

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 9(17)/2011 • Wrzesień



W tym numerze

- Co trzy głowy to nie jedna2
- Yes Airways.....5
- Operacja „PIĘCIOLECIE”6
- Wyniki Cassubian w sierpniu 11

Źródło: defense.gov

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Test Matrox TripleHead2Go

Co trzy głowy to nie jedna

Będąc uczniem szkoły podstawowej sądziłem, i byłem o tym święcie przekonany, że jestem wybitnie inteligentny. Dojście do smutnego wniosku, że jest dokładnie odwrotnie, zajęło mi bardzo dużo czasu i przysporzyło wiele dziwnych sytuacji. Dal-
sze moje życie przebiegało już pod znakiem przeciętniaka ze skłonnościami do wstępnego debilizmu, o czym miałem okazję przekonać się ponownie całkiem niedawno, testując niezbyt (po-
noć) skomplikowane urządzenie elektroniczne o nazwie Matrox TripleHead2Go. Umożliwia ono podpięcie do jednego wyjścia zwykłej karty graficznej trzech monitorów i cieszenie się pano-
ramicznym pulpitem dla aplikacji poinstalowanych w komputerze – np. przeglądarka – pierwszy, maszynopisanie – drugi i np. pejntowanie – trzeci monitor. Bardzo funkcjonalne, ale nudne jak obietnice wyborcze partii, za którą nie przepadam, ale obdarzam ją i jej członków pokojem¹. Innym zastosowaniem jest zbudowanie panoramicznego widoku z kabiny samolotu. Interesujące – pomyślałem, ale czy przypadkiem nie tak samo przereklamowane jak obietnice programowe ugrupowania kaczora co miał dziadka w Wermachcie? Sprawdzmy.

Urządzenia, którego nigdy wcześniej nie widziałem, więc nie wiedziałem czego się spodziewać – wiedziałem tylko, że wystarczy podpiąć kabel sygnałowy z mojej VGA i podłączyć monitory oraz, że nie trzeba rozkręcać komputera, by ostateczną funkcjonalność multimonitorową uzyskać. Producent zapewniał bowiem, że TripleHead2Go doskonale sprawdza się także w komputerach przenośnych (co za głupie sformułowanie – a który jest nieprzenośny – co to macie swoje obudowy wmurowane w ścianę czy też pospawane z uzbrojeniem??!). Mniejsza o to. Kurier przywiózł niewielki kartonik o wadze może kilograma, toteż spieszenie, mając w myśli swój stan umysłowy opisany we wstępie, przystąpiłem do testów. W tym celu pod pretekstem niezbędnych zakupów artykułów kosmetycznych i korzystając z pięknej pogody, wyekspediowałem żonę z córeczką na spacer. Zadziało i miałem dwie godziny dla siebie. Zniosłem do poko-

¹ Nie dotyczy ścisłego kierownictwa tej partii.

ju wszystkie monitory, jakie się w domu znalazły, zrobiłem sobie wielki kubas kawy i z powrotem znalazłem się w podstawówce.

W opakowaniu znalazło się prócz urządzenia pełne okablowanie. Jego „pełność” należy rozumieć jako europejski i brytyjski model wtyczek, wersja dla cyfrowego DVI na karcie jak i analogowego D-SUB, zasilacz oraz płyta z oprogramowaniem. Co głównie mnie zdziwiło to rozmiar karty, wystarczy spojrzeć na fotkę z zapalkami:



