

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY CASSUBIAN

Nr 8(16)/2011 • Sierpień

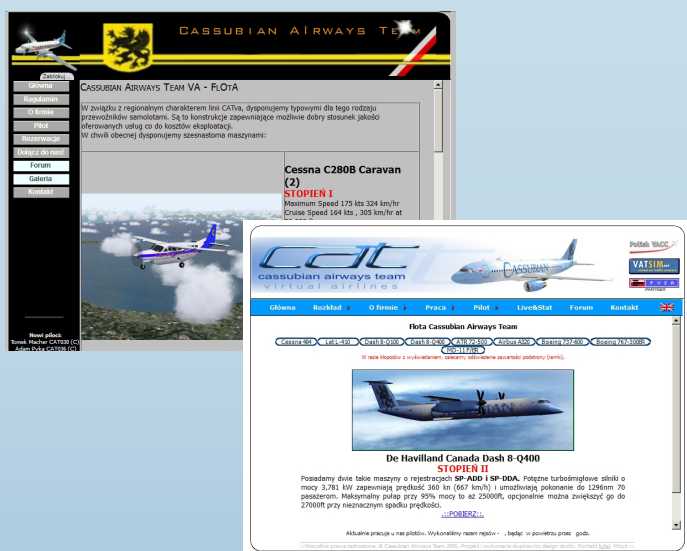
W tym numerze

- 5 lat Cassubian VA 2
- Piknik bez katastrofy 4
- Za wielką kałużę 5
- Recenzja Saitek Multi Panel 12
- Nagrody w Cassubian 13
- Aktualności z PL-VACC 14

5 lat Cassubian VA

Cassubian Airways Team Virtual Airlines (w skrócie Cassubian VA) powstała w 2006 roku w samym sercu Kaszub – w malowniczej wsi Sierakowice. Naszym macierzystym portem lotniczym jest port im. Lecha Wałęsy w Gdańsku.

Początki Firmy były – jak to zwykle bywa – trudne. Zaczynaliśmy jako linia wirtualna, która w zasadzie nie powinna była powstać – obydwu założycieli, to znaczy Daniel Block i moja skromna osoba – nie mieliśmy zielonego pojęcia ani o poprawnym lataniu, nie mówiąc o sensie zakładania wirtualnej linii lotniczej. Jak by tego było mało, przekonanie o własnej nieomylności i nieznajomość Vatsimowej rzeczywistości, doprowadziły do konfliktu na Forum PL-VACC, gdzie celem ataku stali się ludzie, którzy w gruncie rzeczy chcieli pomóc. Piszę dzisiaj o tym otwarcie, bo ten trudny początek stał się kamieniem węgielnym i w zasadzie uświadomił, że budowę domu zaczyna się nie od dachu, lecz fundamentu. Wszystkim, którzy przyczynili się do zwrócenia nam na to uwagi, należą się podziękowania i przeprosiny zarazem.



Wygląd portalu Cassubian w 2006 i 2007 r.

Dalsza ewolucja Firmy obejmowała zarówno zmianę szaty graficznej, malowań, rozkładu lotów jak i ogólnej koncepcji działalności. Stopniowo pojawiały się nowe, autorskie, proste jak konstrukcja cepa – skrypty, które ubogacały pracę pilotów – pozycjonowanie maszyn, interaktywna mapa lotów, system rezerwacji czy rozliczenia finansowe operacji – wszystko własnoręcznie, metodą prób i błędów – wyglądało to na system – ale nim nie było, były to tylko pozory.

Żadna z godzin włożonych w istnienie Firmy nie miałaby sensu, gdyby nie ludzie, którzy zaczęli do nas napływać. Dla przykładu – dzięki Mateuszowi Stabryle, który od stycznia 2008 roku był kontrolerem PL-VACC, zaczął pojawiać się mechanizm egzaminów z prawdziwego zdarzenia, po drugie – dzięki Sławkowi Wawakowi i Marcinowi Szczygłowi – wspomniany wyżej pseudo-system operacyjny linii stał się nim naprawdę, i choć nie znam systemów innych linii lotniczych, mogę śmiało stwierdzić, że nasz jest niepowtarzalny i... rewelacyjny. Inni znowuż – choćby wspomnieć Marka Romanowskiego, Irka Wołczyńskiego czy Piotrkę Widźgowskiego – sprawili, że mało było dni, kiedy na

wirtualnym niebie nie było maszyny z naszym znakiem – w kolejności – 1724 h, 1575 h i 1049 h (plus moje małe trzy grosze ©) – to wszystko składa się na prawie 11 000 godzin w sieci i ponad 6 500 wykonanych operacji. W tym sensie nasza linia lotnicza spełnia pokładane w niej nadzieje.

Wirtualna rzeczywistość okazała się jednak tylko początkiem narodzin nowej świeckiej tradycji – prawdziwych przyjaźni i tego czegoś, co słowami trudno opisać. Mimo, że rozmawialiśmy często czy to na freq czy na komunikatorach, dopiero podczas spotkań w realu mogliśmy zaobserwować to zjawisko – gdzie ludzie rozumieją się nie dokończając myśli, a cytaty z klasyków można dzielić na role niemal w ciemno – „*Jak to – przechodziłaś?!! Z tragarzami?*” „*Taa!! Przechodziliśmy. Z tragarzami. Bardzo Cię polubiłem, chłopie.*” Spotykaliśmy się podczas imprez lotniczych (Radom, Góraszka, Kraków) a także dedykowanych zlotów firmowych. Wrażenia – bezcenne. Pewnie dlatego średnia wieku naszych pilotów przekracza 25 lat, a ¼ kadry to aktywni kontrolerzy PL-VACC, o dwóch ACCPL nie wspomnę ;).

Od pięciu lat znak Cassubian VA jest nieodłącznym elementem wirtualnego nieba w Polsce i innych krajach świata. Latanie jest dla nas prawdziwą przyjemnością, a fakt, że możemy współtworzyć jedną z najlepszych dywizji Vatsim na świecie, jest dla nas powodem do dumy.

Korzystając z okazji ((...)) *bo awaria, też przecież jest w końcu jakąś okazją* ;)) dziękuję wszystkim kontrolerom polskiej dywizji za doskonałą obsługę naszych załóg w każdym zakątku kraju. Podziękowania kieruję także do wszystkich pilotów, z którymi spotykamy się na co dzień na ziemi i w powietrzu za bezkonfliktową (nie licząc kilku kosmitów) współpracę i bezpieczne starty i lądowania. Przyjacielskie pozdrowienia ślę w końcu do polskich wirtualnych linii lotniczych dziękując za etycznie prowadzony biznes i ciesząc się, że wraz z nimi możemy zapełniać wirtualne niebo wykwalifikowanymi załogami. Latać z Wami, od ATC na marszałkach kończąc – to prawdziwa przyjemność.

Zapraszamy Was z okazji tej rocznicy („*O musztardzie trza było wspomnieć... Maaaaam musztardę...*” ;)) na wyjątkowy zlot.



