

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 5(13)/2011 • Maj



W tym numerze

- ▣ Okiem szefa.....2
- ▣ Wyskok na rybkę.....4
- ▣ Nagrody, wyróżnienia i statystyki5
- ▣ Weekend majowy.....6



Okiem szefa

Różne mamy preferencje co do destynacji, typu maszyn czy „klimatu” lotów – to fakt bezsprzeczny.

Jedni lubią słoneczne Kanary z ich perfekcyjnymi, płatnymi sceneriami i potrafią latać między nimi 2 tygodnie, wynagradzając sobie w ten sposób to, że nie mogą tam być w realu lub byli, ale dawno. Drudzy uderzają w zatłoczone porty europejskie, bo dla nich liczy się ruch, tłok, stres i frankfurterki lub bawarska sałatka ziemniaczana. Trzeci, nie wiedzieć czemu, zapuszczają się daleko na wschód, jak by czekali się na pojawienie tajemniczej mgły albo szukali tam zdrady o świcie. A, zapomniałbym – są jeszcze tacy, co albo nie mogą spać i zapuszczają się przez bajoro do kraju w którym wolność zastąpiła walka z „terroryzmem”, a średnia waga paxa wynosi 180kg, albo też do Afryki – nie wiem po co – w poszukiwaniu k... Stasia i Nel? Toż oni w przyszłym roku będą obchodzić 115 rocznicę ślubu! Co? To nie było małżeństwo? Nie wiem, chyba przespałem tę lekcję... Nieważne.

Wybór maszyn – jak się zdaje – to też sprawa podszyta jakimś podtekstem. Pierwsi nie użyją nic innego jak chudego Benka i oddadzą za to własną żonę, teściową i kochankę. No, może tę ostatnią nie. Nie są w stanie przyznać, że najlepsza maszyna to Arbus, bo lata jak ta lala, a Ci którzy ich używają są kolesiami-git i koniec, bo teraz by się po prostu wygłu-



Rys. 2. Belgrad następnego dnia przed odlotem do Sofii

pili. Ale co tam. Drudzy wolą kolosalne, nieporęczne, ale w ich mniemaniu, majestatyczne – szerokokadłubowce. No cóż, one przynoszą największe zyski, więc w ich temacie się nie wypowiem. Pozostali latają wiatrakami, bo muszą, bo im stopień nie pozwala latać czymś normalnym – to tak jak by mieć prawko tylko na malucha, a w garażu mieć B320. Upssssss... przepraszam – BMW 320 – i nie móc nim pojechać zaszpanować pod dyskoteką.

Klimat lotu to już w ogóle histeria. Niektórzy pewnie gadają coś do słuchawek, wmawiając sobie, że mówią do pasażerów za ich plecami. Pal licha, że za plecami jest... ściana. Betonowa. Inni szukają w sieci utrudniaczy, co im wyłączą awionikę, oderwą lotkę, albo w ogóle wszystko wyłączą, z zasilaczem ATX komputera włącznie. No cóż, to tak jak by poprzecinać 5 losowo wybranych kabelków pod

maską samochodu i czekać, czy może w trakcie jazdy do pracy „coś się wydarzy”. Masakra jakaś! Jest jeszcze ekipa, co na przelotowej struga „bulewki” na obiad. No tak, jakieś 70% populacji zawodowej kapitanów to robi. To znaczy struga. Wariata.

Czego by jednak nie mówić – wszystkim, z takich czy innych powodów, lata się świetnie i tego się trzymajmy – funu na miarę naszych potrzeb i możliwości.

W związku z powyższym zapraszam Was na lot nie do wyglądających jak z bajki krajobrazów Karaibów, ani do gigantycznego Fraknfurtu, ani też na Krym, gdzie nie raz zdradzono, nie tylko nas i nie tylko o świcie. Zapraszam was za to na kółko bałkańskie – Gdańsk – Belgrad – Sofia – Gdańsk.

Dlaczego tak? Bo tak. Fajne darmowe scenerie ze świetnie oznaczonymi drogami, systemami parkowania, ładnymi światłami. Dwa – oba lotniska dobrze oprzyrządowane – nie zależnie od kierunku wiatru będzie więc ILS. Trzy – strony VACCów czytelne, przystępne, z komplectami dokumentacji. Cztery – najdłuższy z odcinków nie przekracza znacząco 2 godzin. Dodatkowo LYBE baaaardzo często obsadzone. Można lecieć i fuu Benkiem i aja Arbuszem, masochiści mogą spróbować wiatrakami, można małym i dużym. No wszystko można, chyba, że na I-CE jesteś. Wtedy jedyne co możesz, to... pozazdrościć i popatrzyć:

Odstawcie banany z Karaibów, tam tylko kręte drogi, na wpół wygasłe wulkany i pełno „atrakcji” turystycznych za jedno euro. No chyba, że łączycie lot z opcją All inclusive – wtedy zrozumieć, bo można



Rys. 1. Belgrad nocą



Rys. 3. Sofia pod wieczór



Rys. 4. Odlot z Sofii do domu



Rys. 5. Chmurki. Odlot.

podpiąć się do byle barku i potem to już wszystko jedno. Tylko czemu 1500 nm od domu, skoro monopolowy pod płotem?