Fot. 2. Matrox jest naprawdę mały

Cóż, jak mawiali starożytni Rosjanie – nie rozmiar ma znaczenie. W myśl tej, jakże przepięknej, ludowej mądrości, zabrałem się za podłączanie. Odpiąłem wszystkie swoje monitory – sztuk dwa, znalazłem wolne gniazdko – sztuk jeden, podpiąłem zgodnie z rysunkiem na opakowaniu – uruchamiam komputer. Pojawia się logo biosa, logo ładującego się systemu i... nic. Czarno. Czarno i cicho. Żaden z monitorów nic nie pokazywał. Co z tą inteligencją – przeszło mi przez myśl. Cóż, restart, może jeszcze raz... Nic. Hmm, dobra, podłączę jak było, sprawdzę co nie tak, ew. zerknę na stronę producenta. Com pomyślał – wykonałem. Podłączyłem (odłączyłem Matroxa znaczy) i... nic – czarno. Uuuuu... mówię, coś nie teges. Zrobiło mi się ciepło i to wcale nie z powodu niedopitej, a będąc już zupełnie szczerym – w ogóle nie ruszonej i zimnej już kawy. Uruchomiłem wszystkie pokłady i zasoby systemowe w mojej łepetynie i wymyśliłem tyle, że trzeba w awaryjny tryb się wbić i zresetować sterownik. Uskuteczniłem – zadziało. Sprawdziłem wszystko co w swej skromności uznałem za stosowne, po czym komputer wyłączyłem, odpiąłem standard, podpiąłem Matroxa i... ciemno... %\$#\$@\$***@#\$\$. Cóż, procedurę naprawczą powtórzyłem, wróciła żona, było drogo, córka zaczęła ryczeć, ja bez kompa, kawa zimna... Co może być nie tak? Żeby chociaż jakiś manual dali, jakąś lichą książeczkę, jakąś czeklistę – cokolwiek. Za to milion kabli i angielska wtyczka, która jest mi tak samo potrzebna, jak raport komisji inkwizycyjnej „Maciawellego”. Postanowiłem tedy sprawdzić co znajduje się na owej płycie, korzystając z jakże przenośnego komputera mojej żony. Zresztą, jeszcze chwila, a nieprzenośność mojej testowej maszyny mogła być podważona poprzez zgrabny rzut przez balkon. Otwieram kopertę z płytą, a tam... papierowa uproszczona instrukcja podłączenia, a w niej jak byk, że najpierw w systemie ustawić



Fot. 1. Zestaw TripleHead2Go

800x600, wyłączyć, podłączyć, zainstalować sterownik, zrobić restart i cieszyć się rozdzielczością 3840x1024 (w wersji cyfrowej nawet 5760x1080). Poszedłem się przewietrzyć na 5 minut, po pięciu następnych – trzy monitory pokazywały jakże piękny, panoramiczny obraz na moim pulpicie.

