

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 6(14)/2011 • Czerwiec

W tym numerze

- Na polskim lotniczym podwórku2
- Nagrody, wyróżnienia i statystyki2
- EPPO welcome to!3

Źródło: Marek Zuraw (Panoramio)

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



Okiem szefa

Na polskim lotniczym podwórku

Zawsze sądziłem, że nastawienie do lotnictwa wirtualnego osób związanych poprzez pasję czy pracę z lotnictwem realnym, jest co najmniej neutralne. Wielokrotnie słyszałem opinie o „przepychankach”, niewybrednych komentarzach deprecjonujących wartości i walory wirtualnego latania czy kontrolowania. Byłem świadom drwiącego uśmieszku na ustach tych, którzy w rękach mieli prawdziwe drążki i na ciele czuli „momenty”. Ta licytacja mogłaby trwać dłużej, a każdy jakiś grosik by pewnie dorzucił.

Ja dzisiaj z innej beczki, z której w zasadzie spadłem w pogoni za własną szczę-

ką, co mi opadła, i którą to zbieram do tej pory, po odzwie, jaki wywołał udział prowadzonego przeze mnie Koła Symulacji Lotniczych w konkursie Nowej Ery „Projekt z klasą”.

Nie ukrywam, że miałem nadzieję na pomoc w głosowaniu – w tym celu zamieściłem też informację na Forum PL-VACC – [klik](#). Odpowiedź była natychmiastowa i przypominała raczej atak bombowy, a nie pomoc w klikaniu. Zaraz potem na sugestię jednego z forumowiczów – poszedł temat na [lotnictwo.net.pl](#). Tutaj kolejny nalot, tym razem dywanowy, równie ciepłe i przyjazne przyjęcie. Nie minęło kilka godzin, jak pewien kolega sympatyczny zapodał info na portalu [dlapilota.pl](#). Chwilę później otrzymałem maila z propozycją objęcia patronatem medialnym całości naszej inicjatywy przez portal [lotnicza-polska.pl](#). Mógłbym tak wyliczać dalej, ale przywoływanie maili, prywatnych wiadomości, znaczników z portali społecznościowych i innych form wsparcia – nie sposób tutaj opisać. Odzywały się Aerokluby, Kluby Miłośników różnych

rzeczy (np. BMW, ale BMW to nie rzecz, to dusza na kołach – mówię, żeby mnie nie pobili), biura podróży, osoby z Francji, Chin i Indii. Moi nieboracy kółkowi-cze myśleli, że sami naklikają, a prawda jest taka, że bez wsparcia tej ogromnej, fantastycznie zakreconej masy ludzi – nie wgralibyśmy.

W zasadzie nie o wygraną tu chodzi, nie o pieniądze i nie o to, czy powstanie symulator, czy nie. Najważniejsza rzecz już się dokonała – parę barier i parę drzwi zostało uchylonych. Sprawa się rozeszła, ziarno zostało zasiane i głęboko wierzę w to, że przyniesie owoc obfity. Dało to nam (KSL) i chyba całemu środowisku wirtualnych i realnych miłośników awiacji poczucie jedności i siły sprawczej, a nie tak – ach wierzajcie mi – nie buduje, jak wspólna sprawa.

Za poczucie tej wspólnoty i poczucie, że robi się coś ważnego i z sensem – w imieniu bachorków i swoim – *pięknie dziękuję*.

Oczywiście – CDN.

Nagrody, wyróżnienia i statystyki

Rok 2011 to w Cassubian VA rok bicia rekordów. Po miesiącu odpoczynku, maj okazał się kolejnym miesiącem z największą liczbą lotów. Wykonaliśmy ich aż 183.

