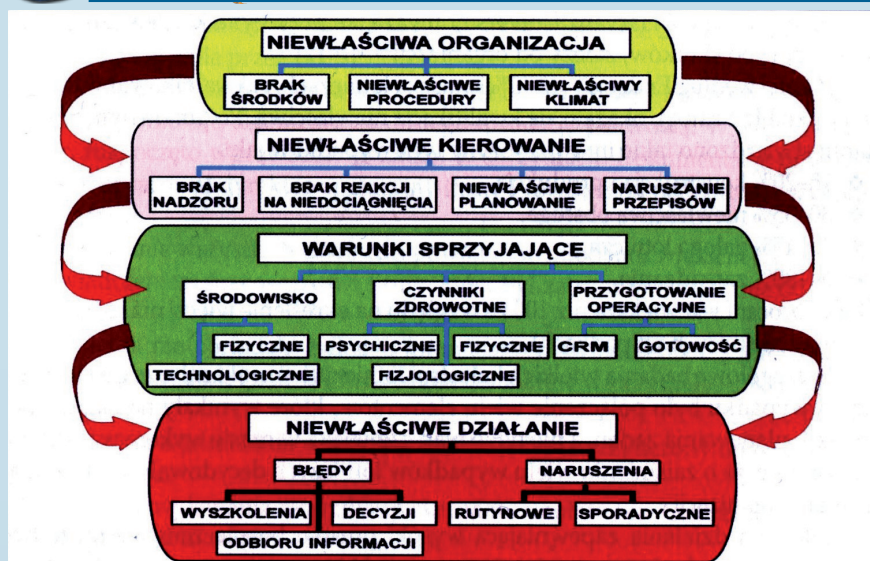
W tym miesiącu ambicją redakcji jest wymyślenie trudniejszej zagadki. Ciekawe czy się uda... Oto ona: jaki to samolot?



Odpowiedzi, podobnie jak w zeszłym miesiącu, proszę przysyłać w formie komentarzy do newsa informującego o pojawieniu się tego numeru CSB-N.



Odwiedź nas na www.cassubian.pl



Rys. 4. Wpływ organizacji, błędnych decyzji kierownictwa oraz warunków sprzyjających niebezpiecznemu działaniu na niewłaściwe działanie operatora

Bezpieczeństwo...

c.d. ze str. 3

Bardzo interesujący dla każdego pilota jest rozdział czwarty – wybrane zagadnienia dotyczące zagrożeń bezpieczeństwa lotów. Przedstawiono w nim czynniki wpływające na pilotów i decydujące o bezpieczeństwie wykonywania lotów. Zwrócono uwagę na złudną łatwość wykorzystywania nowoczesnych urządzeń elektronicznych, wpływ obciążenia pracą na występowanie błędów, a także zagrożenia płynące ze środowiska. Zaprezentowano interesujące wyniki badań poświęconych złudzeniom, którym ulega pilot w trakcie lotu. Dużo miejsca poświęcono wypadkom typu CFIT.

W rozdziale 5 omówiono zarządzanie ryzykiem operacyjnym w lotnictwie. Zaprezentowano pięć faz prowadzenia

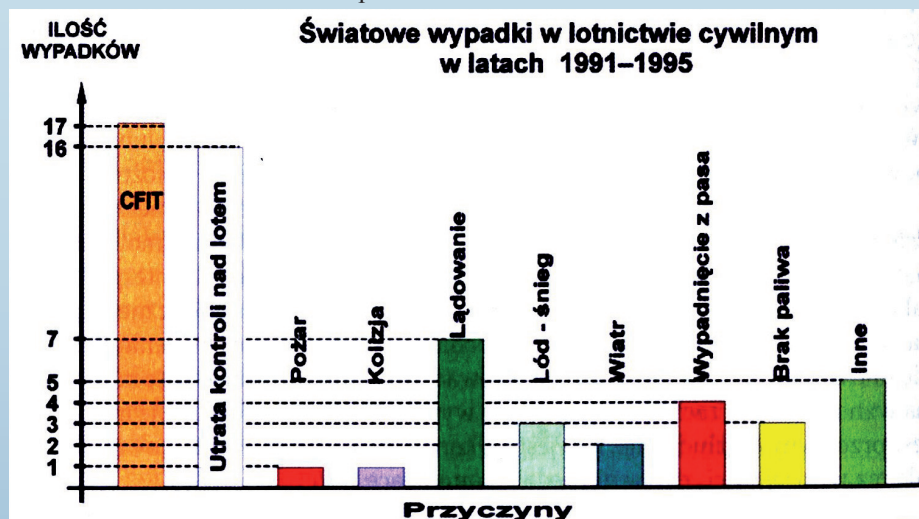
oceny poziomu ryzyka oraz szczegółowo omówiono każdą z nich.