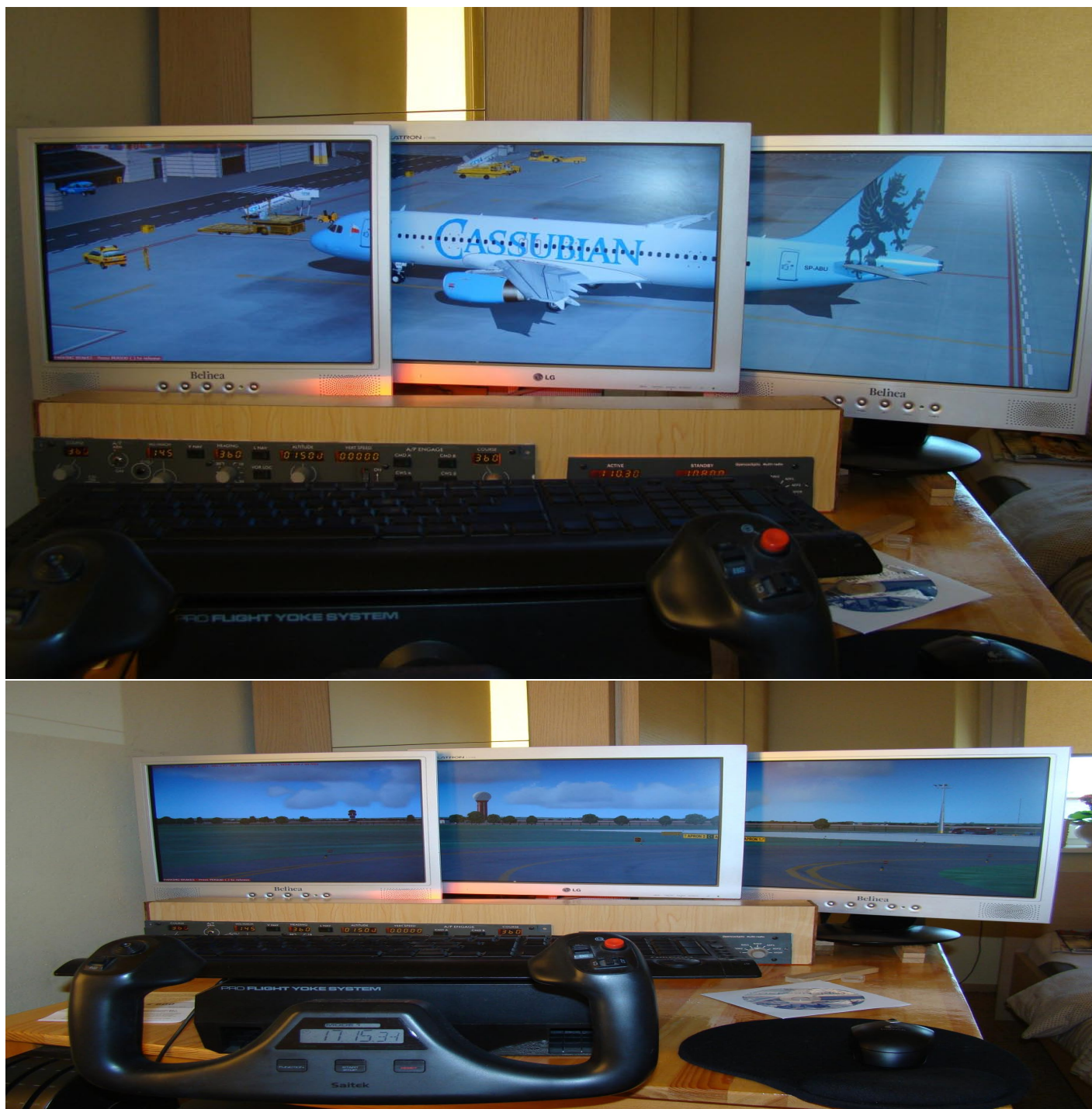
Zainstalowałem wreszcie Surround Gaming Utility i zaktualizowałem ją ze strony producenta, co zwiększyło liczbę obsługiwanych aplikacji z 106 do 309 (!). Wśród nich nasze FSy – 2002, 2004 oraz X. Dla wojaków – IL2, Lock On i cała masa innych – sprawdzenia pod adresem <http://www.matrox.com/graphics/surroundgaming/en/games/zone/flightsim/>.

Przyszła czas na uruchomienie mojej FS2004... i wszelka złość i nerw opuściły mnie bezpowrotnie. Mój ulubiony arbut

nigdy nie prezentował się tak dobrze, tak pięknie, tak panoramicznie... no чудо po prostu.

Co ważne, urządzenie działa zarówno w trybie pełnoekranowym jak i okienkowym, i nie ma w zasadzie różnicy w wydajności. Ta ostatnia metoda była dla mnie istotna, bowiem na czwartym monitorze (z drugiego wyjścia VGA) wyświetlałem instrumenta wszelkie. Rozpocząłem fazę lotów testowych. Obraz pięknie przechodzi między ekranami - budynki, chmurki, drogi kołowania itp. Dużo lepszy efekt jest na ustawieniu FSowego zoomu na wartość 0.50.

Gdybym miał możliwość używania go w codziennej pracy pilota, oczywiście pozbyłbym się obudów monitorów, lub kupił takie z jak najcieńszą ramką, ale o tym dalej. Żeby nie było tak różowo



Fot. 3 i 4. Matrox w akcji



Fot. 5. Widok 3D

– po oderwaniu się od pasa wleciałem w piękne chmurki – a że są one piękne, potwierdzą użytkownicy REXa. Problem jednak w tym, że przy moich ustawieniach grafiki (16xAnizo, 8xAA Multisampling CSAA) i zadanej rozdzielczości z uwzględnieniem chmur 1024x1024 może się pojawić klatkowanie, zwłaszcza w cieńszych zakrętach. Obniżenie ostatniej wartości na 512x512 i ew. poeksperymentowanie z grafiką w menu Pogoda FSA przynosi bardzo dobre rezultaty.

