

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 12(20)/2011 • Grudzień



W tym numerze

- O lotach Dedala..... 2
- Poland Cargo VA – prezentacja firmy..... 5
- Z Thomas Cook na Maderę. Wirtualnie! 8
- Aktualności z PL-VACC..... 9
- Five Stars VA – pięciogwiazdkowa ekipa . 10
- Aktualności..... 13
- Wyniki Cassubian w listopadzie..... 14

O lotach Dedala

10 maja 2011 roku Koło Symulacji Lotniczych z Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach stało się laureatem ogólnopolskiego konkursu edukacyjnego „Projekt z klasą” organizowanego przez Wydawnictwo „Nowa Era”. Było to możliwe głównie dzięki ogromnemu poparciu społeczności lotniczej (nie tylko wirtualnej) z całej Polski. Z pewnością wśród Czytelników tego numeru VP znajdują się „klikacze”, którzy całym sercem wspierali nasz projekt rozbudowy gimnazjalnego symulatora pt. „Śladami Dedala” i dzień w dzień oddawali na nas swój – na wagę złota – głos. Przypominam, że główną nagrodę stanowił grant w wysokości 5000,00 zł. Minęło od tej pory pół roku, więc nadszedł czas, by podzielić się wrażeniami i postępami, jakie poczyniliśmy.

Od Dyrektora gimnazjum uzyskaliśmy kolejne 5000,00 zł, w związku z czym nasze plany pierwotnie nakreślone w projekcie uległy pewnym zmianom. Postanowiliśmy, że rozbudowa istniejącego symulatora o panoramiczny zespół wyświetlaczy i wyposażenie go w inny niezbędny, a brakujący sprzęt - to nie wszystko. W naszych głowach zrodził się plan rozpoczęcia budowy symulatora z prawdziwego zdarzenia i w tym kierunku idą nasze działania – choć trzeba przyznać, że bardzo wolno. Pośpiech byłby jednak tutaj złym doradcą.

będącej odpowiednikiem realnej maszyny, było moim zdaniem marnowaniem uzyskanych z takim trudem funduszy. A, że latać na czymś trzeba, i by móc spojrzeć prosto w oczy tym, którzy głosując na nas zaufali, że to co założyliśmy – zrobimy, postanowiłem przekazać nieodpłatnie na rzecz szkoły moją prywatną kabinę, o której można przeczytać na forum [PL-VACC](#). Zachowałem z niej dla swoich potrzeb domowych jedynie dwa panele Opencockpits, których używam na co dzień. Nadaliśmy jej kryptonim KSL-1A.



Fot. 2. Kokpit KSL-1a

Po jej demontażu i przewiezieniu do szkoły pod koniec czerwca, przystąpiliśmy z młodzieżą do składania jej na nowo. Kilkanaście drobnych części elektronicznych trzeba było wymienić (żarówki, katody, huby), przeczesać kilometry przewodów itp. Postępów nie przysparzał fakt, że rozpoczęły się wakacje, i prace trzeba było wstrzymać. W międzyczasie dokonaliśmy jednak ważnych zakupów – w tym opisywanego w VP (8/2011) multipanelu Saiteka, który wraz z panelem NAV/COMM utworzył kompletny system. Kolejnym krokiem było nabycie karty Matrox (VP 9/2011), dzięki czemu możliwe stało się zrealizowanie postulatu panoramiczności kabiny. W dalszej części zakupiliśmy



Fot. 1. Kokpit KSL-1

Pod koniec czerwca środki znalazły się na koncie szkoły, więc mogliśmy przystąpić do pracy. Pierwszy kokpit o oznaczeniu KSL-1 składał się z jednego wbudowanego wyświetlacza z najpotrzebniejszymi instrumentami oraz dwóch paneli z przełącznikami, które były wykonane techniką amatorsko-domową. To oznacza, że obrotowe przełączniki działały, ale ustawienie zadanej wartości NAV czy COMM trwało całe wieki. Lepiej spisywały się włączniki, ale ile można bawić się stroboskopami... Ewidentne braki i skromna na skalę budżetu konstrukcja, narzucała w pewien sposób rodzaj wykonywanych ćwiczeń wykonywanych przez kursantów podczas zajęć. Oczywiście na swój czas była rewolucją, ale nie miała w zasadzie żadnego potencjału do rozbudowy. Konstruowanie zatem nowej kabiny, a nie



Fot. 3. Ćwiczenia na komputerach



Fot. 4. Szkolenie z planowania lotu



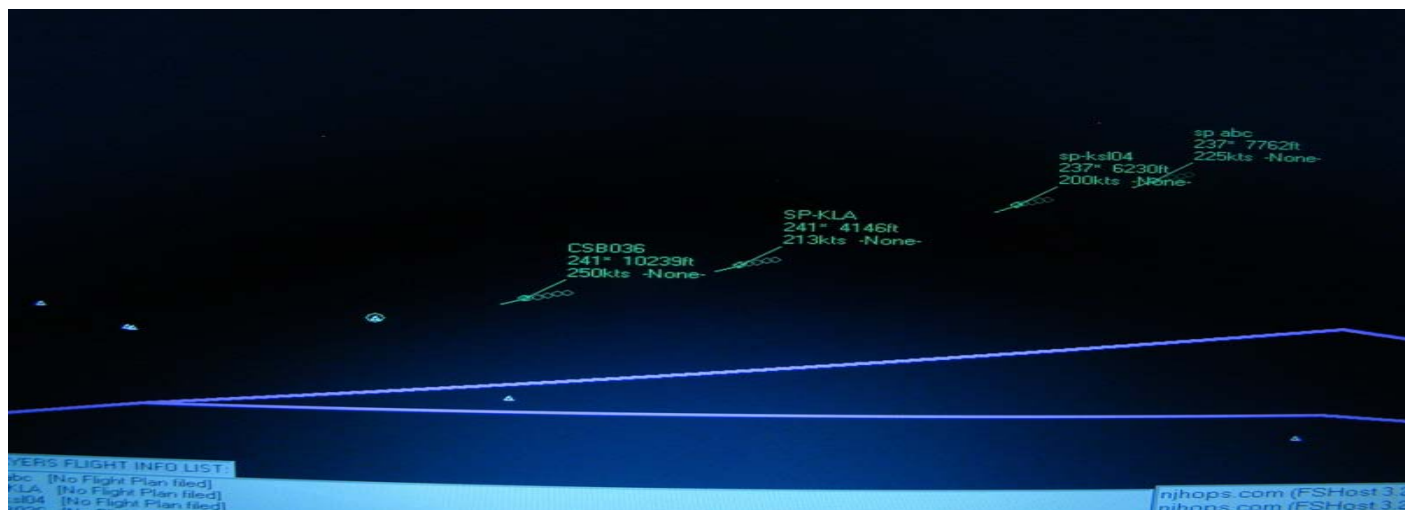
Fot. 5. Analiza dokumentacji przed lotem