Uczcijcie razem z nami nasze piąte urodziny i weźcie udział w wyjątkowej imprezie – połączeniu **EPGD REAL OPS** i **Fly In** – niech nasz bazowy **Gdańsk** przeżyje prawdziwe oblężenie. Kontrola tego zlotu będzie prowadzona z Sierakowic, gdzie w jednej sali Koła Symulacji Lotniczych w Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego zasiądzie kilku kontrolerów i kilkunastu pilotów Cassubian VA, by na kilka godzin zapewnić Wam świetną zabawę. Nie zmarnujcie takiej okazji, bo następnej... należy oczekiwać za 5 lat, czego sobie życzymy. **Czekamy na was 19 sierpnia od 19.00 do 22.00.** Liczcie na pokaźną obsadę.

W imieniu załogi Cassubian VA
Adrian Klawikowski
CEO.



Publikuj w miesięczniku



Zapraszamy do współpracy wirtualne linie, pilotów i kontrolerów

Na łamach Virtual Pilot możecie opublikować:

- raporty, statystyki i podsumowania miesięczne
 - artykuły prezentujące wirtualne linie
 - zaproszenia na eventy, zloty i spotkania
- poradniki dla początkujących i zaawansowanych
- recenzje urządzeń, programów, modeli i scenerii
 - opisy ciekawych tras, podejść i lotnisk
 - sprawozdania z imprez lotniczych
- informacje ze świata prawdziwego lotnictwa

Kontakt e-mail: vpilot@cassubian.pl





Piknik bez katastrofy

Jak powiedział Bernie Ecclestone, w jednym z ostatnich odcinków tegorocznej letniej serii Top Gear, ludzie przychodzą na wyścigi Formuły 1 po to, aby zobaczyć karambol. Trochę podobnie jest w przypadku pikników lotniczych. Kilka z nich w ostatnich latach skończyło się tragicznie, co paradoksalnie zwiększyło zainteresowanie.

Dlatego z dużą przyjemnością wybrałem się 10. lipca na nieco inny piknik przygotowany przez Aeroklub Krakowski w Pobiedniku Wielkim (EPKP). Typowe piknikowe smażenie kiełbasy, kilka dmuchanych zjeżdżałni dla dzieci i kilka samolotów należących do aeroklubu. Do tego dużo mniejsze tłumy niż na Czyżynach, bo jednak do Pobiednika bez samochodu trudno się dostać.

Co zatem było atrakcją? Akrobacje szybowcowe, skoki spadochronowe, kilka ewolucji wykonywanych na samolotach i

szybowcach. Nie było Żelaznych, Jurgisa, ani innych gwiazd akrobacji lotniczej.

Było za to to, czego od lat nie można się doprosić w krakowskim Muzeum Lotnictwa – można było dotknąć absolutnie każdej rzeczy w samolocie. Zwiedziliśmy Antka, Wilgę, Gawrona i Ceśkę. Zdjęcia za sterami, rozmowy z pilotami, a nawet sprawdzanie jak w Zlinie działają klapy. Wszystko w maszynach, które na co dzień latają... Ba! Zaczęły latać po kwadransie i za w miarę przyzwoitą kwotę dawały możliwość obejrzenia okolic lotniska z góry (od 40zł za 8 minut lotu).

Dzieci miały mnóstwo frajdy z siedzenia za sterami, oglądania przyrządów i dotykania dźwigni, które doskonale znają (przynajmniej moje dzieci) z Flight Simulatora. Ten piknik dał to, czego Muzeum Lotnictwa nie potrafi od lat dać fanom awiacji – prawdziwą bliskość samolotu, zamiast oglądania go przez brudną szybę czy zza odgradzającej dostęp liny.



Za wielką kałużę

Zacząłem się od zaproszenia na konferencję. Najpierw trochę się wahałem, bo koszty wyjazdu spore, ale w końcu znalazłem finansowanie i podjąłem decyzję. Później załatwianie wizy, które jest w przypadku wyjazdu biznesowego jedynie zwracaniem głowy. Równie dobrze mogliby ją przesłać pocztą. W końcu rezerwacja biletów. Jakie połączenie wybrać do Waszyngtonu? Najtańszy okazał się wylot Austrian Airlines, a powrót Brussels Airlines. W praktyce połączenie EPKK-LOWW obsługuje Euro- lot do Wiednia, Austrian do Waszyngtonu, następnie United Air- lines do Brukseli, a ostatni odcinek do Krakowa – Brussels. W sumie to jedna firma, czyli Luftwaffe... tzn. Star Alliance.

Plan podróży, od strony lotniczej, całkiem atrakcyjny, bo trans- port odbywa się dwoma moimi ulubionymi maszynami – ATR 72 i Jumbolino (patrz jeden z pierwszych artykułów CSB-N z 2010 r.) oraz dwoma, których kompletnie nie znam (ale ich wielkość robi wrażenie) – Boeing 767-300 i 777-200.



Fot. 1. Port lotniczy Kraków-Balice

EPKK-LOWW

Na lotnisku pojawiłem się już o 6 rano, choć odlot miał być o 7:35. Cóż, powody logistyczne... Odprawa była już czynna, więc szybko nadałem bagaż (patrz ramka Warto wiedzieć). Potem kontrola bezpieczeństwa. Okazało się, że nie jestem terrorystą, więc mnie wpuścili. Zabrali tylko mineralną. Trzeba było wziąć wodę brzożową – ma akurat 100ml, a można nią popić śniadanie.



Fot. 2. ATR 72-202 Euro-LOTu

Na śniadanie (nie zdążyłem w domu) kanapki. Kanapek nie można wwieźć do USA, więc trzeba zjeść po drodze, co zresztą było moim celem. To co dają na pokładzie transatlantyków jest średniej jakości i raczej mało. Ponoć lepsze są dania zamawiane (można wybrać przy odprawie on-line). Tak czy inaczej, w Euro- locie nic poza mufinką (świeżą i smaczną) nie dostaniemy.

Nauczony doświadczeniami z Wizza wiedziałem, że nie ma się co spieszyć z wsiadaniem do autobusu. Jednak ciekawość zwyciężyła. I tak oto, po wejściu do autobusu zobaczyłem jak do ATRA podjeżdża cysterna Petrolotu... 10 minut stania.

Siedzenia w ATR są przyzwoite, miejsca na nogi wystarcza. Nieco gorzej z miejscem na bagaż podręczny – torba na laptopa nie mieści pod fotelem, ale plecak by się zmieścił. Są też oczywiście schowki, ale jakoś ich nie lubię. Po chwili prawy silnik wchodzi w Hotel mode. Pasażerowie, którzy nie wiedzą o co chodzi, podejrzewają, że coś się zepsuło (szczególnie, że ostatnio ATRy LOTu mają pecha do awarii silników). Po chwili jednak śmigła zaczynają się kręcić i pasażerowie się uspokajają. Ze stanowiska 7 nie robimy powerbacka. Ku mojemu zdziwieniu ruszamy do przodu i zawracamy przez stanowisko 8. Potem nowym łącznikiem prosto punktu zatrzymania przed RWY 25. Wjazd na pas z marszu, pełna moc, rozpęd i oderwanie jeszcze przed TWY D (a maszyna pełna! - model od F1 powinien zdecydowanie pójść do poprawy dynamiki lotu, bo tego nie potrafi). Wznoszenie do ok. FL200. Na tej wysokości przy tej pogodzie i dość małym samolotem trochę rzuca, więc w czasie lotu pasy zapięte. Dostaliśmy skrót na LOWW, ale pomogło to tylko tyle, że przylecieliśmy punktualnie.