Jak się lata? Bardzo przyjemnie. Zwyczajowe oczekiwanie na hp rwy 29 w Gdańsku zyskuje zupełnie nowy wymiar, bowiem widać próg², „report insight” też ma nowe znaczenie, no bo traffic naprawdę widać. O ile na przelotowej posiadanie takiego widoku aż tak przydatne nie jest, to np. podczas podchodzenia do lądowania, zwłaszcza a jakiejś malowniczej okolicy może dostarczyć ciekawych doznań, co widać na filmiku dostępnym na stronie naszego miesięcznika. Osobiście nie używam wirtualnego kokpitu, ale jego zwolennicy zapewne znajdą w tym Matroxie przyjaciela.

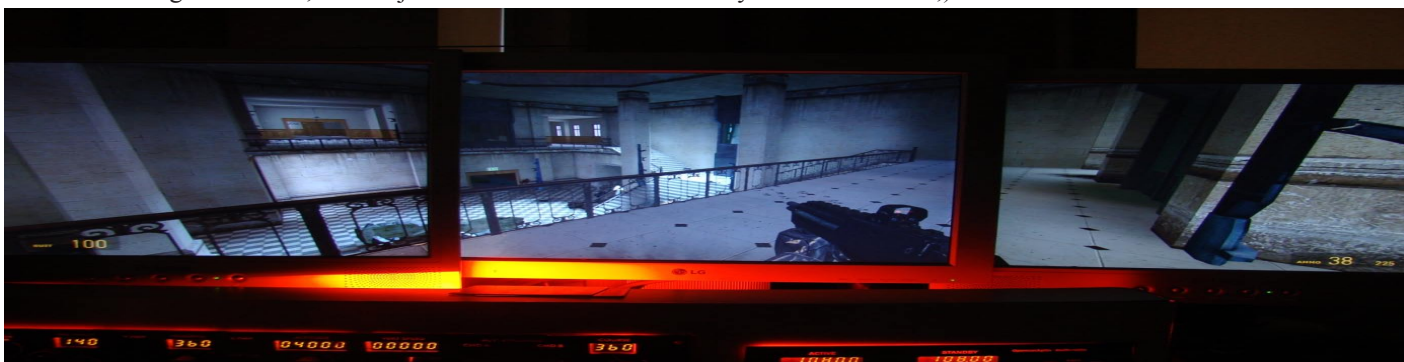
Matrox TripleHead2Go nie jest urządzeniem tanim – razem z przesyłką koszt wyniósł 1000,00 zł. Czy w obietnice producenta zostały spełnione? W zasadzie tak, bo nie mogę winić Matroxa za to, że wydaje mi się, że jestem sprawniejszy intelektualnie, niż jestem, co pokazała instalacja urządzenia. Życzyłbym jednak sobie bardziej widocznej, nawet luzem wrzuconej instrukcji, a nie ukrywanie jej pod (!) płytą Cd w nieprzezroczystej kopercie. Tak, wiem, na stronie też jest, ale jak masz Pan ciemny ekran i komputer nie wstaje, to na nic Ci się to nie przyda. Nie mogę na niego zwalić winy także za klatkowanie, bo FPSy pożerają moje ustawienia VGA oraz sam fakt, że GF 8800GTX jest już

² W zasadzie go nie widać, bo tam jest wznieśnienie.

po prostu leciwy, Quad 2400MHz za wolny, a 4GB ramu to za mało, bo w tle chodzi obciążony FSUIPC, SIOC, FSACars, SI, VR, VPA, milion scenerii, meshów i chmurki rozmiaru sali gimnastycznej. Matrox nie przewidział także i tego, że ekrany mam różne, o różnych rozmiarach ramek, na różnych stópkach, co je trzeba niwelować klepkami od parkietu dębowego, który zalega w mojej piwnicy od końca lat siedemdziesiątych, co w ostateczności trochę psuje „panoramiczność” rozwiązania. Czego by jednak nie gadać, ani czego się czepiać, trzeba stwierdzić jasno – urządzenie jest bezkompromisowe i porównaniu do konkurencji softłowej, takiej jak MaxiVista czy WidevieW – jest prostsze i skuteczniejsze. Urządzenie kupiłem z funduszy wygranych dzięki Waszym głosom w konkursie „Nowej Ery” i w domyśle będą do niego podpięte trzy projektory, co powinno nastąpić na przełomie września i października. Gwarantuję, że dzieciakom szczeny pospadają.