trzy jednakowe monitory LCD o przekątnej 19". Zaczął się mozolny proces uruchamiania wszystkiego, co do tej pory u mnie w domu działało, a tu... nie chciało. Strawiliśmy na to prawie 1,5 miesiąca. Konieczna okazała się wymiana płyty głównej, która nie chciała współpracować z trzema kartami graficznymi, potem wymiana samej karty, bo co zdziwiło nawet samego Matroxa – nasz model ATI mimo, że znajdował się na liście obsługiwanych urządzeń, takowym nie był. Potem obudowa komputera-serca okazała się zwyczajnie za mała, zaś na koniec zawiódł zasilacz. Niemniej, podobnie jak Dedal, nie zrażaliśmy się kłopotami i metodycznie krok po kroku szliśmy dalej. W tym czasie robiliśmy też inne rzeczy – odwiedziliśmy 44BLMW na jej święcie i pokazach lotniczych, zaś nowy narybek kuł już podstawy teorii pod czujnym okiem kursantów z zeszłego roku. Postanowiłem wtedy zakupić dwa używane poleasingowe komputery sprytnie scalone z monitorami 19" z sensownymi parametrami oraz niezbędnymi licencjami. Służą wyśmienicie jako dwie szkoleniowe maszyny, na których członkowie Koła wykonują ćwiczenia – młodszy jako przedsmak kabiny, starsi – na zmianę z nią. Uniezależniło nas to od wiecznego wykradania czasu i kluczy wiecznej zajętej pracowni komputerowej, w której nasze ustawienia i porządek

nigdy nie dotrwały od jednego spotkania do drugiego. Ten zakup to był strzał w dziesiątkę, bo razem 4 komputery (kabina, laptop i wspomniane dwa) spinamy w sieć i ćwiczenia wykonujemy w trybie multiplayer, czasem z udziałem gości z Kaszubskiej Szkoły Pilotażu albo Cassubian VA – dla sztucznego tłoku.

Dla siebie jako prowadzącego zakupiłem także używany dotykowy tablet 14", dzięki czemu zajęcia mają zupełnie nowy wymiar, bo w połączeniu z rzutnikiem jest to genialna pomoc dydaktyczna. Z resztą – nie mnie oceniać jakość moich zajęć. ;)

Część środków przeznaczaliśmy także na sprawy biurowe – niezbędne w pracy – tonery, papiery, zakreślacze – dzięki temu jesteśmy samowystarczalni i skończyło się proszenie o wspomnienie. ;) A tak na poważnie – precyzyjne wydruki laserowe (mapy itp.) to konieczność w naszym programie zajęć. Lot źle zaplanowany na papierze, będzie źle wykonany w powietrzu. Stąd ślęczmy wspólnie nad mapami – część to prezent od poznańskiej wieżyczki – z naszej majowej wizyty w EPPO. Kursanci konfrontują to z aktualizacjami drukowanymi ze źródeł PL-VACC i tak zaczynamy w zasadzie każde ćwiczenia. Daje im to pełniejsze zrozumienie tego, co robią, bo błędy zauważone na kartach pracy potem nie występują w kokpicie. Dzięki temu cwi-



Fot. 6. Ćwiczenia w sieci



Fot. 7. Ćwiczenia w kabynie

czenia w dużym zagęszczeniu ruchu powietrznego kosztują ich mniej stresu, choć jak obserwuję (a mam ten komfort, że prócz zobrazowania radarowego widzę ich trzęsące się ręce i – czasem – gest bezradności;)), to nie brak i stresu. Trudno – nikt nie obiecał, że będzie łatwo.

Podstawowe cele zrealizowaliśmy. Posiadamy w pełni sprawną (także do lotów na Vatsim) kabine z panoramicznym widokiem wysokiej jakości, kompletną awionikę z dotykowym FMC, dwa dodatkowe stanowiska pracy i niezbędne materiały. Zajęcia idą pełną parą, ale poczyniłem już pewne kroki zmierzające do rozpoczęcia drugiego etapu rozwoju KSL – budowy kabiny A320. Wykupiliśmy serwer oraz domenę – www.gimnazjalny-symulator.pl – do odwiedzin której zapraszam. Nawiazaliśmy kontakty oraz zyskaliśmy przychylność pierwszych sponsorów. Firma „A320 Project” zaoferowała 50% rabat na wszystkie zamówione podzespoły, obecnie dyskutujemy z Urzędem Gminy na temat możliwości księgowania specyficznych dokumentów z UK. Michał Rok ufundował wersję Premium genialnego VROUTE’a. Lokalny przedsiębiorca podpisał z nami umowę współpracy i gdy prace ruszą, wspomże nas finansowo – w

Koło Symulacji Lotniczych
Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach

GLÓWNA WYGRANA 2011
Projekt z klasa **nowa era**

Strona główna O nas Osiągnięcia Symulator Media o nas Sponsory Wspieraj Zalóż

Wspierają nas

A320 project home made cockpit
vroute Ultimate flying...
lotniczypolska.pl Patronat pasowy
Wspieraj...

Ostatnio poruszane tematy

Temat	Obejrzeń	Odpowiedzi	Ostatni post
2. wizyta na lotnisku w Pozn...	19	0	27-10-2011 13:52
Kolejki KSL-1	1986	31	28-05-2011 20:22
Budowa prostego kokpitu symulatora KSL-1			
2. wizyta w 44BLMW w Siemiro...	609	1	14-05-2010 15:08
3. wizyta KSL			

Plany, plany, plany

Dzisiejsze zajęcia z planowania lotów poszły całkiem dobrze. Zebyście mogli utrwalić poznane wiadomości i technikę tworzenia planów lotu proszę przygotować na następne zajęcia poniższe plany dla dolnych dróg lotniczych z uwzględnieniem opublikowanych procedur SID i STAR:

SZKOLENIE

- EPKK - EPQD,
- EPWA - EPQD,
- EPWA - EPZG,
- EPZG - EPWR,
- EPWR - EPQD,
- EPQD - EPRL,
- EPQD - EPKK,
- EPQD - EPWA.

Wszystkie mapy dla wszystkich ww. lotnisk oraz dróg lotniczych znajdują się na stronie **PL-VACC** w dziale lotniska. Każda trasa z osobną proste

Fot. 8. Portal Koła Symulacji Lotniczych

jakim wymiarze – to się okaże. Patronat Honorowy nad naszą działalnością objęła Pani Janina Kwiecień – Starosta Powiatu Kartuskiego, która była pod wrażeniem naszej działalności. Wystartowałem także z pewnym projektem, o którym nie chciałbym na razie mówić szczegółowo. Ogólnie rzecz biorąc chodzi o dofinansowanie działalności KSL ze środków UE (EFS POKL 9.5) na łączną kwotę 50 000,00 zł – czekamy na wyniki pracy KOP i decyzję Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku. Wyniki zostaną podane 14 lutego 2012 r. Jeśli przejdzie – to będzie pierwsza taka inicjatywa na skalę kraju, jeśli nie przejdzie – napiszemy kolejny, lepszy.

Jednocześnie zwracam się z prośbą – jeżeli w Waszym środowisku widzielibyście potencjalne instytucje, firmy bądź środowiska, które byłyby skłonne wesprzeć naszą działalność – pamiętajcie o nas. Każda pomoc się przyda i nie pozostanie bez echa. Zapraszam na stronę Koła – www.gimnazjalny-symulator.pl – po aktualności.