W ostatnim rozdziale Autor przedsta-

wił wskazówki dotyczące zapobiegania wypadkom lotniczym. Wskazał na relacje pomiędzy częstością występowania wypadków i poważnych incydentów, incydentów czy błędów oraz naruszeń. Wskazał na nowoczesne, proaktywne modele reagowania na odchylenia. Nawiązał do nowoczesnych metod zarządzania organizacjami, które opierają się na tworzeniu kultury organizacyjnej sprzyjającej dzieleniu się wiedzą pomiędzy pracownikami. W rozdziale przedstawiono także zadania organizacji zajmujących się bezpieczeństwem w lotnictwie.

Gorąco polecam lekturę tej książki. 250 stron tekstu pochłania się w dużym tempie i naprawdę trudno jest się oderwać przed dotarciem do ostatnich stron. (SW)

Źródła rysunków: Wszystkie rysunki zamieszczone w tekście pochodzą z recenzowanej książki.



Rys. 5. Porównanie liczby wypadków zaistniałych w lotnictwie cywilnym świata z podziałem na przyczyny ich zaistnienia



Rys. 1. Podejście do LGKR na pas 17
(źródło: Airlines.net)



Lądowanie na Korfu

Korfu to jedna z najbardziej na północ wysuniętych greckich wysp i jedna z nielicznych zielonych. Została ona skolonizowana w VIII w. p.n.e. Na przestrzeni wieków znajdowała się pod panowaniem Rzymu, Bizancjum, Wenecji czy Turcji. Jej współczesny rozwój rozpoczął się w XIX w., gdy dostała się pod panowanie Anglii. Dysponująca wspaniałymi warunkami wyspa stała się popularnym miejscem wypoczynku zamożnych Europejczyków. Dziś wciąż wpływy brytyjskie są widoczne na wyspie.

Największym miastem jest Kerkyra, która znajduje się w centrum wyspy. Mieszka w nim 1/3 mieszkańców wyspy. Wiele zabytków miasta zostało zniszczonych podczas II wojny światowej. Ocalały stara i nowa forteca, świątynia Artemidy pałac i kilka kościołów (źródło: Wikipedia).

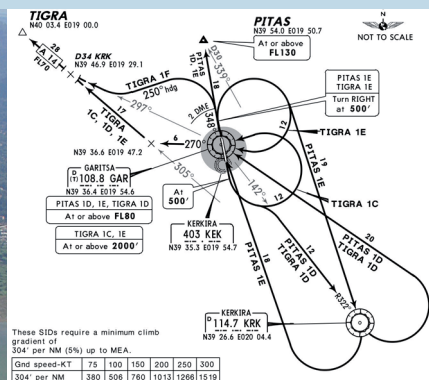
Na Korfu można dostać się promem z Grecji lub z Włoch (istniejące wcześniej połączenie z Chorwacji – najkorzystniejsze dla Polaków – zostało zlikwidowane kilka lat temu). Można także dolecieć tu samolotem. Lądowanie na LGKR z pewnością przysporzy dodatkowych wrażeń niezależnie od tego, z której strony będzie wiał wiatr.

Lotnisko w Kerkyrze znajduje się 2 m n.p.m. Pas długości 2773 m wylania się z morza, aby skończyć się niemal w centrum miasta. Jedyne podejście to VOR, nad morzem i z ostrymi zakrętami. Ze względu na bliskość gór, procedury SID są mocno pozakręcane (rys. po lewej).

c.d. na str. 6 i 7



Rys. 2. Lotnisko w Kerkyrze z lotu ptaka
(źródło: Airlines.net)





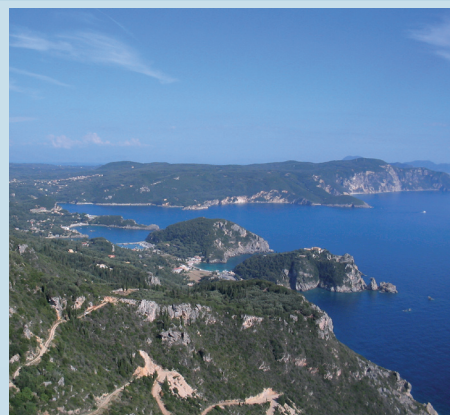
Rys. 4. Widok na Kerkyrę z murów nowej twierdzy. W tle stara twierdza.