Z czystym sercem polecam TripleHead2Go, bo jakoś latania jest zupełnie inna, urządzenie jest wprost stworzone do zastosowania w symulatorze. Biorąc pod uwagę ceny np. paneli GF czy OC, albo wolantów CH czy Saiteka – cena nie jest już taka straszna. Owszem – można za to kupić kilka panelików tego ostatniego czy kilkanaście doskonałych firmowych scenerii/modeli, nie mówiąc o kilkuletniej prenumeracie w Navigraph – ale, jak mawiał klasyk „Nie mieszajmy dwóch różnych systemów walutowych”. Jak już Ci się uda podłączyć, to nie będziesz narzekał. Wrażenia z latania są rewelacyjne, a jak Ci się znudzi latanie, to zawsze możesz poczuć się jak ostatni Free Man i zniszczyć jakąś korporację³: (AK)

³ Tego typu gier proszę nie łączyć ze schorzeniami intelektualnymi autora tekstu. ;)



Fot. 6. Gdy zmęczy Cię kolejny CTD tuż przed przyziemieniem



Prezentacja realnej linii lotniczej

Yes Airways

Linia, która należy do dwóch biznesmenów: Jacka Łyczby i Piotra Lubaczewskiego, będzie czwartą charterową linią zarejestrowaną w naszym kraju zaraz po LOT, Air Italy Polska oraz Enter Air, który dołączył w zeszłym roku. Rozpoczęcie pracy linii wyznaczono na wakacje 2010 roku lecz wszystko się opóźniło. Przewoźnik podpisał umowę z biurem turystycznym Itaka dzięki czemu dwa Airbusy będą wysyłane do Turcji, Tunezji, Grecji i Egiptu. Swoją pierwszy lot odbył 29.04.2011 na trasie Warszawa – Antalya.

Na chwilę obecną głównym partnerem linii jest biuro Itaka, ale przewoźnik jest otwarty także na inne biura. Bazą linii będzie Warszawa a handlingiem zajmie się firma Lot Services. Maintenance powieźono zaś firmie GTL.



Fot. 1. Prezentacja Yes Airways (fot. Anna Robaczyńska)

Źródło: biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/497178,yes_airways_szykuje_sie_do_startu_nowa_linia_lotnicza_nalezy_do_polakow.html

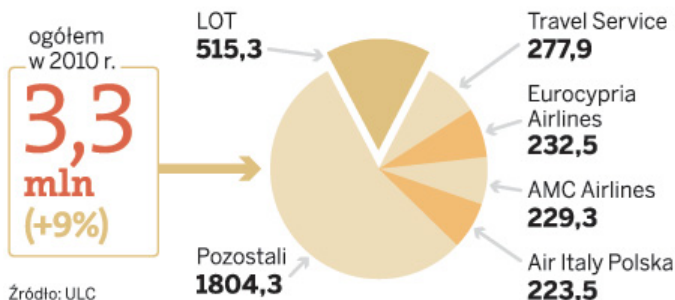
Na konferencji dziennikarz zadał pytanie - Dlaczego zdecydowano się na nazwę YES, na co Jacek Łyczba z uśmiechem odpowiedział, że słowo TAK oznacza coś pozytywnego a ich linia planuje być przyjazna dla pasażerów.



Fot. 2. Yes będzie korzystać z Airbusów A320

Kolejne pytanie dotyczyło wyboru Airbus A320 jako podstawowego typu maszyn. Prezes linii bardzo ciepło wyrażał się o firmie Airbus. Dużym plusem jest, jego zdaniem, ogromne wsparcie i partnerskie podejście ludzi związanych z Airbusem i możliwe, że to właśnie przekonało linię do wyboru tegoż samolotu. Dzięki pomocy biura Itaka linia planuje dołączać do swej

Liczba pasażerów w ruchu czarterowym (tys.)



Źródło: ULC

Fot. 3. Ruchczarterowy w 2010 r.

Źródło: biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/497178,yes_airways_szykuje_sie_do_startu_nowa_linia_lotnicza_nalezy_do_polakow.html

floty jeden samolot rocznie. Obecnie flotę zasilają trzy samoloty: SP-IAA, SP-IAB i od niedawna SP-IAC. Yes Airways ma wielkie plany, do których chce dążyć krok po kroku.