Kolejny rekord padł w Dziale Finansów – 23,5 mln zł zysku. Do tego wyniku przyczynili się głównie piloci latający B763 oraz B738, które zarobiły dla nas po 6,5 mln zł każdy. Ten miesiąc był pod względem zysków trzecim najlepszym w historii firmy. Dzięki stale rosnącym wynikom finansowym, regulujemy nasze zobowiązania – wartość kredytu spadła ze 120 mln (w styczniu) do 55 mln zł.

Do tak dobrych wyników przyczynili się przede wszystkim nagrodzeni w tym miesiącu piloci:

Nagroda złota

- kpt. A. Klawikowski – 29 lotów 100%,
- kpt. I. Wołczyński – 29 lotów 100%,

Nagroda srebrna

- kpt. M. Stabryła – 18 lotów 100%,
- kpt. P. Widzgowski – 18 lotów 100%,

- kpt. Ł. Banasik – 18 lotów 100%,
- kpt. B. Kowal – 16 lotów 94,1%,

Nagroda brązowa

- kpt. S. Wawak – 12 lotów 100%,
- kpt. M. Szczygiel – 10 lotów 100%.

Gratulujemy wszystkim nagrodzonym pilotom i życzymy jeszcze większych sukcesów w czerwcu.

Wykorzystanie maszyn

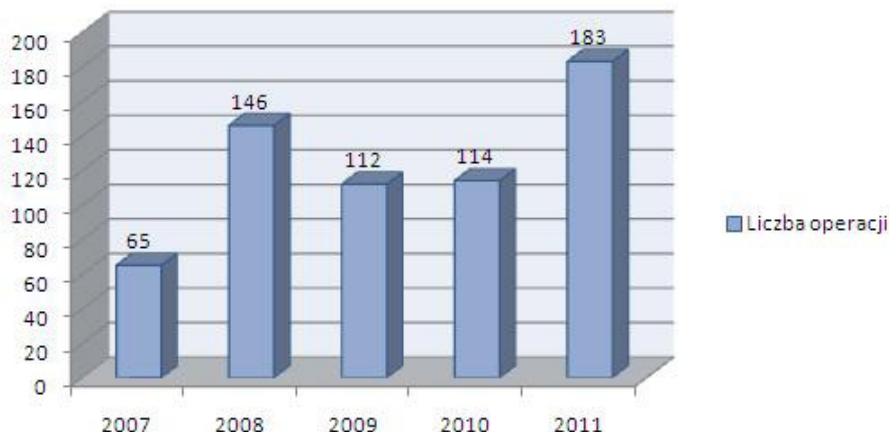
W maju najwięcej lotów wykonały ATRy (40), ale pojedynczym najczęściej wykorzystywanym samolotem był SP-

DAS, który wykonał aż 36 lotów.

Ogłoszenie Zarządu

Zarząd przypomina, że zbliża się najgorętszy okres sezonu czarterowego, w związku z czym należy spodziewać się dużego obłożenia maszyn oraz wysokiego spożycia napojów chłodzących. W związku z tym Zarząd zwiększył przydział wody mineralnej na jednego członka załogi, który teraz będzie wynosił 0,7 l / 12h. Jednocześnie informujemy, że zmienił się dostawca, którym od 1 czerwca 2011 roku będzie SOMLOP Starogard.

Liczba lotów - maj 2007 -2011





EPPO welcome to!

Była 0407LT 20 maja 2011 roku, kiedy miałem szczerą ochotę zabić moją kórmkę ciosem, który powaliłby samego Pudziana, naszego domorosłego mistrza MMA. Chwilę zabrało, zanim zorientowałem się, dlaczego o tej porze dnia, kiedy lwia część populacji przewraca się na drugi bok – ja muszę wstawać. Zorientowałem się jednak, że oni też już wstali, że trzeba jeszcze spić szatańsko mocną kawę i jej podwójnie mocną siostrę wlać do termosu, co go przygotowałem kilka godzin wcześniej wraz z lekko wczorajszymi bułkami, poprzekładanymi półcentymetrowej grubości plasterkami sera obsmarowanego obficie miodem z kaszubskiej pasieki spod Tuchlina. Za dziesięć piątą znalazłem się pod bramą Gimnazjum i doznałem olśnienia – nigdy nie widziałem go tak pięknego, skąpanego w gęstej, porannej mgie koloru jasno siniego. To jedno z tych zjawisk meteorologicznych, co