Niestety mam pecha do pogody. Kolejny, gdy lecę, raz zachmurzenie 8/8. Na szczęście podstawa chmur trochę wyższa, więc zrobiłem kilka marnych zdjęć.



Fot. 3. Lotnisko w Wiedniu (LOWW)

LOWW-KIAD

Ładowanie miękkie, szybki zjazd z pasa i rajd (dosłownie) po drogach kołowania. Stajemy na H43. Autobus już czeka i odwozi nas do terminala. Schwechat to dość spore lotnisko, więc jazda autobusem trwa dobre 5 minut. Później po bagaże (jak się okazało niepotrzebnie) i do terminala odlotów. Do przejścia ok. pół kilometra zatłoczonych korytarzy. W międzyczasie kontrola biletu, potem paszportu, odprawa i w końcu kontrola bezpieczeństwa. Tym razem zostałem uznany za terrorystę, bo w butach miałem

metalową wkładkę (dziwne, że w Krakowie nie wykryło). Miły pan z ochrony się do mnie poprzytulał poszukując sam nie wiem czego.



Fot. 4. Na ekranach pokazywano postęp lotu

Miejsce oczekiwania dla pasażerów ma pojemność mniej więcej połowy samolotu. Na szczęście tym lotem nie leci dużo osób (zapełnienie ok. 60%). Po chwili oczekiwania wejście na pokład. Tym razem przez rękaw. Przy wejściu gazety. Niestety niczego o tematyce lotniczej, więc wziąłem cokolwiek. B767 ma szeroką kabinę pasażerską z dwoma korytarzami i siedmioma miejscami w rzędzie w układzie 2+3+2. Miejsca na nogi więcej niż w ATR, ale niewiele więcej niż w A320 Wizza. Przy podróży trwającej 9 godzin to zdecydowanie za mało. Na szczęście w tą stronę nikt koło mnie nie siedzi.



Fot. 5. Boeing 767-300 w środku

Wypychanie, uruchamianie, kołowanie. Na drogach kołowania duży ruch, więc toczymy się powoli. W końcu docieramy do pasa. Trochę pada i drogi kołowania są mokre. Widać jak gazy wylotowe z silnika przeganiają wodę. Sam początek pasa jest jednak kompletnie suchy. Trudno się dziwić, skoro używają odrzutowych suszarek.

I drugi raz tego dnia pełna moc, nieco dłuższy rozbieg i znacznie bardziej strome wznoszenie. Po kilkunastu minutach osią-

Warto wiedzieć

- Odprawa w Star Alliance jest możliwa tylko 24 h przed odlotem (w Wizz można kilka dni wcześniej). Jednak numer miejsca można dla niektórych lotów zarezerwować dużo wcześniej i zdecydowanie warto to zrobić.
- Odprawa on-line pozwala czasem na wybranie szybszej kolejki, co przydaje się na zatłoczonych lotniskach.
- Loty powrotne w niedzielę są zatłoczone jak poniedziałkowy InterCity z Krakowa do Warszawy (do tego mnie trafił się początek amerykańskich wakacji).
- Star Alliance wprowadza jednolite regulacje co do ilości i wagi bagażu. Niestety nie wszyscy przewoźnicy zaczęli je stosować. Trzeba sprawdzać wymagania każdej linii z osobna.
- Przy locie z przesiadką, bagaż jedzie z jednego samolotu do drugiego bez potrzeby odbierania go przez pasażera. Informacja o tym jest naklejana na bagażu w momencie oddawania – warto sprawdzić, aby potem nie tracić czasu na poszukiwania.
- Jeśli czas na przesiadkę jest krótki, poproś o przypięcie do bagażu plakietki PRIORITY.
- Jeśli przy fotelu nie masz słuchawek, to poproś obsługę – mają dość przyzwoite, które wygłuszają sporą część hałasu.
- W samolotach prąd zdarza się tylko w business class, a o necie można na razie zapomnieć.
- Lecąc na zachód, Słońce jest po lewej stronie. Jeśli planujesz robić zdjęcia widoków, wybierz miejsce przy prawych oknach. Lecąc na wschód nie ma znaczenia gdzie siedzisz – i tak jest ciemno.
- Stopery do uszu i Ibuprom mogą się przydać przy 9-ciogodzinnym locie.
- Muzea w Waszyngtonie są za darmo.

gamy FL340. Lecimy nad Niemcami, Holandią, potem nad Morzem Północnym i Wielką Brytanią, aby w końcu trafić na właściwego NATa. Chmury nad prawie całą Europą. Za to nad oceanem tylko małe obłoczki. Przynajmniej na początku. Po 2 godzinach zrobiło się całkowicie białe. Nuda. Nawet za okno nie da się wyjrzeć, bo chmury odbijają światło słoneczne, które bardzo razi. W międzyczasie wznosimy do FL360.



Fot. 6. Pożegnanie kontynentu gdzieś w okolicach Holandii, lecimy nad Wielką Brytanię



Fot. 7. Obiad w wydaniu Austriana

Trochę po starcie dostajemy coś zimnego do picia. Potem mniej więcej nad Wielką Brytanią obiad i kawę. Do wyboru makaron i kurczak z lanym ciastem i jakąś sałatką z łososiem. Do tego ciastko – nawet niezłe. Dopchałem bułeczkami z masłem. Nad wielką kałużą stewki chodzą co chwilę i roznoszą zimne napoje. Pod tym względem znacznie lepiej niż w tanich liniach. :-)

Niestety w klasie ekonomicznej nie ma monitorów w fotelach. Są tylko podwieszone pod sufitem w korytarzu. Jeśli nie pokazują akurat filmu, to można podejrzec aktualną pozycję samolotu, wysokość, prędkość i planowany czas przylotu. Z nudów może oglądnę Gnomo i Julię (w niemieckiej wersji językowej pewnie Hans und Gretchen, albo inna Kunegunda). Myślałem, że puszcza Czy leci z nami pilot? albo coś z serii National Geographic o katastrofach w przestworzach, ale nie. Puszcza kreskówki na zmianę z komediami reumatycznymi.

Czas się przespać. 9 godzin to strasznie długo. Niestety hałas jest duży i po kilku godzinach głowa zaczyna pękać. Na pokładzie mają tylko aspirynę, która działa równie skutecznie co placebo. Jedyne pocieszenie, że nad Atlantykiem lecimy jak po stole – idealnie równo. Jednak gdy tylko dolatujemy do kontynentu, zaczyna się szarpanie. Wznosimy do FL380, ale niewiele to pomaga. Chmury są pod nami i nad nami.