Zgodnie z danymi Urzędu Lotnictwa cywilnego, linie czarterowe obłużyły 3,2 mln pasażerów i jest to przyrost o 9% w porównaniu z rokiem poprzednim. Jak na razie liderem jest Lot Charters, który to przewiózł 515 tys. pasażerów. (TK)

Źródła:

http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/497178,yes_airways_szykuje_sie_do_startu_nowa_linia_lotnicza_nalezy_do_polakow.html

Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Wydanie: 9 (17) / 2011

Czasopismo wydawane przez wirtualną linię lotniczą Cassubian Virtual Airlines dla wirtualnych pilotów i osób zainteresowanych lotnictwem wirtualnym.

Zespół redakcyjny:

- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak

Autorzy tekstów tego wydania:

- Adrian Klawikowski
- Tymoteusz Kasina

Kontakt z redakcją: vpilot@cassubian.pl

Strona internetowa: www.cassubian.pl

Dział reklamy i promocji: vpilot@cassubian.pl

Zachęcamy do współpracy z nami. Teksty do publikacji należy nadsyłać na adres mailowy.



Fot 1. Pełne skupienie przed rozpoczęciem zlotu

Operacja „PIĘCIOLECIE”

Była środa 17-go sierpnia 2011 roku, gdy tuż po 9 rano czasu wschodnioeuropejskiego, do gabinetu Dyrektora Gimnazjum w Sierakowicach wszedł jeden z pracowników dydaktyczno-wychowawczych tej placówki. Mało kto wiedział, że ów barczysty, wysoki mężczyzna, niosący w prawej ręce niepozorną szarą teczkę, jest także szefem linii lotniczej i znany był pod pseudonimem CEO. Ani sekretarka Dyrektora, ani nawet sam Dyrektor nie wiedzieli, że teczka ta kryje laptopa, który pomimo tego, że był w stanie uśpienia, posiadał otwartą stronę główną tej linii lotniczej. Nie wiadomo dokładnie czego dotyczyło spotkanie, bowiem poprzedniego dnia, sprzątająca gabinet Dyrektora pra-

cownica obsługi technicznej usunęła ukryty pod stertą papierów mikrofon. Nie udało się potwierdzić informacji, jakoby była tajną współpracowniczką wywiadu obcego aliansu lotniczego, ale analiza jej dokumentacji awansu zawodowego kryje wiele nieścisłości.

O 9:54 progi szkoły przekroczył jej absolwent, jakże jednak już starszy, jak mniej uczesany, w jakże bardziej podartych dżinsach. Gdy bocznymi drzwiami z Gabinetu Dyrektora wyszedł CEO, obaj mężczyźni przywitali się, a następnie wymieniając tajemnicze krótkie spojrzenia udali się do piwnic Bloku numer II, stanowiącego część kompleksu budynków Gimnazjum. Po przejściu przez bramki 016 i 016C, stanęli przed drzwiami pomieszczenia 021, na drzwiach którego oprócz znaków ostrze-



Fot. 2. W trakcie zlotu



Fot. 3. Mimo problemów z prądem i siecią - wciąż latamy

gawczych znajdował się niezrozumiały dla ogółu populacji napis KSL-1A. Napięcie sięgnęło zenitu. Ale czy na pewno?

Aż do wczesnego popołudnia 19 sierpnia obaj mężczyźni gromadzili w sali 021 ogromne ilości zaawansowanego sprzętu elektronicznego pochodzącego prawdopodobnie ze źródeł dalekowschodnich, dużą liczbę mebli różnego rodzaju, artykułów gospodarstwa domowego, oraz kilkadziesiąt metrów okablowania elektrycznego. Postronni obserwatorzy z zaniepokojeniem domyślali się, że prawdopodobnie dojdzie tutaj do jakiegoś ważnego wydarzenia i w piątek, tuż przed 15:00 19-go sierpnia 2011 roku w pośpiechu opuścili kompleks Gimnazjum.