Dajcie Stasiowi i Nel, gdziekolwiek w tej Afrycie siedzą, święty spokój – w ich wieku jedyne co im poprawia nastrój do kilogram dosypanego do ognia opium albo równie dobrze działającego odchodu równie dziwnego afrykańskiego stworzonka, co go już po spojrzeniu w oczy można rozpoznać, że ma nie po kolei w głowie.

Nie latajcie do zachodnich sąsiadów, bo co zrobicie jak wam marszałek powie „HALT!”? Zresztą prawdziwa nazwa jego funkcji to Oberstgruppenboeingairbusführer, więc nie ma się co oszukiwać, że witają tam was z otwartymi rękoma.

Dajcie sobie spokój ze wschodem – i tak każdy lot – udany czy nie – to będzie wina Tuska.

Lećcie za to do Belgradu albo Sofii, produkują dobre wino – tanie, ale nie na tyle, żeby doprawiać je siarką, dobre w smaku, a jak nie przesadzicie, to jutro może być ciut przyjemniejsze niż Karaibska plaża pełna niemieckich turystów albo ruskich współpracowników Tuska, których obsługują afrykańscy oprawcy Stasia i Nel.

Do milego!

Sceneria:

<http://www.scgvacc.net/?go=downloads>
<http://vaccbul.avsim-bg.org/index.php?content=download>



Rys. 6. I w domu



Fot. 1. Beech Bonanza E33A

Wyskok na rybkę

W dniu 17 kwietnia 2011 r. z niedawno poznanym kolegą, który jak się okazało jest pilotem i posiada własny samolot Beech bonanza E33A reg. I-ABCA, po krótkiej rozmowie umówiliśmy się na „łatanie”.

Już tydzień później poleciliśmy na Słowenię.

Pogodę na trasie w jedną i drugą stronę mieliśmy bardzo ładną, ale wietrzną więc trochę telepało.

Plan lotu: LIDV CHI ROTOR UMAG LJPZ.

Samolot znajdował się na małym lotnisku (Prati Vecchi Di Aguscello LIDV) koło Ferrary. Jest to lotnisko prywatne z pasem trawiastym o długości 1000 metrów. Kierunki pasów to 10 i 28. Znajduje się na nim kilka hangarów i w zasadzie tyle. Po starcie z pasa 10 wznieśliśmy się na 3000ft i obraliśmy kierunek na miejscowość Chioggia, blisko której znajduje się VOR CHI. Po minięciu CHI skierowaliśmy się na punkt ROTOR znajdujący się



Fot. 2. Chioggia



Fot. 3. Chioggia

nad Adriatykiem w połowie naszej trasy.

Następnie obraliśmy kurs na Umag, który znajdował się już na Słowenii. Umag jest to miejscowość, nad którą trzeba zgłosić swoją pozycję do wieży w Portoroż.

Dostaliśmy zgodę na podejście do pasa 33 i polecenie zgłoszenia na prostej.

Portoroż (LJPZ) jest to bardzo ładnie położone lotnisko. Pas 1200 metrów asfaltowy z kierunków 15-33. Na pas 33 jest bardzo ciekawe podejście, ponieważ przelatuje się na kopalnię odkrywkową. W pobliżu z lewej strony pasa 33 znajduje się góra która powoduje lekką turbulencje na prostej.

Po lądowaniu zakołowaliśmy na stano-

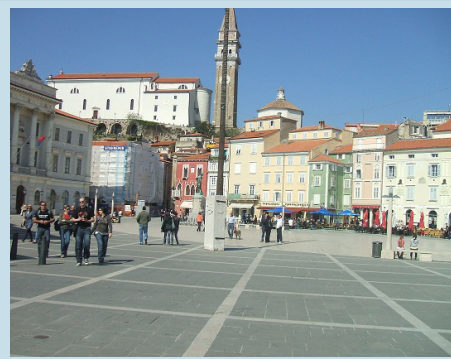


Fot. 4. Portorož (LJPZ)

Źródło: strona portu lotniczego



Fot. 5 Umag



Fot. 6-8. Piran

wisko i uregulowaniu opłaty za lądowanie (26 euro) ruszyliśmy na tytułową rybkę do miejscowości Piran. Piran jest to bardzo atrakcyjne miejsce pod względem turystycznym. Po więcej informacji zapraszam do internetu. Kilka zdjęć można obejrzeć na górze strony.