Steward (jest jeden taki rodzynek) roznosi gorące mokre chu-



Fot. 8. Przekąska w wydaniu Austriana

steczki. Znaczą się będzie coś do jedzenia. Przynieśli sałatkę i nieprzyzwoicie tłusty krem czekoladowy (ale naprawdę doskonały). Kawa, herbata, soki do woli.

Zaczynamy zniżać. Dość stromo – widać politykę oszczędzania paliwa w akcji (opisywaną kiedyś w CSB-N na przykładzie ATR). Wykonujemy STARa i ładnie przyziemiamy. Na prostej widoki całego Waszyngtonu i okolic z góry. Z daleka widać drugie, krajowe lotnisko im. R. Reagana. Kołowanie do terminala. Wychodzimy przez rękaw i schodzimy do czegoś co tu nazywają promem. Są to samochody, które transportują pasażerów między terminalami. Jeszcze przed wyjściem przez okno samolotu oglądam zawody w rzucaniu bagażem na odległość. Nieprawdopodobnie jak daleko potrafią rzucić dwudziestokilową torbę. Ładowania bagaży na wózek transportowy zdecydowanie nie są miękkie.



Fot. 9. Prom pomiędzy budynkami terminali

Tym razem procedura wyjścia z lotniska będzie dłuższa. Jak wiadomo, wjechałem do najbardziej demokratycznego państwa, dlatego kontrole są na każdym kroku. Bagaż odbieram z drżeniem serca, bo obawiam się czy w trakcie zawodów nie uszkodzono mojego ładunku – butelki białego wina marki Chopin. Na szczęście walizka jest sucha. Teraz do kontroli imigracyjnej. Gdy oficer widzi mój plan podróży (powrót za 3 dni) to bez dyskusji wbija pieczęć. Jeszcze tylko kontrola celna i już jestem na wolności. Nie było nawet tak źle.

WASZYNGTON D.C.

Z małymi perypetiami docieram do miejsca zamieszkania. Transport z lotniska jest przyzwoity – linia autobusowa (6\$), a dla bardziej wymagających taksówki (60\$) i busy. Za kilka lat ma do lotniska dochodzić pomarańczowa linia metra. Budowa jest bardzo zaawansowana.

Po piątku spędzonym na obradach konferencyjnych, w sobotę zrobiłem sobie wolne. Zwiedzenie Waszyngtonu w 6 godzin jest niemożliwe, więc zdecydowałem się na wariant „japończyk z aparatem” – być w maksymalnej liczbie miejsc w najkrótszym możliwym czasie. Napiszę tylko o dwu miejscach, które warto zobaczyć ze względu na nasze hobby lotnicze.

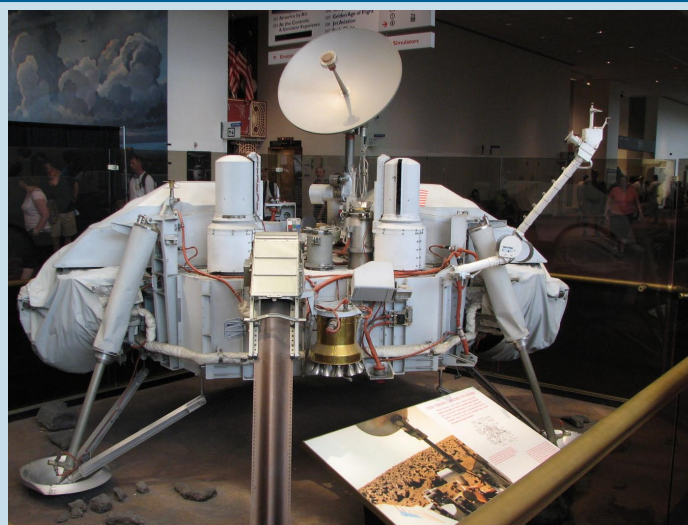
Pierwsze miejsce było dla mnie zaskoczeniem. Odkryłem je przypadkowo. Obok mauzoleum Lincolna (nie Lenina), na schodach, które prowadzą do rzeki Potomak, warto rozłożyć statyw, a na nim aparat z dobrym obiektywem. Dlaczego? Otóż co 3-4

minuty przelatuje tamtędy na niskim pułapie samolot podchodzący do lotniska R. Reagana. Żeby było ciekawiej, dokładnie w tym miejscu samoloty wykonują skręt na przejęcie ILS. Można więc nie ruszając się z miejsca zrobić każdej maszynie zdjęcie z prawej strony, z przodu i z lewej, a w końcu z tyłu. Nie mogłem się oderwać od tego miejsca. To co mnie przekonało, aby iść dalej, to najważniejszy punkt do zwiedzania – Smithsonian Air and Space Museum.