Tymczasem dzięki Waszemu wsparciu – młodzież z mojego Koła i ja sam – możemy działać o niebo sprawniej i pójść o krok dalej – sięgając jak Dedal – wyżej, ale rozważnej. Za to jeszcze raz dziękuję w imieniu uczniów i swoim i obiecuję, że nie damy o sobie zapomnieć. (AK)

Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 12(20)/2011 • Grudzień

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:

- Rafał Jarosz
- Adrian Klawikowski
- Tymoteusz Kasina
- Maciej Niepiekło
- Filip Witeczak

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.

Poland Cargo VA – prezentacja firmy

Na początku był chaos a potem byli piloci cargo. Mimo tego, iż Poland Cargo VA nie jest znaną i popularną linią lotniczą na rynku wirtualnych przewoźników, istniejemy już od prawie 10 lat. Jesteśmy jedną z najstarszych wirtualnych linii lotniczych operujących w polskiej przestrzeni powietrznej sieci VATSIM. Działalność naszej firmy w statystykach 'Vatsim Statistics Center' notowana jest od początku roku 2002, a dokładną datę powołania jej do życia określa się na 16 styczeń 2002r. Ojcem założycielem był Marek Czajkowski (obecnie już niestety nieaktywny pilot), a ojcami chrzestnymi Michał Lejczyk i Robert Kęsik.

Od początku działalności coś nas wyróżniało spośród innych VA, chyba jako pierwsi w Polsce zajęliśmy się przewozem TYLKO i WYŁĄCZNIE ładunków Cargo. Nie dla nas są problemy pasażerów z Business Class (drinki zbyt ciepłe, fotele zbyt ciasne), nie u nas można poświergotać z personelem płci pięknej na przelotowej (popijając drinka z pałeczką), nie nasi piloci myślą podczas przyziemienia czy aby nie było za twardo lub za miękko dla pasażerów. Naszym zadaniem jest zadbać o Wasz ładunek aby dotarł na czas, na miejsce, na pewno.



Jak było w latach 2002-2008 w Poland Cargo VA to trudno powiedzieć, większość kolegów, którzy współtworzyli PLC obecnie nie udziela się w wirtualnym świecie, zapewne pochłonięci są problemami bardziej realnymi. Życie toczy się na okrągło i prawdopodobnie kiedyś tak jak teraz, raz jest lepiej, a raz gorzej, raz na wozie, raz pod wozem, ważne że firma nie zginęła od tak długiego czasu, że co kilka lat znajdzie się ktoś taki komu się jeszcze coś chce robić, nie dla zysków, nie dla sławy, ale ot tak, po prostu dla idei, dla satysfakcji, dla samego siebie, dla innych równie zakręconych na punkcie wirtualnego latania, żeby kładąc się do łóżka z bólem głowy od ryku silników po kilkugodzinny locie ze wzrokiem wbitym w sufit i uśmiechem na ustach można

było sobie pogratulować, no Kapitanie Jarząbek, odwaliliście kawał dobrej, nikomu nie potrzebnej roboty, i błogo zasnąć ...

Po pewnych zaburzeniach wewnętrznych związanych z komunikacją z założycielami i starym zarządem firmy, a także problemami serwerów FMA na których był nasz serwis internetowy oraz dział na forum, postanowiliśmy stworzyć nową stronę internetową, własne forum na autonomicznym serwerze, uniezależnić się od innych organizacji oraz wdrożyć jakiś system ekonomiczny, który w pewien sposób nadawał by realności trudu prowadzenia firmy lotniczej oraz archiwizował nasze zmagania w wirtualnym świecie. I tak z początkiem lutego 2009 roku powstał oficjalny serwis internetowy Poland Cargo VA pod adresem polandcargo.pl. Mimo, że jeszcze nie wszystko jest zrobione i dopięte na ostatni guzik, mamy tam wszystko co jest potrzebne i niezbędne do naszej działalności. System jaki wdrożyliśmy to znany zapewne wszystkim FSAirlines.net, może nie jest idealny, ale cały czas jest rozwijany, posiada wsparcie techniczne i co najważniejsze spełnia nasze oczekiwania.



Personalia

Na dzień dzisiejszy na liście płac mamy 15-tu pilotów, z czego 10-ciu jest aktywnie latających i uczestniczących w życiu firmy. Aktualnie szefem Poland Cargo VA (nie mylić z prezesem) jest Cpt. Jarosław Wolański i pełni on funkcję tak zwanego CEO – Chief Executive Officer, Cpt. Adam Szczupał oraz Cpt. Rafał Jarosz pełnią funkcje pomocnicze HMC – Hub Manager Captain; Adam odpowiada za cały nasz park maszynowy, przygotowanie oraz opracowanie gotowych modeli dla pilotów, Rafał natomiast odpowiedzialny jest za organizację pracy naszych Cargo HUBów, serwis internetowy, komunikację z systemem FSAirlines.net oraz malowanie całej floty w jedyne słuszne barwy PLC.

Wśród naszych pilotów nie ma parcia na wysokie stolki i zajmowanie stanowiska, Jarek jest CEO bo funduje system FSA swoim kontem Platinum i system tak go nazwał, Adam zajmuje się flotą, bo lubi grzebać w plikach składać w paczki i mieszać w ustawieniach *.cfg, Rafał ma zdolności web-masterskie, organizacyjne i malarskie. Nie można w tym miejscu przemil-



część roli kapitanów statków powietrznych, bo w sumie wszyscy razem dopiero tworzymy atmosferę jaka tu panuje, niektórzy mimo późnego wstąpienia do firmy mają grubo ponad 500 godzin nalotu w naszych podniebnych ciężarówkach, ale są także tacy, którzy mogą zdobyć się jeden lot co kilka miesięcy, nie odwracamy się od nich i każdy taki powrót jest dla nas miły.



Park maszynowy

Flota Poland Cargo VA jest bardzo zróżnicowana. Szczególnie miejsce zajmuje w niej turbośmigłowy, cztero-silnikowy samolot DeHavilland Dash 7-101F który odkąd pamiętam zawsze był Nr 1, taka wizytówka firmy. Jako jedni z nielicznych posiadamy na stanie także helikoptery, którymi wykonywane są specjalne zlecenia transportowe w miejsca niedostępne operacyjnie dla samolotów. Wszystkie loty wykonywane są w środowisku VATSIM. W naszych hangarach rozlokowanych w czterech głównych HUBach parkuje 31 statków powietrznych, a są to:

Samoloty turbośmigłowe:

▪ De Havilland Dash 7-101F	- 6 szt.
▪ Aerospatiale ATR 72-500F	- 2 szt.
▪ Lockheed Hercules C130	- 2 szt.
▪ Hawker Siddley HS.748F	- 1 szt.
▪ Cessna 208B Super Cargomaster	- 1 szt.

Samoloty odrzutowe średniego zasięgu:

▪ British Aerospace BAe 146-300QT	- 1 szt.
▪ Boeing 727-200F	- 1 szt.
▪ Boeing 737-700C	- 1 szt.
▪ Airbus A310-200F	- 1 szt.