je lubimy, bo wróży piękny dzień. A czy może być coś piękniejszego niż piękny, słoneczny i ciepły dzień? Może – piękny, słoneczny i ciepły dzień spędzony na lotnisku, i to nie w znaczeniu zatłoczonego terminala albo zardzewiałego płotu w punkcie sputerskim, ale płyty, hangarów i wieży. No bajka. Oni – a było ich sześć sztuk – członkowie Koła Symulacji Lotniczych – równie niewyspani co ja – czuli to samo.

Z trzyminutowym spóźnieniem pojawił się bus, zaś o 0511LT opuściliśmy Sierakowice. Nawigacja zakomunikowała, że przed nami 288km drogi do Poznania, a kierowca spytał, na jakie zawody jedziemy, bo skojarzył jednakowe koszulki KSL z drużyną sportową. Coś mu tam opowiedziałem o naszych planach, a on po godzinie tłumaczenia stwierdził, że w sumie to musi być bogaty sponsor, że funduje nam bilety lotnicze na zawody sportowe. Cóż, tłumaczenie na czym polega wirtualne lotnictwo między 5 a 6 rano nie wyszło mi najlepiej. Przeszliśmy zatem na bezpieczniejsze tematy – zdrady o świcie, tajemniczej mgły czy też kondycji polskiej służby zdrowia.

Droga minęła spokojnie i około 1000LT zajechaliśmy na Bukowską 285 pod terminal GA Portu Lotniczego Poznań-Ławica, gdzie przywitał nas Marcin Okoń, ATC z tamtejszej wieżyczki, za którego to sprawą się tam znaleźliśmy. Był on także naszym przewodnikiem po zakamarkach lotniska. Bus pojechał do bram, a my po-



Fot.1 Kontrola bezpieczeństwa na Ławicy. Nie do przejścia. Od lewej: Marcin Okoń (ATC), Dyrektor SOL, Funkcjonariusz SOL 1 (4 tapy), Funkcjonariusz SOL 2 (o nogach nie wspomnę.)

szliśmy do bramek, gdzie przywitał nas Dyrektor SOL i jego podwładni: funkcjonariusz dwunożny i czworonożny – patrz fot.1.

Obaj byli bardzo mili, ale oczywiście największe zainteresowanie wzbudził ten ostatni, bo wszyscy chcieli poznać jego możliwości w akcji, co też się stało. Jeden z chłopaków z KSL, co się zgłosił na ochotnika był „ofiara”. Po akcji stwierdził, że już niczego w życiu nie robi na ochotnika. Ot, profilaktyka antyzależnieniowa. Muszę to przemycić do Gimnazjum.

Jakieś już kontrolę szczęśliwie przeszli, bo nie licząc drobnej kontrabandy w postaci różnej maści aparatów fotograficznych, komórek i jednej kamery nic przy nas nie znaleziono, udaliśmy się do naszego busa i w towarzystwie Marcina, Pani strażnik SOL i przedstawiciela Firmy WINDROSE udaliśmy się na północną część lotniska, na byłą wojskową płytę, co ją teraz cywilni dostali do użytku, gdzie WINDROSE przygotowała do pokazu i zwiedzenia perelkę Cessnę Citation (fot. 2).

Pan Maciej Walkowiak, Kierownik Oddziału Poznań Firmy Windrose przybliżył realia pracy firmy, opowiedział o flocie, przedstawił Ceśkę i oprowadził po jej wnętrzu członków KSLu, którym z wrażenia opadły szczęki. Jedną z konkluzji z wyjazdu, ustaloną w drodze powrotnej, było stwierdzenie, że w następnym konkursie na kokpit nie będziemy budowali kokpitu, tylko kabinę pasażerską, taką jak na fot. 3.