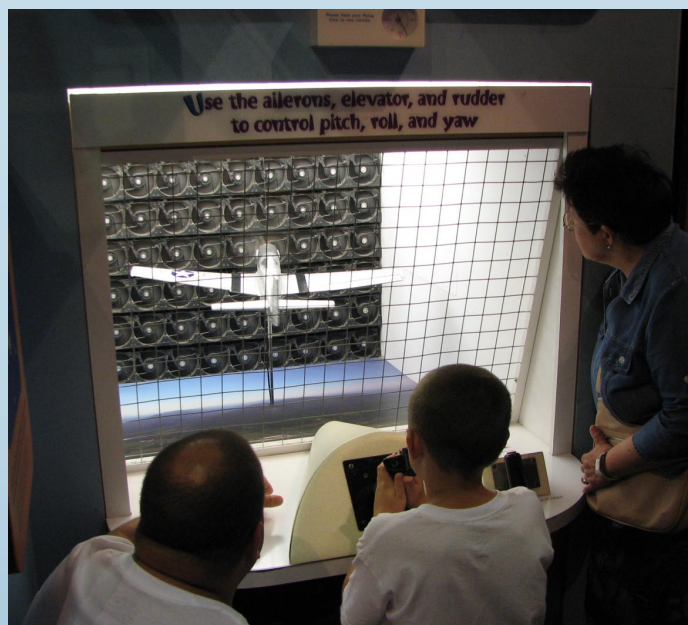


Fot. 10. Jedno ze zdjęć z punkty widokowego przy mauzoleum Lincolna

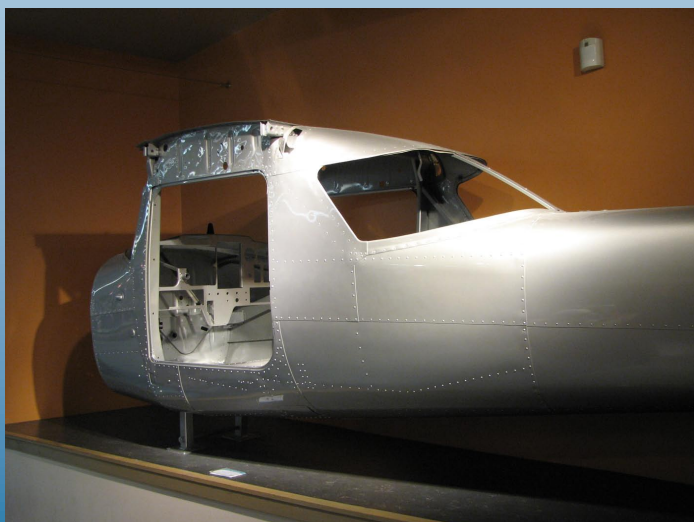
Smithsonian Institution to zarząd muzeów w Waszyngtonie (a warto dodać, że muzea w D.C. są za friko). Air and Space, to muzeum lotnictwa. Ma dwie wystawy. Jedną na National Mall, drugą przy lotnisku Dulles. Mogłem wybrać tylko jedną, a szkoda, bo przy Dulles stoi Concorde, jest cały hangar Boeinga i dziesiątki różnych amerykańskich maszyn cywilnych i wojskowych. Za to w głównej siedzibie jest cała historia lotnictwa – Wright Flyer, Spirit of St. Louis, DC-3 (można wejść i sięść za sterami), 747 (no dobra, tylko pierwsze 10 metrów, ale też można sięść za sterami). Jest też cała historia podboju kosmosu – sondy, lądowniki (m. in. z pierwszej wizyty na Księżycu). Można też podotykać kamyczek przywieziony z Księżyca (a nie jakiejś tam Jele-



Fot. 12. Lądownik Viking był na Marsie



Fot. 13. Jeden z kilkudziesięciu przyrządów do nauki podstaw awiacji



Fot. 11. Skorupa Cessny – do kupienia w sklepie Smithsonian Air and Space Museum



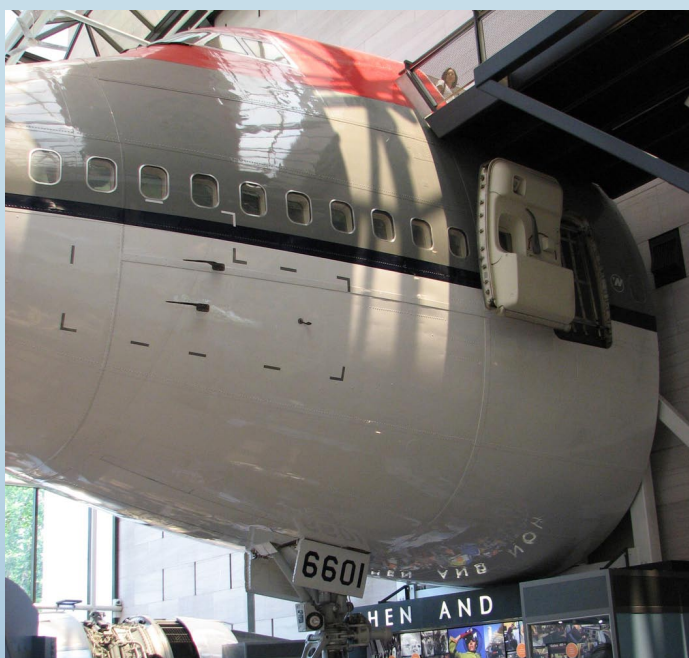
Fot. 14. Historia nawigacji – fragment wystawy



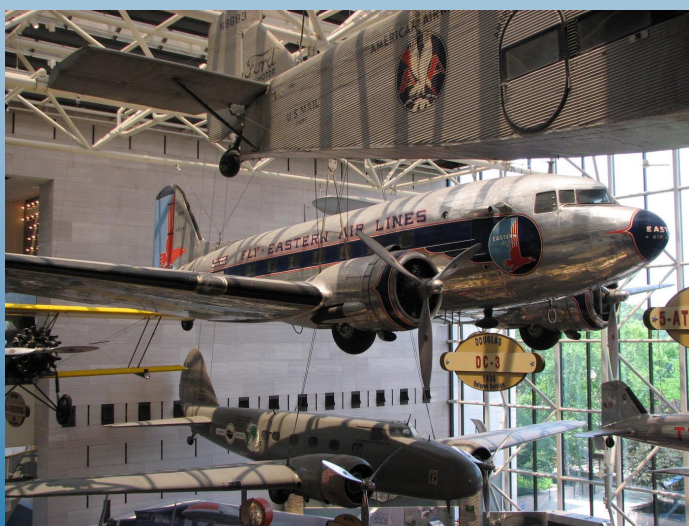
Fot. 15. Symulacja lądowania na lotnisku R. Reagana



Fot. 18. Pierwszy, który przeskoczył za wielką katuzę



Fot. 16. Nie wyhamował przed terminalem... ;-)



Fot. 17. Jeden DC-3 wisi, a drugiego udostępniono do zwiedzania

niej Góry). Japończykowi z aparatem zwiedzanie zajęło biegiem 2 godziny. Bez oglądania filmów (3 różne w technologii 3D), latania na symulatorach (ruchome kabiny, głównie myśliwce) i innych takich. Jeśli ktoś ma czas to cały dzień można spędzić. W muzeum jest McDonald, więc można się dożywiać w trakcie zwiedzania.

Trzeba pamiętać, że abyśmy mogli czuć się bezpiecznie, kontrola przy wejściu do każdego muzeum jest niczym kontrola na lotnisku. Tylko butów nie trzeba ściągać. Bramki i prześwietlania bagażu to standard.

KIAD-EBBR

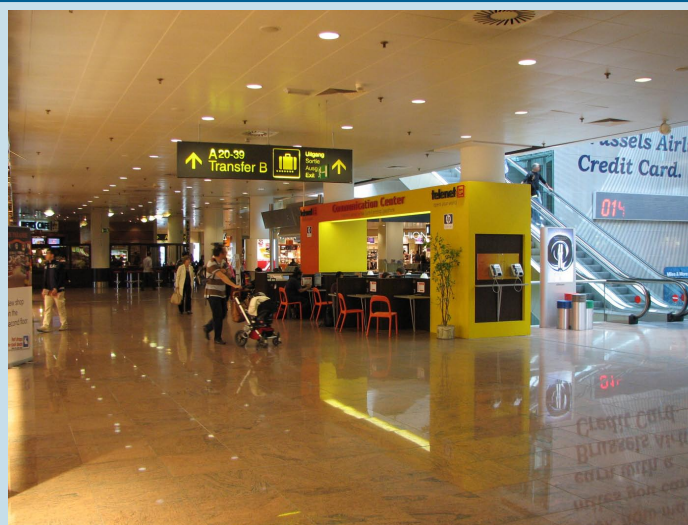
Przyjechałem na lotnisko 2 godziny przed odlotem. Korek przed lotniskiem uświadomił mi, że może być ciężko. Na szczęście rano zrobiłem odprawę on-line. Dzięki temu mogłem wybrać szybką kolejkę (25 minut). Kolejki do pełnej odprawy były dwa razy wolniejsze. Potem oddanie bagażu i marsz do bramek. Tu zdziwienie – zamiast bramek stoi na stacji lokomotywa... tj. metro. Ale metro bez operatora. Jazda tunelem metra robi wrażenie, gdy można patrzeć przez przednią szybę. Po dojechaniu do właściwego terminala idę do odprawy. Najpierw sprawdzenie czy jestem sobą, potem czy jestem terrorystą. Buty zdjąłem od razu, więc nikt nie nie przytulał (a była taka jedna ładna cze-



Fot. 19. Samobieżne metro na KIAD zawozi do bramek



Fot. 20. Boeing 777-200 United Airlines



Fot. 21. Bardzo przyjemny terminal w Brukseli

koladka). W czasie kontroli spojrzałem w górę i przez przeszklony sufit zobaczyłem burzowe chmury i mocny deszcz – nad lotniskiem przechodziła burza. Nawet mało doświadczony v-pilot wie co to znaczy: opóźnienia. Po drodze kupiłem kanapkę i wodę na drogę – wszyscy znajomi przestrzegali mnie, że w United nawet wody za darmo nie dostanę.