Samoloty odrzutowe dalekiego zasięgu:

▪ Boeing 757-200F	- 1 szt.
▪ Boeing 767-200ERF	- 1 szt.
▪ Boeing 767-300F	- 2 szt.
▪ Boeing 777-200ERF	- 1 szt.
▪ Boeing 747-200F	- 1 szt.

▪ Boeing 747-400F	- 2 szt.
▪ McDonnell Douglas DC-10-30F	- 1 szt.
▪ McDonnell Douglas MD-11F	- 1 szt.

Helikoptery:

▪ Mil Mi-8T	- 2 szt.
▪ Bell 412EP	- 2 szt.
▪ Eurocopter AS332 Super Puma 2	- 1 szt.

Cargo HUBy

Siatka naszych połączeń obejmuje praktycznie cały świat. Mamy stałe zlecenia transportowe, ale jednocześnie jesteśmy otwarci na nowe połączenia. Bardzo częstą praktyką jaką stosują nasi piloci jest kilkudniowe, czasem nawet kilkutygodniowe tourne po wybranej części globusa, lecą tam, gdzie jest zlecenie z aktualnego miejsca stacjonowania samolotu, niwelując tym samym puste przebiegi powrotne do bazy.

Ze względu na ograniczone możliwości postojowe lotnisk krajowych Zarząd PLC VA zdecydował się, na rozproszoną strukturę naszego głównego HUB'a Europejskiego. Samoloty powiązane z tym HUB'em stacjonują na lotniskach: Warszawa (Warsaw Chopin Airport), Kraków (Kraków Airport im. Jana Pawła II), Bydgoszcz (Ignacy Jan Paderewski Airport). Flota stacjonująca w Polsce obsługuje wszystkie połączenia Europejskie oraz kraje ściany wschodniej. Samoloty klasy *Heavy* stacjonujące w Warszawie 747/767/777/MD11 oprócz obsługi dużych ładunków na terenie EU, są wykorzystywane na dalekobieżnych połączeniach międzykontynentalnych pomiędzy naszymi HUB'ami na świecie (Chiny, Afryka, Ameryka Południowa).



Właśnie tam otworzyliśmy swoje przedstawicielstwa, gdzie przerzucamy ładunki z europy a następnie jako przesyłki drobnicowe trafiają do odbiorców docelowych. **African HUB** z bazą w Kinshasa/N'djili International Airport (FZAA) skod operujemy na teren Afryki Centralnej i Południowej, czasem przerzuty



transzycyjne do Ameryki Południowej. **Brazilian HUB** na lotnisku *Antonio Carlos Jobim/Galeao/Rio De Janeiro Intl Airport* (SBGL). Tu mamy wydierżawiony hangar od brazylijskiego przewoźnika Varig Logística S.A. **Oceanic HUB** zlokalizowany na kultowym lotnisku w Honk-Kong'u *Kai Tak Airport* (VHHX), które mimo tego iż w Realu jest już nieczynne od 1998 roku, jednak w świecie aircsimmerów ciągle tętni życiem, dzięki niesamowitemu i znanemu wszystkim pilotom podejściu do pasa RWY13 od strony lądu. Aby wylądować na tym pasie, samolot podchodzi do lotniska z północnego wschodu i krótko przed lądowaniem musi wykonać skręt o 47° na niskiej wysokości wg punktów orientacyjnych ustawionych w terenie. Jest to nie lada wyzwanie, bardzo emocjonujące dla pilota i załogi oraz widowiskowe dla obserwatorów z zewnątrz.

ICAO Code :	PLC	Flights:	2 033
Base :	Poland	Hours :	4 976
Reputation :	120	Miles:	1 767 738
Pilots :	15	Cargo:	74 211 500
Aircraft :	31	Fuel:	30 061 854

Starting budget:	25 000 000 v\$
Total Income:	6 421 703 596 v\$
Total Expense:	-2 560 179 278 v\$
Current Balance :	3 861 523 818 v\$

Dane na dzień 30.11.2011

STAGE: 01/27 DATE: 30.04.2010 TIME: 1800Z DIST: 256NM
 DEP: EPWA Okęcie DEST: EYM Vilnius ETE: 01:24
 ROUTE: BAMSO Z182 ASLUXZ400 BESOT M977 SUW M985 SOK SUN858 OMET4

MASZ JUŻ DOSYĆ PAX'ÓW?

Wydarzenia

Wszyscy staramy się jak możemy aby po stronie radarów kontrolerskich callsign Poland Cargo nie brzmiał obco i tylko od święta. Jak tylko ktoś ma okazję (tu zakładam, że chęci są zawsze) siada za sterami ulubionej maszyny i fru...; dając zajęcie służbom ATC i jednocześnie czerpiąc frajdę z lotów w przestrzeni kontrolowanej. Bierzemy z VATSIM, ale także damy. W ubiegłym roku w maju zorganizowaliśmy spore przedsięwzięcie, jak na nasze skromne możliwości, na miarę ogólnoeuropejską. Z okazji szóstej rocznicy wstąpienia Polski w szeregi Unii Europejskiej odbył się maraton po wszystkich międzynarodowych portach lotniczych stolic państw członkowskich pod hasłem **Propp The Europe 2010**. Fakt, że było to trochę męczące i trwało około trzech tygodni, ale były ustalone jasne reguły a dodatkowo za ukończenie przewidzieliśmy nagrody fundowane przez sponsorów. Więcej informacji o tym wydarzeniu dostępne na stronach www.

Zaopatrzeni w podręczny bagaż doświadczeń organizacyjnych, zdobyty w trakcie 'Propp The Europe' mamy zamiar w przyszłym roku uczcić okrągłą rocznicę dziesięciolecia istnienia firmy poprzez zorganizowanie jakiegoś 'skromnego' eventu. Będziemy zadowoleni jeśli dołączycie do nas jako piloci i kontrolerzy ciesząc się razem z nami z tej okazji.

Poland Cargo w cyferkach

Dane finansowe pochodzące z systemu FSAirlines.net za okres od czasu wdrożenia go 29.07.2008r do dnia dzisiejszego.

MASZ JUŻ DOSYĆ PAX'ÓW?

CARGO

SPRÓBUJ W

NO CHARTS? NO ILS? NO VOR? NO NDB? NO PROBLEM!

PS. Nie prowadzimy stałej, typowej rekrutacji pilotów, ale jeśli jesteś ciekawą osobowością z charakterem i silnym instynktem stadnym, potrafisz prawidłowo latać swoim ulubionym modelem niekoniecznie w trybie AP/AT ;) nie boisz się roboty dla twardej, lub kochasz Dash'a 7 – wpadnij do nas na stronę, może zagospodisz na dłużej. (RJ)





Z Thomas Cook na Maderę. Wirtualnie!

Godzina 03:00, Berlin-Tegel

By zaznać co to znaczy być pilotem postanowiłem wstać o drugiej w nocy by polecieć na Maderę. Co mi pomogło? Oczywiście kawa i myśl, że za godzinę uniosę się w powietrze. Planowany odlot był przewidziany na 04:30 lecz z powodów techniczny lot odbył się godzinę potem. Po co ja wstawałem tak wcześnie?! Postanowiłem nie tracić czasu i przejrzeć wszystkie papiery dotyczące lotu. Ok, briefing zrobiony. Samolot był ładnie ustawiony na standzie i tylko czekał by moje palce dotknęły FMC. Pasażerowie zaspani wchodzą na pokład samolotu.