Po obiedzie i zwiedzaniu czas na – jak dla mnie – najlepszą część, czyli powrót. Na lotnisku złożyliśmy plan lotu, który był prawie taki sam (różnił się jednym punktem) tylko w odwrotną stronę i ruszyliśmy do samolotu. Obchód zrobiony i czas na przygotowanie do lotu.

Po starcie kontrola zezwoliła wznieść się do 2500ft i skierować się na punkt PW1, który znajduje się niedaleko Umag, a dalej już po wyznaczonej trasie. Gdy osiągnęliśmy wysokość przelotową dostałem wolant do ręki i mogłem pilotować. Na początku byłem trochę zdenerwowany

i nie szło mi płynnie. Po dobrej radzie, że trzeba do tego podejść spokojnie wszystko miałem pod kontrolą i leciałem, aż do miejsca w którym zaczęliśmy zniżanie. Po przelocie nad lotniskiem i upewnieniu się że nie ma żadnego innego ruchu w pobliżu, wylądowaliśmy na pasie 10. Następnie zakołowaliśmy pod hangar i zaparkowaliśmy samolot. A i najważniejsze... Pochwała od pilota który stwierdził, że jak na pierwszy raz za sterami bardzo dobrze mi poszło (choć był to tylko/aż lot po wyznaczonej trasie i utrzymanie wysokości).

Był to pierwszy mój raz z *general aviation* i mam nadzieję, że nie ostatni. To fantastyczne uczucie pilotować samolot i czuć, że posiada się kontrolę nad maszyną. Niestety nie potrafię opisać tego słowami, trzeba to po prostu przeżyć. Był to dzień, którego nie zapomnę do końca życia. :))

Wiem, że dla niektórych to się może wydawać trochę przesadzone, ponieważ leciałem prawie po prostej i tylko na wysokości przelotowej, ale takie są moje odczucia. (ŁB)



Fot. 9. Kapitan za sterami

Nagrody, wyróżnienia i statystyki

Starszy referent działu analiz S. Ray w przekazanym dzisiaj raporcie operacyjnym za kwiecień 2011 roku przedstawił zestawienie działalności Firmy za czwarty okres rozliczeniowy. Wynika z niego zestawienie przedstawione na wykresie.

Wynik należy uznać za bardzo pozytywny, bowiem, jak twierdzi S.Ray „osiągnięto zakładane wskaźniki bez konieczności stosowania procedur fuzyjnych”. Cokolwiek to znaczy, Zarząd przyjął zestawienie bardzo pozytywnie. W tymże pozytywnym nastroju, nadano następujące wyróżnienia:

ZŁOTE

- cpt. A. Klawikowski 100PR,
- cpt. I. Behind Wołczyński 100PR behind,

SREBRNE

- cpt. P. Widzgowski 100PR,

- cpt. M. Szczygieł 100PR, **BRĄZOWE**
- cpt. M. Salon Stabryła 92PR,
- cpt. B. Kowal 100PR.

Po analizie całości kwietniowej dokumentacji Zarząd rozpatruje aktualnie zamontowanie w każdej maszynie naszej firmy salonu z zapewne wygodną kanapą, niemniej nie są znane w ogóle proce-

dury możliwości ich używania. Będzie to przedmiotem kolejnych spotkań roboczych Zarządu oraz wszystkich zainteresowanych zebranych w kuchni. Być może w rozwiązaniu tego problemu pomoże procedura fuzyjna autorstwa S.Raya.

Dziękujemy za wysoką jakość pracy oraz wzorową aktywność w kwietniu, życzymy równie udanego maja.

Liczba lotów - kwiecień 2007 -2011



Weekend majowy

Ósmego grudnia 2010 roku podczas lotu do Burgas zczatowaliśmy się z Irikiem CSB023, czego wynikiem był post na forum, zaczynający się tak: *Dzisiaj odbyłem wielce sympatyczną rozmowę z Irikiem i żeśmy orzekli, że „musowo spotkac się”*. Ponad sto postów, pięć miesięcy czekania... w końcu nadszedł ten dzień – spotkanie pilotów Cassubian VA wraz z współzależnionymi rodzinami w dniach 30.04 – 03.05.2011 w Skulsku.