Kanapka uratowała mnie od śmierci głodowej. Z powodu burzy wylecieliśmy z zaledwie trzygodzinnym opóźnieniem (a w tą stronę lecieć miałem tylko 7 i pół godziny). Kapitan stopniowo budował napięcie. Najpierw powiedział, że poczekamy 10-15 minut. Potem, że kolejne 15. Później czekaliśmy na rozładowanie korków na drogach kołowania. Następnie powiedział, że już mamy zgodę, ale jesteśmy siódmymi w kolejce do startu. Gdy w końcu po 2 godzinach ruszyliśmy, zatrzymaliśmy się na kolejne kilkadziesiąt minut przed pasem, bo kapitan z rozbrajającą szczerością stwierdził, że już prawie startujemy, jeszcze tylko 6 samolotów przed nami. Jeśli pamiętacie o wake turbulence, to łatwo policzyć ile czekaliśmy przed pasem. Na szczęście na przesiadkę w Brukselce mam dużo czasu.

Sama maszyna – Boeing 777-200 – bardzo przyzwoita. Układ 2+5+2. Każdy fotel z ekranem LCD, ok. 20 stacji radiowych i 10 wyświetlanych filmów. Do tego specjalny przycisk MAP. Łatwo się domyślić co włączyłem.

Po starcie szybko wznoszenie od razu na FL370. Kapitan daje w palnik, a wiatr mu sprzyja (w tą stronę samoloty zwykle lecą krócej dzięki wiatrom). Niestety gdy wylatujemy nad Atlantyk siła wiatru maleje. Znowu lecimy jak po stole. W międzyczasie spóźniona, jak wszystko, kolacja. Dało się zjeść, ale bez porównania do Austrian. Jakies mielone mięso nazywane kurczakiem, zapakowane w plastik ciastko z datą trwałości 7 lat i bułka, która w trakcie kontroli bezpieczeństwa mogłaby zostać potraktowana jako broń. Rano jogurt i znowu plastikowe ciastko. Zdecydowanie odradzam United.

Łądowanie ciekawe. Najpierw wylądowało lewe podwozie, potem prawe, a potem jeszcze raz lewe. Cóż, duża i pełna maszyna, zmęczeni piloci... Wreszcie w Europie! Przejście przez kontrolę wymaga tylko pokazania paszportu. Nikt nie mówi „how are you?”, „have a nice day”, „enjoy your stay”. W ogóle nic nie mówią. Siedzą takie gbury i przeglądają paszporty. Pod tym względem chyba jednak Stanom trzeba przyznać zasłużony punkt. Z Arrivals do Departures, zakup belgijskich czekoladek,



Fot. 22. Terminal w Brukseli. Po prawej widoczne ruchome chodniki



Fot. 23. Jumbolino (Avro RJ-100) czeka na odlot do Krakowa



Fot. 24. W tym samolocie lepiej wybierać tylne rzędy



Fot. 25. Kłapy na maksimum i przyziemiamy na RWY 25

śniadanie z porządną kawą z ekspresu i znowu kilometry do bramek (na szczęście tu, jak i na Dulles, są ruchome chodniki). Czas na ostatni etap podróży.

EBBR-EPKK

Jumbolino już czeka przy rękawie. To będzie pierwszy lot maszyną czterosilnikową. Trasę obsługuje model Avro RJ-100, czyli największa wersja z nowszej serii Jumbolino (ta z pełnym autopilotem). W większości samolotów dobrze jest wybrać miejsce przed skrzydłami, ale nie tu – silniki tego górnopłata są tak mocno wysunięte do przodu, że zasłaniają niemal cały widok. Zachmurzenie jest jednak 8/8 więc nie robi mi to specjalnie różnicy. No może trochę głośniejsze jest. Zaletą Jumbolino są fotele, które pozostawiają nieprawdopodobnie dużo miejsca na nogi. Można się bardzo wygodnie wyciągnąć na fotelu, całkowicie rozprostować nogi i jeszcze zostanie trochę miejsca.

Lecimy z Brukseli nad Liege, Frankfurt i Pragę. Szkoda, że nic nie widać. Brussels mimo kultowego samolotu mi podpadli, bo nic nie dają do picia i jedzenia, mimo niemal dwugodzinnego lotu. Nad Krakowem nieco lepsze warunki pogodowe, udaje się zrobić kilka zdjęć. Podchodzimy z drogi Q258, zawijamy tradycyjnie za kominami Łęgu i na ILS. Późne przyziemienie, długie hamowanie. W efekcie zjeżdżamy w F. Później B i dalej za marszałkiem. Przesiadka do autobusu, a potem odbiór bagaży.



Fot. 26. Opuszczamy pokład na płycie w Balicach

Moja walizka nie wytrzymała szóstych zawodów w rzutach na odległość – uchwyt teleskopowy się rozleciał.

Za podsumowanie niech posłuży tabelka oceny linii lotniczych i samolotów.

Tab. 1. Porównanie linii lotniczych i maszyn

EuroLOT AT72	Austrian B763	United B772	Brussels B463
+ ciastko na przekąskę + fotele wygodne (na krótką trasę) + obsługa polska	+ bardzo miła obsługa + przyzwoite jedzenie + dużo napojów + kilka kanałów radiowych	+ bardzo wygodne fotele (ale miejsce na nogi przeciętne) + indywidualne LCD + dużo kanałów radiowych i filmów	+ kultowy samolot + dużo miejsca na nogi i wygodne fotele (na krótkiej trasie) + dwuczęściowe zasłonki okien
- niekompatybilny z rękawami (uciążliwe w deszczu i zimę) - dość wrażliwy na turbulencje - brak radia	- TV tylko w korytarzu - słaba jakość dźwięku	- przeciętna obsługa - do Brukselki gadali w 3 językach (ale czasem zapominali o którymś, albo mówili co innego) - jedzenie beznadziejne - picie lepiej przynieść ze sobą	- brak jedzenia - brak radia
DOBRY	BARDZO DOBRY	DOSTATECZNY	DOSTATECZNY

Recenzja Saitek Multi Panel

Któż z nas nie marzył o zastąpieniu klikania myszką po wirtualnym kokpicie w prawdziwe przyciski i pokręta? A jeszcze gdyby takie cudo mogło coś wyświetlać, podświetlać i jeszcze robić „ping” – jak u Monty Pythona – no to spełnienie marzeń! Do tej pory główną zaporą były finanse – najtańszy panel z modulem wyświetlającym kosztował krocie, a ofert na rynku było zaledwie kilka. Sytuację być może zmieni znany producent akcesoriów komputerowych - Saitek. Do swojej rozbudowanej oferty włączył jakiś czas temu Multi Panel z serii Pro Flight.