Fot 2. Cessna 525A CitationJet CJ2 Windrose Air D-ISCO.



Fot 3. Windrose już przygotowała Ceśkę na odlot – na klienta czeka jego ulubiona gazeta, ulubiona woda mineralna w ulubionej temperaturze, w tym samym miejscu co zwykle i ulubione miętówki a'la odpustowe. Odlot.



Fot. 4 Najnowsza technologia w służbie potrzebującym Eurocopter EC135P2+ SP-HXO.

Jakoś ani nasz przewodnik, ani strażnik SOL nie chcieli zrozumieć, że my już nie musimy jechać nigdzie dalej, że możemy tutaj zostać. Cóż, czas nas niestety gonił. Kolejnym punktem programu była stacja Lotniczego Pogotowia Ratunkowego z Eurocopterem w roli głównej.



Fot. 5. Członek załogi LPR w Poznaniu, lekarz ratujący ludziom życie, tak na co dzień. Czapki z głów dla ich pracy. Obyśmy nigdy nie musieli z niej skorzystać.

Wspaniała maszyna, w pełnej gotowości, pełna nowoczesnej awioniki, Glass cockpit i pełne wyposażenie medyczne. Jak by tego było mało świetna załoga, która nie miała przed nami żadnych tajemnic.

Czas gonił wciąż do przodu, ale oto zdarzył się cud – cofnęliśmy się do poprzedniej epoki.



Fot. 6. SN-08XP - PZL Mi 2 należący do Komendy Wojewódzkiej Policji w Poznaniu. Rocznik 1967, stan wyśmienity, opinia jego pilota z tysięcznym na nim nalotem: „Mikuś ma duszę”.

Młodzi byli wybitnie zainteresowani, bo z maszyny naprawdę bił duch poprzedniej epoki, nie tyle w sensie realiów PRLu, ale klimatu prawdziwego latania. Wystarczył rzut oka na kokpit czy uścisk ważącego 5 kg drążka, by zrozumieć w mig, o co chodzi.

Reflektor wypalający trawę z bliska pobudził u co niektórych wyobraźnię i wybitnie ich zaciekał, bowiem pojawiły się komentarze typu „Ty, ale jak byś go do skutera przyczepił...”. No no, ksenon normalnie, do potęgi N.



Fot. 7. Szperacz do potęgi.



Fot. 8. Mikuś i Eryk za drążkiem (na stanowisku operatora kamer i atomowego reflektora).

Co by ugasić rozpalone wyobraźnię głowy, udalim się do źródeł. Bynajmniej nie wód, ale piany. Dodajmy do tego – źródła na kółkach.



Fot. 9. Barracudy stare, ale ... jare.
(Upss, wypłuj to słowo! ;)

Oddana do użytku w zeszłym roku stacja ratownicza zrobiła na wszystkich mega wrażenie. Podobnie jak maszynaria czy zjazdy po przysłowiowej rurze, a, że był akurat dzień konserwacji sprzętu, mieliśmy do wszystkiego dostęp z bliska.



Fot. 10 Nasz przewodnik Marcin Okoń, na swoim stanowisku pracy, w swoim żywiole. Pegasus 21 – yeah!

Stacja i jej pracownicy są już gotowi na EURO2012, co do czego nie mieliśmy z resztą wątpliwości.

W tym samym budynku, na jego zachodnim skraju znajduje się Centrum Operacyjne Dyżurnego Portu. Serce lotniska i kopalnia wiedzy o jego funkcjonowaniu. Pytań było co niemiara, konsultacje map i obserwacja ruchu – wszystko jak w zegarku. Chyba właśnie to zrobiło na wszystkich największe wrażenie – koordynacja działań i wszystko jest tam, gdzie powinno. Szacun.