To drugie w historii Firmy spotkanie rodzinne było czasem na wiele podsumowań, na wręczenie odznak oraz wyróżnień za aktywność w ubiegłym roku.

Było także miejscem wielu rozmów o początkach naszej działalności, o drodze, jaką Firma przeszła, a także o jej przyszłości. Nie zabrakło również okolicznościowych, dwu i półgodzinnych przemówień CEO czy zaskakujących i lekko żenujących występów artystycznych.

Najlepszym komentarzem będą opinie samych uczestników:

Niestety ominął mnie Borek, ale Skulsk zaliczam do jednej z lepszych imprez. Cieszę się, że miałem okazję poznać towarzystwo, z którym na dobrą sprawę spotykam się codziennie (wirtualnie) i współpracuję. Świadczy to, że jesteśmy czymś więcej, niż zwykłą v-linią i numer-

kami, behind, po prostu rządząmy pany. Mateusz Stabryła CSB003.

Rozpocznę od podziękowań dla organizatorów oraz dla wszystkich, którzy mimo większych bądź mniejszych odległości przybyli. Fajnie było się spotkać w zestawie powiększonym (nie koniecznie o frytki). Trochę byliśmy rozwleczeni po działce, ale spotkania grillowe oraz salowe nie straszne nam były. Podziękować trzeba także Zarządowi za nagrody oraz pamiątkowe odznaki i dyplomy.

Miło, że młoda kadra także pojawiła się dość licznie. Atmosfera wspaniała pogaduch nie było końca choć niektórzy woleli się delikatnie uśmiechać ;)).

Wspomnieć właśnie w tym momencie należałoby o „pielgrzymce” samochodowej podzielonej na II grupy do Lichenia. Uważam, że to przełom w naszych wspólnych spotkaniach. Była możliwość skorzystania z pomocy psychologa, doradcy rodzinnego oraz duszpasterza. Samo zdjęcie z banerem informacyjnym już spowodowało niesamowite zmiany. Wieczór po pielgrzymce bardzo delikatny i to nieporównywalnie do jasnozielonej nocy w Borku ;).

Śpiewanie było, a jakże, ale niestety tylko moje z Adrianem. A byliśmy za to niczym jeźdźcy w burzy ;)

Podziękowania także naszym wspaniałym dziewczynom małym i dużym, a także dla moich synów. Liczę, że na drugim zlocie Rodzin współzależnionych od latania dla CA VA się nie skończy. Wilco

Skulsk RADAR, do powrotu CSB023. Irek Wołczyński

EPGD. stand no 10. B738. właśnie wklepuję punkty do FMC, aby za chwilę odlecieć. Nagle słyszę znajomy callsign w słuchawkach: „EPGD TWR Hello, we are established on ILS rwy 29 CASSUB- IAN 0401”. Takie coś zawsze wprawia w radość. Mimo, że to tylko bajty informacji przekazane przez kilka, kilkadziesiąt, kilkaset kilometrów. Tak właśnie się poznaliśmy. Widywaliśmy się na zaprogramowanych lotniskach, wyobrażając sobie, że za sterami nie istniejącego samolotu który obok przejeżdża, siedzi dana osoba. Irek? Piotrek? Marek? Przyleciał MD-kiem, to na pewno Marek. Rozmowy przeprowadzaliśmy siedząc samotnie w domu, mówiąc do komputera i słysząc jakieś słowa, w których jednak zwykły śmiertelnik słyszy więcej szumu niż treściwych informacji. Niektórzy z nas siedzieli też po drugiej stronie, jako kontrolerzy. I już bez spojrzenia na nazwisko wiemy kto do nas mówi. „Transponder cztery pieuńc pieuńc zero”. Hmm...Tomek! Mimo, że nie widzieliśmy się nigdy w życiu, to wiemy o sobie bardzo dużo. Nadszedł czas na spotkanie w prawdziwym świecie. Był już to drugi taki zlot i odbył się w Skulsku. Nie ma nic piękniejszego jak porozmawiać z drugą osobą na tematy, o których nie rozmawia się na co dzień. Czy w swojej normalnej, codziennej pracy ktoś zrozumiałby twoją wypowiedź „Zdawałem na III stopień i dostałem polecenie behind landing traffic line up rwy 29 behind. Możesz mi powiedzieć, co to kur** jest to behind?” Wątpię, że znalazłoby się dużo ludzi, którzy odpowiedzieli by na to pytanie. A jednak w naszym gronie mogliśmy mówić sobie o takich rzeczach i każdy był zrozumiany. Spędziliśmy bardzo miłe trzy dni siedząc przy grillu, pod wiatą, na tarasie, w kuchni. Niestety nie udało nam się posiedzieć w salonie, ale może uda się to zrealizować na przyszłym zlocie. Gdyby dziadek-właściciel słyszał o czym rozmawiamy pomyślałby, że oszołomy z Kodzborowa przyjechał. Żony i dzieci w to wciągnęli! Każdy z nas wprowadzał jakąś częstą do