Między 16:00 a 19:07 bocznym wejściem do sali 021 weszło ponad 20 osób różnej płci, w różnym wieku i w różnych strojach. Niektórzy pokonali ponad 700 km, nie wykazując przy tym

znak zmęczenia. Jak miało się niebawem okazać – wszyscy mieli pewną wspólną cechę – przybyli na wezwanie CEO. Specjalne komórki rozlokowane po całym kraju pozostawały przez chwilę w łączności obserwując rozwój wydarzeń. Wszystko wydawało się sprzysięgać przeciwko zebraniom – burza pozbawiła ich łączności szerokopasmowej, obcy wywiad pozbawił ich kilkakrotnie energii elektrycznej, niektóre urządzenia elektroniczne wyraźnie zdradziły dalekowschodnie pochodzenie i odmówiły współpracy nie podając żadnych racjonalnych przyczyn, a w powietrzu czuło się niebawem nerwową atmosferę. Determinacja i wiara w sens wspólnej walki sprawiły jednak, że większość celów przewidzianych do realizacji tego feralnego 19-go sierpnia została zrealizowana. Do 22:30 czasu wschodnioeuropejskiego zapewniono kontrolę nad sytuacją w większości sektorów lotniczych



Fot. 4. Kontrolerzy zapewniali świetną zabawę



Fot. 5. Niektórzy przybyli we własnych kabinach

w kraju. Niektórzy przypłaci to bólem kręgosłupa wynikającym z niezgodnej z ogólnie przyjętymi normami pozycji podczas zapewniania służby radarowej. Nikt w tym momencie jednak nie myślał o własnym zdrowiu i życiu, mimo, że tuż przed 22:00 nastąpiła dywersyfikacja załóg i część zebranych udała się w kierunku północno-zachodnim do miejsca stacjonowania, gdzie w ciszy i skupieniu oczekiwała na powrót reszty członków operacji. Po ich powrocie do wczesnych godzin rannych 20go sierpnia 2011 roku trwały tajne narady, które postronni zapamiętali jako klasyczne „darcie ryja”, co było jedynie procesem maskowania w przekazie prawdziwych i tajny treści, które zebrani wymieniali między sobą drogą niewerbalną.

Od godziny 16:10 do 19:8 20 sierpnia przeprowadzoną o wiele bardziej udaną i skuteczną operację pokrycia radarowego i proceduralnego tym razem korzystając z połączonych możliwości infrastrukturalnych sal 7, 33 oraz 021. Wynik był zaskakująco pozytywny i odcisnął trwale piętno na życiu wszystkich biorących w tej części operacji ludzi. O 20:06 na pierwszym piętrze budynku położonego tuż obok nieczynnej linii kolejowej Kartuzy – Lębork i buforowych magazynów znanej sieci dyskontów produkujących kabanosy z popularnego żyjątko z czarnymi kropkami na korpusie, rozpoczęło się historyczne spotkanie na najwyższym szczeblu, mające daleko idące skutki dla całej operacji. Uczestnikami byli wszyscy Ci, którzy poprzedniego dnia, w piątek 19-go sierpnia spotkali się sali 021 Gimnazjum w Sierakowicach. Podczas tego spotkania omawiano strategicz-

ne kwestie operacyjne dla linii, której CEO był założycielem i którą od pięciu lat kieruje, zwerbowani specjaliści dokonali dogłębnej analizy mikro i makroekonomicznej, a na koniec ujawniono szokujące materiały filmowe, które wszystkim zebranym otworzyły oczy na to, z czym mają do czynienia. CEO, korzystając z pomocy swojego zastępcy, znanego w środowisku jako EO, wręczył każdemu powiązanemu z organizacją tajny zestaw dokumentów oraz specjalistycznego wyposażenia, wykorzystywanego w większości wypadków w misjach specjalnych. EO,

TIMETABLE			
1)	13.20	DEP	EPWA 042
2)	19.30	ARR	EPWA 003
3)	19.30	ARR	EPKK 021
4)	19.32	DEP	EPKK 026
5)	19.42	DEP	EPKK 036
6)	19.50	DEP	EYVI 028
7)	20.07	DEP	EPKK 001
8)	21.11	ARR	EPWA 042
9)	21.27	ARR	EPKK 036
10)	21.21	ARR	EPKK 040/001
11)	21.34	ARR	EYVI 028