MULTI PANEL
 WITH LED DISPLAY
 REAL TIME LED DISPLAY //
 UNIVERSAL SAITEK MOUNTING SYSTEM //



Rys. 1. Saitek Multi Panel

Jak sama nazwa wskazuje jest to urządzenie, które ma spełniać wiele różnych funkcji. Nie jest wzorowane na żadnym realnym modelu, nie jest ani klasycznym MCP, choć ma część jego funkcji, ani fragmentem pedestalu czy OVH. Co zatem oferuje i czy jest warte swojej ceny niespełna 500,00 zł? Sprawdźmy.

Saitek zawsze wszystko dobrze pakował – słuchawki, panele radio – w tym kontekście i ten produkt jest zapakowany, jak by miał przetrwać atak jądrowy premiera prezydenta carskiego brata z wschodniej granicy.



Rys. 2. Solidne opakowanie Saiteka

W opakowaniu znajdziemy zwyczajowo – sprzęt z okablowaniem, komplet oprogramowania, pisemną instrukcję obsługi, zestaw montażowy do systemu Saiteka – w tym stylowe wkręty, rzepy, podkładki, itp. – tutaj producent jest niedościgniony. Kilka bliższych spojrzeń na sprzęt. Co z tą jakością – jak pyta rudy polski zwierzak propagujący wszędzie znak pokoju – peace. ;)

Jest dobrze i niedobrze zarazem. Proszę rzucić okiem.

Dobrze znany wszystkim typ pokręteł Saiteka, jakie tu zastosowano nie sprawdza się w praktyce. Choć jest ono bardzo estetycznie wykonane, to jest totalnie nieprecyzyjne. Jako elektroniczny imbecyl widzę to tak: skoki wartości są na każdym „zębku” – także na górnym, co powoduje, że nastawienieżądanego wskazania czasem jest niemal niemożliwe; w każdym razie zabiera dużo czasu – zbyt dużo, bo obowiązków w kokpicie jest przecież więcej. Nie wiem czego oczekiwał producent – że pilot będzie nasłuchiwał ze stetoskopem, jak przy rabowaniu sejfów, czy mechanizm przeskoczył o jeden czy o dwa poziomy?



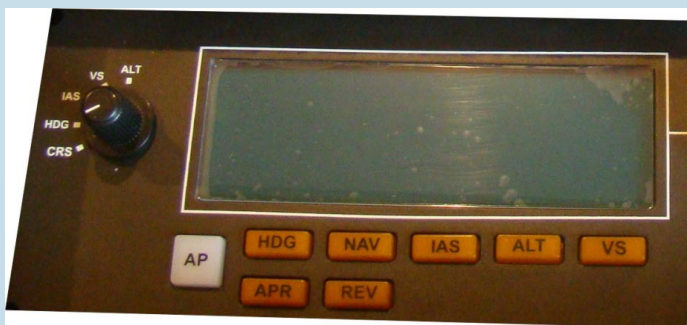
Rys. 3. Plastikowe elementy panelu

Z metalowych części mamy jeszcze przełącznik auto throttle, pozostałe części to już plastik, w tym wychyłowy przełącznik kłap, sporych rozmiarów, ale niespecjalnie solidne pokrętko trymera, oraz obrotowy przełącznik funkcji urządzenia, czyli: CRS, HDG, IAS, VS, ALT. No niby pięknie, ale siła, jakiej potrzeba do zmiany funkcji jest porównywalna z tą, jakiej używa się w Ursusie C-360 do podłączenia bron metalowych typu wieloskibowego, więc albo przykręcisz urządzenie do posiadanego już zestawu wolantu Saiteka, albo przykręcisz do biurka, za co zabije Cię własny ojciec/matka/żona (zakładam, że jak masz kochankę, to nie masz czasu interesować się urządzeniami Saiteka), albo ewentualnie możesz jeszcze urządzenie przyspawać do 25 kg ciężaru z siłowni – powinno zadziałać. Totalna pomyłka. Natomiast wielkie słowa uznania należą się producentowi za zastosowanie podświetlanych przycisków funkcyjnych – z mojej wieloletniej praktyki kabinistycznej (pojęcie stosowane w psychologii stosowanej na określenie choroby przejawiającej się w budowaniu drewnianych chat 1m x 1m i wyobrażaniu sobie, że to kabina samolotu) wynika, że w tak zwanych *dark environments* to strzał w dziesiątkę. A może po prostu to moje zamięłowanie do stylu odpustowego? Nie wiem, wygląda i działa ładnie.

Cóż, nie pozostało nic innego jak wykorzystać USB i gołą, jak bosa turecki (co to właściwie znaczy?) instalację FS2004 na służbowym laptopie. Do dzieła.

Instaluję z dostarczonej płyty oprogramowanie, co zajmuje dosłownie chwilę. Jest to pakiet, po instalacji którego będą działać wszystkie typy urządzeń Saiteka – taki ol in 1an. Zwyczajowo

dla FS9 potrzebna jest pełna wersja FSUIPC, FSX działa bez tej konieczności. Dostępne jest niewielkie narzędzie do testowania urządzenia – wszystkich kontrolerek (podobnie jak w prawdziwych maszynach) – fajne, miga, mruga, wyświetla, szkoda że nie w rytm muzy z linampa.



Rys. 4. Ekran i przyciski

Po odpaleniu FSa i uruchomieniu sterownika urządzenia od razu mamy dostęp do wszystkich funkcji urządzenia – mowa o standardowych maszynach, działa także na AFG Pilatus PC12, na którym robiłem wszystkie testy, na iFDG A320, na Project Fokker – płatnych modeli niestety nie posiadam, więc w tej kwestii nic nie powiem. Co ciekawe – kilka chwil po uruchomieniu FSa – zwis symulatora, na wyświetlaczu panelu – same jedynki. Zamknięcie z trójcy. Za 5 minut – ponownie. No, mówię – ładnie, pięć stów w piach. Ale stara dobra szkoła mówi, by po instalacji czegokolwiek zrobić restart komputera. Uskuteczniłem. Pomogło, bo następne kilka godzin fruwanie odbyło się bez niespodzianek.

Jak się na tym lata? Cóż, gdyby nie powyższe zastrzeżenia dotyczące mocowania, sił oraz przełączania wartości, to powiedziałbym, że super. Wyświetlacz jest czytelny, przyciski podświetlane, całość ergonomicznie rozplanowana. Reakcje maszyn poprawne, żadnych nieoczekiwanych ruchów w pionie, obieranie kursu również, trymer działa prawidłowo – pod tym kątem producent się spisał. Główne założenie urządzenia zostało spełnione – można odłożyć na bok myśzkę w tym sensie, że nie będziemy je potrzebowali do podstawowych czynności nawigacyjnych – AP rulez.