Fot. 1. Wręczenie nagrody cpt. Tomkowi Sokotowskiemu.

klimatu, który tam panował. Będąc tam uświadomiłem sobie że jak bardzo sympatycznymi ludźmi rozmawiam na co dzień na forum czy shoutboxie i widuję się na wirtualnym niebie. Teraz jeszcze bardziej czuję, że jesteście ludźmi którzy są tak daleko, a jednak blisko. Dziękuję każdemu i do następnego!

Kamil Mielewczyk, CSB021.

W tym miejscu dziękuję serdecznie Bartkowi Kowalowi EO za przygotowanie logistyczne oraz kontakty z upierdliwym dziadkiem i oświadczam, że nie zwrócę za połamaną miotłę, bo ja jej nie zła-ma-la-aaaaaaaaaaaaaaaaaam. Przed nami pięciolecie działalności – sierpniowe spotkanie – mam nadzieję – w komplecie załóg – w EPGD – ja już nie mogę się doczekać.

Dziękuję wszystkim uczestnikom za przyjazd i za razem spędzone chwile. Do milego!



Fot. 2. Zdjęcie grupowe

:::Cassubian VA :: Oferta szkoleniowa 2011:::

www.cassubian.pl

OFERTA

Zarząd linii lotniczej Cassubian ogłasza nabór na szkolenie lotnicze w zakresie:

- frazeologia lotnicza w teorii i praktyce,
- konstruowanie planów lotu w oparciu o wytyczne ICAO,
- sprawne wykonywanie lotów w sieci Vatsim.

W programie między innymi:

- wykonywanie lotów w sieci wewnętrznej (treningowo) z innym ruchem powietrznym, w tym różne rodzaje operacji (holdingi, podejścia proceduralne, MA i inne),
- wykonywanie lotów w sieci Vatsim (z zapewnioną kontrolą na lotnisku ćwiczeń – TWR/APP/CTR)
- frazeologia lotnicza ENG/PL.

Szkolenie odbywa się na zasadzie współpracy między szkolącym się i jego opiekunem (mentorem), który dobiera zestaw zagadnień i ćwiczeń odpowiedni dla indywidualnych potrzeb kursanta.

REKRUTACJA I SZKOLENIE

- Celem szkolenia jest podniesienie u uczestnika podstawowej wiedzy lotniczej w oparciu o doświadczenie pilota-opiekuna i wypracowane w ramach Cassubian VA metody.
- Liczba uczestników jest ograniczona. (max. 5, może ulec zmianie).
- Czas szkolenia zależy od aktywności zainteresowanego oraz dostępności szkolących, nie może przekraczać jednak 60 dni.
- Informacja o uczestnikach i wyniku ich szkolenia (POZYTYWNY/NIE UKOŃCZYŁ) będzie publikowana i aktualizowana na bieżąco.
- W przypadku większego zainteresowania będzie stworzona zostanie lista oczekujących.
- Rekrutacja polega na wypełnieniu formularza zgłoszeniowego, którego treść oraz analiza statystyk będzie podstawą kwalifikacji kandydata.

POTENCJAŁ FIRMY

Zapewniamy:

- doświadczonego pilota-opiekuna, który pomoże przygotować się do lotów, będzie je śledził i przeprowadzi z pilotem analizę operacji po ich wykonaniu,
- linki do odpowiednich materiałów szkoleniowych,
- wsparcie w procesie podnoszenia kwalifikacji.

Informacje ogólne

- Udział w szkoleniu nie jest tożsamy z rozpoczęciem pracy w charakterze pilota linii Cassubian VA.
- Cassubian VA jako organizator szkolenia nie bierze odpowiedzialności za dalsze poczynania kursanta po ukończeniu całego cyklu ani nie uprawnia go do posługiwania się znakiem Cassubian VA.
- Organizator może w każdej chwili zakończyć szkolenie, bez podania przyczyn.
- Organizator nie wydaje żadnych legitymacji, zaświadczeń ani innych dokumentów związanych z projektem.

STRONA PROJEKTU

WWW.SZKOLA.CASSUBIAN.PL