Ciepło nas zmęczyło, nie licząc 4 godzinnej bieganiny, bo program Marcin napiał do granic separacji. Chwila wytchnienia i udaliśmy się na do biura odpraw i na „wieżyczkę”. Wszyscy zgodnie przyznali, że z dołu wydaje się niższa.

Wygodne siedzenia, sklimatyzowana do znośnego dla organizmu człowieka pozioma sprawiły, że zmęczony drogą i tempem zwiedzania Karol (członek KSL) ... zasnął na chwilę. Aleśmy go wyrzucili na balkonik i... obudził się... ze strachu przed 25 m przestrzeni pod sobą. Marcin czytelnie i w wielkim, akceptowalnym dla naszego poziomu wiedzy, skrócie opowiedział o pracy kontrolera, opisał przyrządy, wyjaśnił czym się zajmuje TWR. Od pasków, przez oświetlenie, aż po voice ATIS, co go jeszcze nikt, prócz nas nie słyszał ;) .Nie musiał długo mówić, zważywszy że odbywał się ruch i mogliśmy na bieżąco śledzić co się dzieje. A to kołowano przez A

ku naszej ucieczce, a to parking przed nami dla naszych obiektywów i temu podobne.

Kolejnym punktem miało być zbliżanie, ale że mieliśmy i tak ponad godzinę opóźnienia spowodowaną tysiącem pytań i minut dla reportera, przed sobą prawie 300 km drogi i perspektywę „zjeścia” obiadu w zaprzyjaźnionym barze mlecznym – odpuściliśmy APP. Nie żałujemy, bo to idealny pretekst, by pojechać tam znowu. Od wschodu piętrzyły się CB, doświadczyliśmy tego potem w drodze, bo taki grad nawalał, że musieliśmy się zatrzymać. Potem musieliśmy się zatrzymać jeszcze raz, bo pan sympatyczny twierdził niezbitcie, że jechaliśmy 106, gdzie było 80. Ja mu na to „Panie władzo...”, a on, że „Władza jest na wiejskiej!”. Ja mu na to „Co to za władza, co zdradza o świecie...” Ten się spojrzał, uśmiechnął, oddał dokumenty i ostrzegł, że na 44 suszą. Ufff, trafiliśmy na... ;) wyrozumiałego policjanta.

Dziękuję w tym miejscu Marcinowi Okoniowi, za to, że od pół roku chodził, suszył głowę gdzie i komu trzeba, bo to wcale nie takie oczywiste, że wpuszczają nie wiadomo kogo, nie wiadomo skąd wiadomo gdzie. Dziękuję też Szeferowi Ochrony Portu (przepraszam, nie zapamiętałem nazwiska), że nam to umożliwił ze swojej strony, bo nie musiał. Obaj Panowie oraz wszyscy, których spotkaliśmy nie szczędzili czasu i gardeł, ani swoich maszyn, by nacieszyć rozświetlone oczęta

młodych, głodnych wiedzy i wrażeń „lotników”. Moje pewnie też świeciły, bo to pierwsze tak bliskie spotkanie z portem lotniczym. Wdzięczność młodych jest wielka, mimo, że sami za duzi nie są. Nie-

bawem fotki zawisną na naszej ścianie pamięci w symulatorowni, a dla chętnych zbiór pod linkiem [tutaj](#).

Do miłego!



Fot. 11. Na balkoniku EPPO_TWR. Za nami wizir, co przed chwilą wylądował na 11. UUUUUUppppppps. 10. ;) Od lewej: Eryk Woelke, Karol Chuk (ten, co zasnął i co go pies wyhaczył), Angelika Malek, Julita Dejk, Klaudia Chmielecka i Wojtek Jeliński, co się wyraźnie bał wysokości. To tak jak ja, bo fotkę strzeliłem zza szyby. ;)