Podsumowanie

W porównaniu do MCP od Opencockpits, którego używam na co dzień, panel Saiteka wypada słabo, bo nie oferuje tylu funkcji, posiada toporne przełączniki i jest nieprecyzyjny. Ale porównywanie tych dwóch sprzętów jest tak samo zasadne jak porównanie ich cen – odpowiednio 1240 zł (ok.) i 500 zł z przesyłkami. Za różnicę cen można dokupić jeszcze dwa urządzenia Saiteka – od wyboru do koloru – panel przełączników, panel LCD, panel Radia itp. Wszystko zależy od tego, co chcesz osiągnąć:

- Jak masz kasę i chcesz budować kokpit zbliżony do reala – wybierzesz raczej OC, bo Saitek będzie wyglądał w kokpicie B737 jak odpustowe świecidelko.
- Jak masz kasę i chcesz proste urządzenie do obsługi autopilota – kupisz Saiteka, bo działa i jest duuuużo tańszy.
- Jak masz kasę, ale uważasz, że to kretynstwo wydawać pół tysiąka na „grę” – żona/mama pochwali Cię za rozsądek, a Ty

będziesz miał poczucie zdrowego podejścia do życia.

- Jak nie masz kasy nic nie kupisz, bo Cię nie stać i będziesz musiał obejść się smakiem oraz obejrzyć sto razy dwa poniższe filmiki z testów myśląc „jak fajnie byłoby to mieć...”

Platforma testowa:

- Asus M51A, FS9, AFG Pilatus PC12, Saitek MultiPanel.

Filmy:

- <http://www.youtube.com/watch?v=IZIuzK8P53w>
- <http://www.youtube.com/watch?v=AMTVmrxrjGQ>



Informacje linii lotniczych

Nagrody w Cassubian

Lipiec okazał się kolejnym rekordowym miesiącem dla naszej linii. O 7 lotów pobity został rekord lipcowy 125 operacji. Do tego wyniku przyczynili się przede wszystkim piloci, którzy uzyskali nagrody:

Złota

- kpt. I. Wołczyński - 28 lotów,

Srebrna:

- kpt. A. Klawikowski - 18 lotów,
- kpt. B. Kowal - 15 lotów,

Brązowa:

- kpt. S. Wawak - 12 lotów,
- kpt. M. Romanowski - 11 lotów,
- kpt. M. Stabryła - 10 lotów.

Wszystkim nagrodzonym gratulujemy i życzymy sukcesów w sierpniu. A będzie ku temu szczególna okazja ze względu na Złot z okazji pięciolecia wirtualnych linii Cassubian.

Advise Automatic

Od 17 lipca działa w naszej linii nowy kontroler lotów. Nazywa się Advise Automatic. Jest to zestaw skryptów, które potrafią przeanalizować lot pod względem kilkudziesięciu parametrów. Analizują nawet ścieżkę pionową i poziomą samolotu sprawdzając zgodność z planem lotu i zasadami pilotażu.

Mimo, że działa dopiero kilkanaście dni, sprawdził i zatwierdził (lub odrzucił) 21% lipcowych lotów. Docelowo ma oceniać ponad 50% lotów wykonywanych w Cassubian. Dzięki temu nasi kontrolerzy będą mieli więcej czasu na latanie, a także na sprawdzanie trudnych i nietypowych przypadków.

Gdy Advise Automatic ma wątpliwości jak ocenić lot, dopisuje własne uwagi i zostawia lot do ręcznej oceny przez kontrolera. Takich przypadków jest jednak niewiele.

Aktualności z PL-VACC

Nowy zarząd

W lipcu został wyłoniony zarząd PL-VACC na następną kadencję. Teoretycznie pozostał bez zmian, poza pojawieniem się nowej osoby na nowym stanowisku. Aktualny skład zarządu wygląda następująco:

- ACCPL1 - Marcin Dziadowiec
- ACCPL2 - Tomasz Sokołowski
- ACCPL3 - Andrzej Stachlewski
- ACCPL5 - Artur Grabski
- ACCPL6 - Marcin Szczygła
- ACCPL8 - Piotr Bułka
- ACCPL9 - Rafał Bardel

Marcina Szczygła witamy w zespole, a pozostałym Panom życzymy równie udanej współpracy co podczas poprzedniej kadencji.

Szkoła PL-VACC

Jak wszyscy wiemy szkoła PLVACC jest aktualnie w trakcie przerwy wakacyjnej. Jednak polega ona głównie na wstrzymaniu rekrutacji do końca wakacji, bowiem jak widać każdego dnia, opiekunowie dają z siebie 100% aby wyszkolić nowych radarowców. W imieniu PLVACC chcielibyśmy serdecznie powitać w zespole Michała Syposza oraz Bartosza Pawlika którzy w lip-



Michał Syposz zdał na STU1



Andrzej Sosnowski awansował na STU2

cu zdali swoje egzaminy na STU1, oraz pogratulować Andrzejowi Sosnowskiemu awansu na STU2 i Mateuszowi Bucholskiemu awansu na STU3.

Wyróżnienie dla kontrolerów

Wyróżnienia również otrzymać muszą kontrolerzy, którzy w miesiącach czerwiec/lipiec spędzili najwięcej godzin zapewniając nam jeszcze lepszą frajdę z wirtualnego latania. Ogromne podziękowania szczególnie dla:

- Arkadiusza Wichra, który niestrudzenie spędzał wiele godzin online, zarówno na pozycji podczas samodzielnych sesji i treningów, jak i za sterami samolotu umiejętnie i z rozwigagą sprawdzając umiejętności naszych uczniów podczas ich treningów/egzaminów.



Arkadiusz Wicher – pierwsze miejsce na Liście Kontrolerzy TOP5 w lipcu

- Jakuba Seweryna, który zajął drugie miejsce na liście Kontrolerzy TOP5, spędził wiele godzin online szczególnie wtedy, gdy inni kontrolerzy nie mieli na to czasu.
- Marcina Szczygła, za dużą ilość godzin online, zapewne głównie na radarze. Warto dodać, że co jak co, ale u Marcina będziecie najbardziej bezpieczni - zarówno Wy, jak i Wasi pasażerowie.
- Rafała Bardela, za zajęcie czwartej pozycji na liście Kontrolerzy TOP5. Rafał Bardel jest jednym z niewielu vkontrolerów, którzy w realu na pozycji EPKK_APP poradziły by sobie równie dobrze, co prawdziwi kontrolerzy! Rafał na zbliżaniu to sama przyjemność dla pilotów!
- Magdaleny Kanickiej, za zajęcie piątej pozycji na liście Kontrolerzy TOP5. Tu chciałbym podkreślić, że wcześniej pojawiały się kobiety w naszej sieci, lecz nigdy żadna kobieta nie zaszła tak daleko w PL-VACC. Serdecznie gratulujemy zapалу i jesteśmy bardzo szczęśliwi, że udało Ci się do nas przyzwyczaić. :)