Godzina 5:30, Berlin-Tegel

Samolot gotowy do wypychania i uruchomienia silników. Na lotnisku o dziwo ruch całkiem przyzwoity. Jeden AirBerlin na podejściu a dwie Lufthansy przy holding point. My po uruchomieniu kierujemy się do pasa 26R i oczekujemy. Checklisty zrobione i Cabin crew zgłasza gotowość do odlotu. Po paru minutach zajmujemy pas i tryb TOGA wskazuje. Przy 100 węzłach już trzepie samolotem. Po osiągnięciu V1, Vr podnosimy samolot i wznosimy do 5000ft. Przez szybę widzimy oddalające się lotnisko i oświetlony Berlin. Po osiągnięciu 5000ft wznosimy do wysokości przelotowej FL360. Planujemy wylądować o 8:20 czasu Niemiec.

Godzina 6:43, Lecimy nad Francją

Teraz może troszkę informacji o całym locie. Lecimy Airbusem A320 z 128 pasażerami na pokładzie. Nasz callsing to TCX531. Wśród pasażerów mamy też małe dzieci ,które są zmęczone i

znudzone. Crew Cabin włączyło dzieciom bajkę a rodzice mogli podelektować się ciepłą kawą. Za oknem na dziesięciu tysiącach stóp pogoda bez zarzutów. Od Radaru dostajemy informację, że na trasie UN741 panuje burza. Razem z drugim pilotem zmieniamy kurs 280. Omijamy burzę i zostajemy oddani pod kontrolę Portugalii. O godzinie siódmej słońce wchodzi i możemy rozkoszować się pięknym widokiem. Stewardessy dają poranne śniadanko (nie jedzcie w samolocie J), a my grzecznie dziękujemy.

Godzina 7:40, Podchodzimy do pasa

Zaczął się sprawdzian naszych umiejętności. Radar nakazał zniżyć do FL100 i informował o dużym ruchu na Maderze. Na FL250 zaczęły się schody. Ruch był naprawdę wzmożony i było słychać kolejne polecenia wykonania holdingu. Dziwnym trafem dostaliśmy zniżanie do 4000ft i brak informacji o holdzie. To było bardzo podejrzane. EasyJet był przed nami jakieś 7nm i dostał zniżanie 3000ft. Zaczęło się redukowanie prędkości. Chwilę potem polecenie zmniejszenia prędkości do 230 węzłów. Stewardessy przygotowują kabinę do lądowania. Raport pogodowy nie budził większych zastrzeżeń. Temperatura 25 stopni o godzinie ósmej rano nieco mnie zaskoczyła. Choć, z drugiej strony, kto z nas nie lubi ciepłego lata? Wysokość 3000ft i prędkość 190 węzłów z poleceniem zmniejszenia do 180. EZY wylądował a my słynny zakręt w prawo. Checklista zakończona i bierzemy joy'a w rękę. Lekki niepokój towarzyszy nam przy podejściu. Drący się GPWS podnosi ciśnienie pilotom. 100.....80....40.....30...20... retard, retard..., 10..., wylądowaliśmy. Uff – odetchnąłem z ulgą. Po wyhamowaniu skręcamy w taxiway, a Ground wita polską ekipę na Maderze. Polecenia kołowania do standu. Wyłączamy silniki. Wszystko poszło według planu. Pasażerowie wychodzą mówiąc z uśmiechem „Bye!” wykazując się wysoką znajomością języka angielskiego J. My otwieramy okno w kabinie i przesyłamy nas ciepło.

Godzina 8:30, Ja przed komputerem

Lot zakończony pomyślnie. Pierwszy raz w życiu leciałem w nocy i zaskoczył mnie duży ruch na lotnisku. Choć był to tylko wirtualny lot to mogłem poczuć się jak prawdziwy pilot. Mam nadzieję ,że wy także zanurzyliście się w głębinach waszej wyobraźni. Bardzo dziękujemy za uwagę ! (TK)

Źródło: <http://www.flickr.com/photos/heatheronhertravels/2996367724/>



Aktualności z PL-VACC

Szkolenia nowych kandydatów na kontrolerów oraz te, podnoszące kwalifikacje, idą pełną parą. W obecnym momencie szkolenych jest 11 osób a wśród nich kolejna kobieta, Marzena Iskierka, której opiekunem jest jeden z Kaszubów - Piotr Widźgowski. Jak niełatwe jest rzemiosło kontrolera pokazały nam ostatnie egzaminy - niestety wszystkie trzy, które odbyły się w listopadzie zakończyły się niepowodzeniem. Kandydatom życzymy wytrwałości i więcej szczęścia następnym razem.

Zloty

Listopad obfitował w ciekawe wydarzenia dla pilotów i kontrolerów. Jak co roku w tym miesiącu odbyła się jedna z największych imprez organizowanych przez PL-VACC - Independence Day. W tym roku po raz kolejny, dzięki uprzejmości Michała Roka, kontrolerzy mogli spotkać się w jednym miejscu i ramie w ramie prowadzić kontrolę nad Polską. Warto odnotować, iż tego wieczoru Polska świeciła najjaśniej jeśli chodzi o ilość operacji wykonywanych przez pilotów. Nie sposób nie podziękować wszystkim zaangażowanym w przygotowanie tego zlotu oraz „soli tej ziemi” - czyli pilotom. Zapraszamy do obejrzenia zdjęć z LIVE ATC CENTRE (<http://forum.pl-vacc.org/viewtopic.php?p=326563#p326563>).



Na dzień dzisiejszy PL-VACC zadeklarowało wzięcie udziału w dwóch zlotach, które odbędą się w nadchodzącym miesiącu. Pierwszym z nich - 11 grudzień - jest impreza organizowana przez egipski VACC - Winter Escape 2011 - w wielkim skrócie - "uciekamy od zimy". W imprezie tej z Warszawy, Amsterdamu, Londynu i Zurychu wystartują samoloty, które skierują się do Kairu. Organizatorzy gwarantują pełną obsadę kontrolerów na trasie przelotu. Serdecznie zapraszamy do rezerwacji slotów na oficjalnej stronie zlotu zlotu: <http://www.vatme.net/wescapell/>



Druga impreza, w której PL-VACC bierze udział jest znaną chyba każdemu miłośnikowi wirtualnej awiacji zlot Fly&See Santa. W dniu 18 grudnia, w godzinach 18:00-23:00Z należy spodziewać się totalnego przeładowania przestrzeni powietrznej Finlandii :) Wśród pięciu lotnisk-partnerów, takich jak Dublin (EIDW), London Heathrow (EGLL), Strasbourg (LFST), Berlin-Tegel (EDDT) znalazła się w tym roku Warszawa. Tego dnia PL-VACC zapewni pełną kontrolę na naszym stołecznym lotnisku oraz na trasie przelotu. Zapraszamy serdecznie do wzięcia udziału w tej wyjątkowej imprezie. Pamiętajcie, by zabrać dużo paliwa :)