Rys. 5. Kościółek na podejściu do pasa 35. Samoloty przelatują ledwie kilkanaście metrów nad nim



Rys. 6. Plaże na Korfu są kamieniste (wschód), mieszane (północ) lub piaszczyste (zachód) – co kto lubi.



Rys. 7. Widok na Paleokastritsę – główną miejscowość wypoczynkową na Korfu (zachodnie wybrzeże)



Rys. 8. Pantokrator – najwyższa góra na Korfu. Samoloty z pasa 35 startują wprost na nią. Lądując na pasie 17 trzeba wykonać ciasny zakręt, aby ją ominąć.



Rys. 9. Widok z Pantokratora na Kerkyrę. W tle widoczne lotnisko.



Rys. 10. Podejście na pas 17 w scenerii Mega Kerkyra 2009
Widoczne skrzyżownie i oczekujące samochody



Rys. 11. Podejście na pas 35 w scenerii Mega Kerkyra 2009
Po prawej wyspa z kościołem, a dalej kawiarnia z tarasem widokowym



Rys. 12. Podejście VOR do pasa 35 w LGKR

Najczęściej wykorzystywany jest pas 35, który pozwala na długie i komfortowe podejście VOR DME. Można wykorzystać także radiolatarnię NDB znajdującą się przy początku pasa. Podchodząc do lądowania mijamy na wysokości kilkunastu metrów kościółek na wyspie (widoczny na rys. 5). Jest on także obecny w scenarii wypuszczonej przez GAP - Mega Kerkyra 2009 (rys. 11).

To podejście jest szczególnie popularne wśród spotterów, gdyż można je obserwować z tarasu kawiarni znajdującej się na górze na prawo od pasa (widoczne na rys. 11). Zdjęcie na rys. 5, a także prawdopodobnie to na rys. 1, zostało zrobione właśnie z tego tarasu. W przypadku procedury *missed approach* trzeba szybko ciągnąć w górę, aby ominąć zabudowania miejskie, a następnie w prawo, aby ominąć masyw Pantokratora.

Lądowanie na pasie 17 dostarcza również sporych wrażeń. Niewielka odległość pomiędzy górami a lotniskiem powoduje, że jest niewiele czasu na stabilizację. Nieprawidłowe wykonanie manewru daje nam szansę na zobaczenie lotniska z dużej wysokości, ale nie na przyziemienie. (jak na rys. 2).

Pas 17 zaczyna się, jak już wspomniano w mieście i to w sposób nietypowy, bo... skrzyżowaniem. Jak widać na rys. 3 samoloty przelatują tu naprawdę nisko. Tuż za drogą (na zdjęciu po lewej) znajduje się ogrodzenie lotniska, a dalej próg pasa. Widać to także na scenarii Mega Kerkyra 2009 (rys. 10).

Na zdjęciach prezentujemy uroki Korfu. Na rys. 4 zdjęcie zrobione ze szczytu nowej fortecy. To dobre miejsce do obserwacji całego ruchu lotniczego, jak i morskowego w okolicy.

Na rys. 6 widać plażę znajdującą się na przedłużeniu pasa w kierunku Pantokratora (widoki niestety marne, nie to co w Trogirze). Plaża mało atrakcyjna, bo kamienista. Na północy wyspy znaleźć można plaże piaszczyste, a na w części zachodniej również plaże ze specjalnie nawożonym gruboziarnistym piaskiem. Plaże są umiarkowanie czyste (Grecy palą na potęgę). Na rys. 7 widać krajobraz otaczający główną miejscowość turystyczną - Paleokastritsę.

Pantokrator to najwyższa góra na wyspie. Rozciąga się z niej widok na wszystkie strony. Wjazd na górę widać na rys. 8, a widok w kierunku Kerkyry i lotniska na rys. 9.