Fot. 6. Tablica rezerwacji lotów



Fot. 7. Przygotowania do uroczystego toastu

będący niższą i bardziej krępową wersją CEO, oraz niejaki „magik” otworzyli na zakończenie tej części operacji szklane pojemniki, z bliżej nieokreśloną zawartością, charakteryzującą się ogromną ilością gazów pochodzenia siarkowego i wręczyli każdemu do spożycia. Była to próba sił i charakterów, bowiem nikt nie był do końca pewny, jaki skutek dla zebranych i dalszej części operacji to przyniesie. Wkrótce miało się okazać, że będzie to skutek gru-

bymi nićmi szyty, a lep jakiej propagandy się za tym lepem się kryje – wszyscy wiemy.

Dzień ten zakończył się dopiero w dniu następnym, choć niektóre źródła podają, że dopiero dwa dni później. Do tej pory jednak, nie udało się tej informacji potwierdzić. Wszystko co wiadomo na chwilę obecną to to, że następne spotkanie o takim charakterze odbędzie się po upływie kolejnego pięciolecia, któ-



Fot. 8. Wręczenie nagród i dyplomów okolicznościowych



Fot. 9. Analiza wyników ekonomicznych firmy

re to pięciolecie jeszcze bardziej zewrze nasze szeregi. Brygada młodzieżowa zobowiązała się do pilnowania terminu i nie wspomniała o musztardzie.

Dopiero tydzień później, pod koniec sierpnia 2011 roku w odległej Saragossie znaleziono notatnik, w którym znajdował się taki oto zapis:

CEO dziękuje wszystkim członkom linii lotniczej Cassubian

VA, całemu Zarządowi PL-VACC i jego przedstawicielom na ręce jego Dyrektora Marcina Dziadowca, Dyrektorowi kompleksu Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach Panu Krzysztofowi Andryskowskiemu za pomoc w realizacji operacji pod kryptonimem „PIĘCIOLECIE” z okazji rocznicy powstania naszego przedsiębiorstwa. Tak, kolejnej, okrągłej rocznicy.

CEO



Fot. 10. Uczestnicy zlotu

Wyniki Cassubian w sierpniu

Dział Analiz Operacji Powietrznych (DAOP) przesłał dwie minuty po północy obszernie sprawozdanie za sierpień 2011 roku. Wynika z niego jasno i otwarcie, że było to najlepszy sierpień wszechczasów, co zobrazowano na poniższym wykresie:



Jak podkreśla N.Ocny, referent DAOP „Wysoki wynik sierpnia wypracowało w zasadzie kilka załóg, które okazały się nadspodziewanie aktywne, bowiem żadne wskaźniki dyferencjalne wynikające z frustracyjnej analizy poprzednich okresów operacyjnych nie wskazywały na ożywienie w tym segmencie pra-

cowników”.

W sierpniu przewieźliśmy 14843 pasażerów, pokonaliśmy niemal 90 tysięcy mil morskich i zużyliśmy ponad 645 ton paliwa. Dało to bardzo dobry wynik na poziomie 18 mln zysku, który został natychmiast skonsumowany w wyniku dokonanych transferów maszyn. Wygenerowane od początku roku zyski są już dziś większe od tych z roku 2010, a przecież zostały jeszcze 4 miesiące. Obroty niemal dorównują zeszłorocznym.

Tak czy siak Zarząd jest niezwykle zadowolony z osiągniętych wskaźników, o czym przypomni podczas kolejnego przydziału dóbr luksusowych w terminie bliżej nie określonym.

Jednocześnie przyznaje się następującym dowodom załóg **ZŁOTE** wyróżnienia (zrzut z raportu DAOP) :

- kpt. M. Szczepkowski - 29 lotów,
- kpt. M. Stabryła - 23 loty,
- kpt. I. Wołczyński - 22 loty,
- kpt. A. Klawikowski - 20 lotów,
- kpt. K. Deptuła - 20 lotów,
- kpt. Ł. Banasik - 20 lotów.

Serdecznie gratuluję i życzę równie udanego września, zwłaszcza w kontekście nadchodzących zmian we flocie, o czym niebawem.

...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