Oficjalna strona zlotu dostępna jest pod adresem <http://santa.vateud.net/>



Aktywni

Sensacja w Listopadzie - król Arkadiusz Wicher poza pierwszą piątką!! Z ponad setką godzin on-line pierwsze miejsce na liście najbardziej aktywnych zajął Rafał Bardel. Dzięki pracy Rafała Kraków stał się jednym z najczęściej odwiedzanych lotnisk w Europie i wyprzedził takie lotniska jak Sztokholm, Zurych a nawet Monachium! Kolejne miejsca na liście aktywnych zajęli odpowiednio Filip Witczak, Piotr Widźgowski, Piotr Grudniewski oraz Marcin Blitek Gratulacje i podziękowania dla wszystkich ☺





Five Stars VA – pięciogwiazdkowa ekipa

Spędzając sporo czasu w świecie Vatsim, nie trudno zauważyć samolotów rejsowych różnych linii lotniczych, które po cichu rywalizują ze sobą o pozycję lidera. Jednak część z Was może się zastanawiać po co tak właściwie dołączać do spółki lotniczej. Czy nie lepiej latać sobie samemu, gdzie nikt nam nie będzie mówił jak mamy to robić? Otóż z lataniem samemu może być trochę tak, jakbyśmy sami wybrali się na tor kartingowy. Niby fajnie, jeździmy sobie po swojemu, nikt nam nie przeszkadza, nikt nie wywiera presji, ale po pewnym czasie na tor wkradnie się monotonia (ile przecież można samemu jeździć w kółko). Będzie-

my sobie „kręcić” czasy, ale tak naprawdę, nie mając żadnego punktu odniesienia, nie wiemy czy jedziemy wolno, czy szybko. Wracając do domu nie będziemy mieli z kim się podzielić naszymi doświadczeniami, odczuciami, emocjami. Jednym słowem taka zabawa szybko traci sens. Oczywiście latanie nie straci sensu, gdy bawimy się we własnym towarzystwie (i kontrolerów), brakuje jednak nam przysłowiowej „kropki nad i”. Po udanym locie nie będziemy mieli z kim o tym porozmawiać, komu się pochwalić. Nie będziemy mieli żadnego punktu odniesienia co do naszych umiejętności i ciężko będzie stwierdzić, co już tak naprawdę umiemy, a czego jeszcze powinniśmy się nauczyć. Tak samo jak z grą na instrumencie – dochodzimy do takiego momentu, gdzie potrzebujemy by ktoś wskazał nam w właściwą drogę, aby móc się dalej rozwijać. To są właśnie zalety przynależności do wirtualnej linii lotniczej – możliwość poznania ludzi o podobnych zainteresowaniach i łatwiejszy dalszy rozwój. Tutaj będziesz mógł rozmawiać o swoich osiągnięciach mając pewność, że zostaniesz zrozumiany i doceniony, oraz liczyć na to, że ktoś poda Ci rękę w gorszych chwilach. Poza tym wszystkim, naprawdę, większą satysfakcję i przyjemność sprawia powiedzenie do kontrolera „Five Stars” niż zwykłe „Sierra Papa”. Jeśli przekonałem Cię, że warto dołączyć do spółki, to może powinienś zastanowić się nad...



Five Stars VA

Ostatnio zapytałem chłopaków, dlaczego w nazwie występuje aż pięć gwiazd, a w logo jest tylko jedna. Wtedy jeszcze o nazwie linii myślałem po prostu jak o nazwie. Kiedy padła odpowiedź, że jest to przenośnia i chodzi o najwyższą jakość usług, jak w przypadku klasyfikowania hoteli, zmienił się całkowicie mój pogląd na całą linię. Przestałem odczytywać jej nazwy pobieżnie. Dostrzegłem w niej jakąś misję i cel, co również od razu zmotywowało mnie do wykonywania lepszych lotów. Dlaczego o tym tutaj piszę? Dlatego, że nie chcę prezentować zwykłej linii. Chcę Wam zaprezentować linię z zasadami, celem, ideą oraz dwu letnią historią z nią związaną. Wiec jaki jest cel niniejszej prezentacji? Przede wszystkim przedstawienie profilu linii oraz zachęcenie wirtualnych pilotów do wstąpienia w nasze grono.

Dlaczego warto do nas dołączyć?

Atmosfera. W linii Five Stars panuje idealna atmosfera dla każdego. Bez względu na to czy szukasz nowych znajomości, chcesz dzielić się swoimi pasjami czy rozmawiać o lotnictwie - to będzie świetne miejsce dla Ciebie. Znajdziesz tu ludzi którzy chętnie z Tobą porozmawiają na ciekawe tematy, oraz z entuzjazmem zareagują na każdą inicjatywę prowadzącą do wspólnego spędzenia wolnego czasu. A może chcesz po prostu latać w barwach jednej z najlepszych linii na polskim v-niebie i zarabiać wirtualne dolary, ale nie masz ochoty się socjalizować? To również będzie dobre miejsce dla Ciebie! Nikt tu na nikogo nie wywiera niepotrzebnej presji, ani nikogo do niczego nie zmusza. Dla mnie, osobiście, bardzo ważne było to, że nikt nigdy nie dał mi odczuć, że jestem nowy. Jeśli zabierałem głos w jakiejś sprawie, nigdy nie byłem ignorowany. Od razu, kiedy tylko zaliczyłem egzaminy wstępne, byłem traktowany na równi ze wszystkimi, nie zależnie od stażu. Ale zaraz, jakie egzaminy?

System szkoleń. Dzięki niemu tu jestem. Dokładnie tak. Szukałem „mentora”, który pomógłby mi się dalej rozwijać i wejść w świat Vatsim. Takim właśnie mentorem okazało się Five Stars. Jest to niewątpliwie zaleta, że linia ma swój własny system szkoleń, oraz system licencji, dzięki któremu wiem w jakim kierunku chcę iść, i zawsze znajdzie się ktoś, kto mi pomoże. Oznacza to również, że spółka nie poszukuje wyłącznie weteranów i do-



świadczonych kapitanów. Jedną z misji Five Stars jest szkolenie młodszych i mniej doświadczonych kolegów, pomagając im tym samym „bezboleśnie” rozpocząć samodzielne rejsy pod kontrolą. Nie tak dawno temu, pojawiły się głosy, że jako jeden z czołowych przewoźników, Five Stars ma za małe wymagania od rekrutów. Przecież szanująca się linia powinna rekrutować jedynie „wszystko-już-umiejących” lotników. Błąd! Właśnie dzięki temu, że linia jest w stanie sama wyszkolić asów przestworzy wspięła się tak wysoko, w tak krótkim czasie. Dlatego właśnie Five Stars może być szansą dla młodych, niedoświadczonych pilotów którzy chcieliby latać online, ale może nie wiedzą od czego zacząć, albo po prostu troszeczkę się boją. Dlatego od wszystkich osób którzy dopiero rozpoczynają swoją karierę z wirtualnym lotnictwem oczekujemy wyłącznie determinacji, samozaparcia i chęci do nauki.

Własny kontroler lotów

Dodatkową naszą zaletą jest to, że w naszych szeregach zasiada jeden z kontrolerów PL-VACC. Jest on jednym z instruktorów w naszej linii, oraz odpowiada za poziom wyszkolenia nowych pilotów. Dodatkowo muszę zaznaczyć, że jest On nie tylko kontrolerem ale również Przedstawicielem Pilotów w Zarządzie PL-VACC. Jego wiedza i doświadczenie pomagają nam zdobywać nowe umiejętności i poszerzać wirtualne horyzonty.

Tutaj zostaniesz zrozumiany

Zacznę od pewnej historii. Mojego znajomego spotkała kiedyś taka sytuacja: miał okazję polatać trochę na 47 calowym телеви-





zorze. Pelen entuzjazmu przygotował sobie „fotel pilota”, odpowiednio skonfigurował symulator i rozpoczął swoją przygodę. W momencie kiedy ustawia ATRa na osi pasa wchodzi do pokoju jego dziewczyna i patrząc z pogardą pyta „Ciebie to bawi?”. Sam też pamiętam, kiedy zaczynałem z symulatorem i pierwszy raz udało mi się idealnie wytrzymać Cessnę. Siedziałem potem pięć minut gapiąc się w monitor podziwiając swoje osiągnięcie. Wtedy moja dziewczyna z zażenowaniem na twarzy zapytała „co w tym takiego fajnego?”. Chciałem jej odpowiedzieć „nie zrozumiesz póki nie dotkniesz mojego joysticka” ale bałem się, że zostanę źle zrozumiany. Ilu z was miało podobne przeżycia? Tutaj możesz być pewien, że nikt się z ciebie nie będzie śmiał :) W naszym gronie będziesz mógł w pełni oddać się swojej pasji i dzielić radości z nią związane z innymi. Jednak pamiętaj: Twoja dziewczyna jest zawsze na pierwszym miejscu, na pierwszy miejscu zaraz po Vatsim!

Zloty

Five Stars to nie tylko wspólne loty w wirtualnym świecie i rozmowy na forum. Wbrew pozorom spółkę tworzą zwykli ludzie, którzy też lubią wyjść z domu, napić się piwa i porozmawiać. W związku z tym organizowane są regularne spotkania w różnych polskich miastach. Tutaj niespodzianka: spotkania zazwyczaj odbywają się na lotniskach! Jest to świetna okazja by spotkać się w większym gronie i w miłym towarzystwie porozmawiać o lotnictwie, ale nie tylko. Najbliższy taki zlot planowany jest na przełomie wiosny i lata 2012 i odbędzie się w Krakowie/Baliach. Będzie on otwarty dla wszystkich chętnych, więc zapraszamy również niezrzeszonych kolegów i koleżanki.

W związku z nadchodzącym końcem świata będzie to najprawdopodobniej ostatnie takie spotkanie, więc liczymy na Ciebie, bo drugiej takiej okazji nie będzie ;)

Krótką lekcja historii

Nasza linia powstała 20 sierpnia 2009 roku zaczynając jako typowy przewoźnik charterowy, mając do dyspozycji tylko jedną maszynę. Pierwszy lot odbył się w dniu powołania spółki do życia. O godzinie 15:54 wycarterowany Boeing 737-800 przewoził 160 pasażerów do podkrakowskich Balic. W tej chwili Five Stars jest czołowym polskim przewoźnikiem wykonującym miesięcznie ponad 250 lotów i spędzając przy tym ponad 500h w powietrzu. Jednak apetyt rośnie w miarę jedzenia i nieustannie dążymy do tego, by te statystyki były jeszcze lepsze. Jeśli jeszcze nie jesteś pewien, że to właśnie my spełnimy Twoje oczekiwania, namawiam Cię do odwiedzenia naszej strony (www.fivestars-va.pl), oraz forum, a także gorąco namawiam do obejrzenia nowego filmu promującego Five Stars VA.

Moja rola kończy się w tym miejscu. Czas abyśmy się pożegnali. Mam nadzieję, że to co tutaj napisałem w jakiś sposób przekonało Cię, do idei linii lotniczych, oraz że skusiłem Cię aby chociaż zastanowić się nad tym by do nas dołączyć. Poniżej znajdziesz garść informacji statystycznych dotyczących naszej spółki.

W imieniu własnym i kolegów z Five Stars VA
Pozdrawiam i do zobaczenia na Vatsim. *FSE156*. (MN)

Statystyki Five Stars

W listopadzie piloci linii Five Stars:

- wykonali 365 lotów,
- wylatali 710 godzin w powietrzu,
- przelecieli dystans 262 841 nm,
- przewieźli 53 831 pasażerów i
- ponad 7 669 ton ładunków.





Nowe czasopismo o wirtualnym lotnictwie

LOT Virtual utworzył własny newsletter. Ma się on ukazywać co dwa tygodnie i prezentować treści dla pilotów tej linii. W drugim numerze możemy przeczytać o czekających firmę zmianach, nowym cyklu imprez organizowanych wraz ze SpeedAir, a także o uwzględnianiu prognozy pogody w planowaniu lotów.

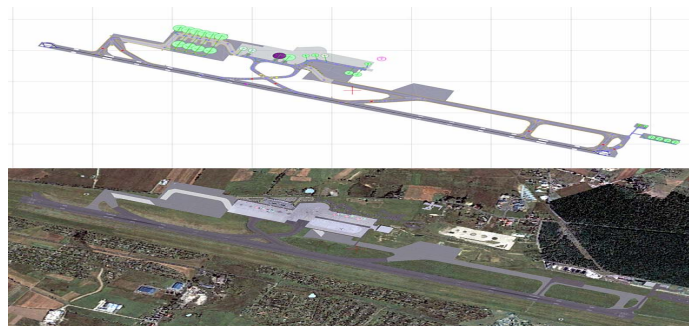
– zmieniła się procedura nieudanego podejścia Z do pasa 29 – od 15-go będziemy kręcić nie na Kartusy, a na GDN. Warto przećwiczyć tak na wszelki wypadek. Po szczegóły odsyłamy do EAD oraz na do kącika ACCPL3, który dla wygody wszystkich publikuje nieustannie najważniejsze zmiany.

Zmiany scenerii



Drzewiecki Design zamieścił na swoim forum uaktualnione AFCADy do darmowej i płatnej wersji EPGD, wchodzącego w skład pakietu Polish Airports vol. 1. Zmiany uaktualniają płytę

oraz układ dróg kołowania do obecnego stanu, który w rzeczywistości wykorzystuje już równoległe drogi oraz drugą płytę przed terminalem drugim. Zarząd PL-VACC nie zdecydował się dotychczas na opublikowanie nowości ze względu na brak dopasowanych scenerii. AFCAD nie jest scenariem, niemniej umożliwia bezproblemowe korzystanie z nowych funkcjonalności. Ich implementacja otwiera przed Gdańskiem duże możliwości rozwoju i zwiększenia liczby wykonywanych operacji. Z całą pewnością duża część pilotów jest zainteresowana tymi zmianami. Pojawienie się kompletnych scenerii zgodnych ze stanem faktycznym to z pewnością kwestia co najmniej kilku miesięcy (maj – czerwiec 2012), więc pozostaje mieć nadzieję, że prezent od S. Drzewieckiego przyspieszy wprowadzenie tych zmian wcześniej.



Cieszy nowa inicjatywa, która pokazuje jak dynamicznie rozwija się Polska dywizja VATSIM. Życzymy zatem powodzenia w tworzeniu czasopisma. Zachęcamy także do współpracy, wszak łatwiej tworzyć coś wspólnie, niż oddzielnie.

Zmiany procedur



Jak na swojej stronie informuje EAD, od 15 grudnia czeka nas sporo zmian w organizacji polskiej przestrzeni. Andrzej Stachlewski pełniący funkcję ACCPL3 (oficer operacyjny) podaje, że w EPWA zmienione będzie podejście ILS CAT II oraz STAR pasa 11, mapki VFR, w EPPO – procedury SID i STAR. Na pozostałym obszarze zmiany kosmetyczne – m.in. nowe oznakowanie pola zawracania w EPLL – 07 i EPWR – 11. Dla Wrocławia ukazała się też nowa mapka APRON2, kilku miejsc postojowych i procedur wypychania. Wprowadzenie tych zmian w VS jest niestety uzależnione od twórców scenerii. Ważna zmiana dla EPGD

Miesiąc w telegraficznym skrócie

Air Moldova VA

Na początku listopada swoje trzecie urodziny obchodziła Air Moldova VA – główny przewoźnik rodzącego się (co obserwujemy ogromnym zainteresowaniem) vFIR Mołdawia. Frekwencja z polskiej strony nie była zbyt wielka, ale wkrótce ulegnie to zmianie. Jak donoszą nieoficjalne źródła w ostatniej fazie testów jest nowa, poprawiona sceneria Kinszasy, a w przygotowaniu duży zlot, o którym więcej napiszemy niebawem. Głównego animatora całego zamieszania – Maćka Vozhnego polecamy odwiedzić w EVRA, gdzie szlifuje kwalifikacje niezbędne do ob-

sadzania wyższych instancji ATC.

LOT V.A.

Pod koniec miesiąca LOT V.A. przeprowadził z wielkim powodzeniem zakrojony na szeroką skalę zlot Domestic Real Ops. Frekwencja pilotów tej linii była na tyle duża, że konieczne było wykonanie także operacji zagranicznych, co mówi samo za siebie. Podobnie dopisała obsada kontrolerów, którzy między 04 a 23Z nie zawiedli krajowego przewoźnika. Gratulacje dla organizatorów.

Five Stars Airline

Five Stars Airline zaproponował inicjatywę pod nazwą Europe is MY LOVE, w której zaprasza do odwiedzenia kilkudziesięciu portów od Atlantyku po Ural, od Malty po Koło Podbiegunowe. Ta ciekawa impreza to prawie 40 godzin w powietrzu, różne rodzaje podejść i może być interesującą alternatywą dla standardowych operacji krajowych. Opracowanie w wątku na [Forum](#).

LOT Virtual i Speed Air

LOT Virtual i Speed Air przedstawił niezwykle ciekawy pomysł podążania w ślad za terminarzem Pucharu Świata w Skokach Narciarskich. Autorzy uruchomili dedykowaną [stronę zlotu](#), na którą serdecznie zapraszamy. Przygotowanie imprezy mówi samo za siebie.

APV Polish Airlines

APV Polish Airlines zaprasza na 6 grudnia do wspólnego lotu do EFRO, celem złożenia wizyty pewnemu brodaczkowi. Z zapowiedzi wynika, że zapewniona będzie obsada kontrolerska, więc może być ciekawie. Swoją drogą warto dodać, że 18.12 Vatsim Scandinavia organizuje doroczną imprezę [Fly & See Santa](#), która co roku zmusza pilotów do... Ci co byli wiedzą, Ci co nie byli – niech się boją.

Zlot w Egipcie

Na 11 grudnia VATSIM Egypt (VATEG), VATSIM Middle East (VATME), VATSIM-UK, vACC Switzerland, Polish vACC I Dutch-vACC zapraszają na duży event pod prowokującą nazwą Winter Escape. Z kilku stolic europejskich realizowane będą połączenia do Kairu. Tak zatłoczona stolica kraju faraonów może być nie lada wyzwaniem dla pilotów. Ciekawostką jest możliwość wylosowania 3 nagród, które ufundował sponsor imprezy – Just Flight. Zapraszamy na [stronę zlotu](#).

Cieszy fakt, że tak dużo się dzieje. Widocznie zauważalny jest wzrost poziomu aktywności polskich linii lotniczych, które coraz częściej wychodzą z różnego typu inicjatywami. VP chętnie opublikuje podsumowania/screen-story i inne materiały z takich imprez, o ile organizatorzy wyrażą takie życzenie. Zapraszamy! (AK)



Wyniki Cassubian w listopadzie

We wczesnych godzinach rannych Zarząd otrzymał raport operacyjny za listopad bieżącego roku. Jak wynika z dokumentu był to bardzo udany miesiąc, w którym zrealizowano niespełna 180 operacji, co czyni go najlepszym listopadem od 2006 roku.

Odnotowaliśmy znaczący wzrost aktywności załóg, które dotychczas nie pojawiały się w szczytach statystyk - pisze w podsumowaniu P.Ryck, starszy, acz jeszcze nie leciwy inspektor Działu Analiz. Wg mojej opinii jest to spowodowane zapowiedziami Zarządu o cięciach w wydatkach związanych z Funduszem Socjalnym, Kasą Zapomogowo-Pożyczkową oraz strachem przed skreśleniem z listy towarów wchodzących w skład paczek żywnościowych na święta rodzynek „Sultanków” i Maku w puszkach produkcji Spółdzielni Terapii „Kompot” z Prabut koło Syzyfowej Woli - dodaje Ryck.

Zarząd, po ochłonięciu, podaje do wiadomości, że - nie wnikając w motywację - przyznał następujące wyróżnienia:

Złote:

- Ireneusz Wołczyński - 37 lotów,

Srebrne:

- Adrian Klawikowski - 19 lotów,
- Bartek Kowal - 18 lotów,
- Łukasz Banasik - 18 lotów,

Brązowe:

- Piotr Widźgowski - 14 lotów,
- Mateusz Szczepkowski - 14 lotów,
- Marcin Szczygiał - 12 lotów,
- Adam Pyka - 10 lotów,
- Krzysztof Deptuła - 10 lotów.

Wszystkich wyróżnionych Zarząd zapewnia, że zrobi wszystko, co w jego mocy, by utrzymać przydział socjalny, a nawet rozważy, w trosce o najmniejsze pociechy dowódców, zamianę rodzyneków „Sultanków” na produkt czekoladopodobny z równie rodzynekopodobnym wnętrzem „Czekodzynki”, by te święta było niezapomniane.

Pozostałych dowódców Zarząd może zapewnić jedynie o wysokiej trosce o lepsze jutro i tym, że dobro pracownika jest naszym wspólnym dobrem. Szczerość w naszej firmie - to norma!

Liczba lotów - listopad 2006 -2011

