

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 3(23)/2012 • Marzec

W tym numerze

- Hub na serio2
- Historia hubów w Poland Cargo5
- Wywiad z pilotem cz. 26
- Zastał Polskę murowaną.....7
- Goniąc Dedala.....9
- Wyniki Cassubian w lutym..... 12
- Alpa Polish Virtual Airlines 13
- Wrocław ma nowy terminal..... 14

Źródło: www.nd.co.za

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Hub na serio

Ambicją wielu wirtualnych linii jest posiadanie dużej liczby hub-ów. W przypadku VATSIM, posiadanie hub-u jest proste, tanie i nie niesie za sobą żadnych zobowiązań - wystarczy zadeklarować "mamy HUB". W rzeczywistym lotnictwie ich tworzenie wynika nie z ambicji linii lotniczych, a z czynników ekonomicznych. W tym artykule spróbuję pokazać czym jest hub w rzeczywistości i na czym powinien moim zdaniem polegać hub w środowisku wirtualnym. Do napisania tekstu natchnął mnie Jarek Wolański, któremu z tego miejsca bardzo dziękuję, a także lektura nadesłanych przez Was ankiet spisu powszechnego.

Definicja

Hub to lotnisko, które jest używane przez linię lotniczą jako punkt przesiadkowy dla pasażerów lub przeładunkowy dla towarów. Zwykle w hub-ie rozwija się dodatkowa działalność linii lotniczej, np. utrzymywanie stanowisk pomocniczych do obsługi samolotów i załóg, utrzymywanie serwisu i magazynu części. Często linie podpisują z lokalnymi dostawcami umowy na zaopatrzenie maszyn (paliwo, catering). Pozwala im to zmniejszyć koszty dzięki dużym jednostkowym zamówieniom. W hub-ach pojawia się także często działalność dla pasażerów, np. komunikacja autobusowa z najbliższymi dużymi miastami, hotele czy inne dodatkowe usługi.

Alternatywą dla koncepcji hub-ów jest transport bezpośredni (bez przesiadek). Ma on sens na trasach, gdzie duża liczba pasażerów podróżuje w tym samym kierunku (można wykorzystać korzyści dużej skali sprzedaży) lub też mamy zamówienia od klientów, którzy chcą przetransportować określoną liczbę pasażerów (lub ładunek) w określone miejsce. Przykładem pierwszej sytuacji jest transport z Europy do Ameryki Północnej, drugiej - czartery wynajmowane przez biura turystyczne.

Czasem hub-y są mylone z międzylądowaniami. O międzylądowaniach mówimy wówczas, gdy pasażerowie nie przesiadają się do innej maszyny (np. długie trasy z Europy do Australii), a przerwa ma charakter techniczny (uzupełnienie paliwa, żywności, itp.). Zazwyczaj punkty międzylądowań nie są hub-ami danej linii lotniczej.

W przypadku linii cargo nie posiadających siatki połączeń czy też linii pasażerskich świadczących wyłącznie usługi czarterowe, byłbym skłonny mówić raczej o bazach, niż o hub-ach. Hub ze swojej istoty jest bowiem miejscem łączenia się poszczególnych nici naszej siatki połączeń.

Rodzaje hub-ów

Każda linia ma przynajmniej jeden hub. Jest nim lotnisko macierzyste. Za lotnisko macierzyste uznaje się zwykle to, w pobliżu którego znajduje się centrala firmy. Najczęściej w okolicach lotniska macierzystego linia posiada bardziej rozbudowaną bazę techniczną i organizacyjną.

Ponadto, w zależności od przyjętej strategii, linie utrzymują do kilku hub-ów (nazwijmy je roboczo *full hub*), w których zatrudniają pracowników technicznych i obsługę. Największe linie rzadko posiadają więcej niż 2 takie huby. Są to lotniska, w któ-

rych odbywa się znaczny ruch maszyn danej linii.

Dodatkowo linie podpisują umowy z mniejszymi lotniskami, na których tworzą mniejsze hub-y, nazywane potocznie *secondary hub*, *hublet* lub *focus airport* (ta ostatnia nazwa głównie w USA). Lotniska te obsługują zwykle ruch przychodzący z *full hub* i przekazują go do miejsc docelowych. Można zatem, z pewnym uogólnieniem stwierdzić, że *secondary hub* prowadzi głównie ruch lokalny, podczas gdy *full hub* orientuje się na ruch globalny. *Secondary hub* ma bardzo ograniczoną infrastrukturę utrzymywaną przez firmę. Często nie posiada serwisu, a liczba pracowników obsługi jest ograniczona do minimum.

W praktyce rzadko jednak występują takie w 100% czyste modele hub-ów, czasem występują wyjątki i nietypowe połączenia.

Warto zdefiniować jeszcze pojęcie *fortress hub*. Mówimy o nim w sytuacji, gdy jakaś linia lotnicza obsługuje więcej niż 70% całkowitego ruchu na danym lotnisku (o ile lotnisko jest jej hub-em).

Ekonomia i strategię

Idea hubów powstała dla rozwiązania podstawowego pytania każdej firmy transportowej: czy transportować bezpośrednio, czy ze stacjami przeładunkowymi. W praktyce żadna z tych opcji nie jest dobra, jeśli stosowana jako jedyna. Maszyna latająca na dużych odległościach musi mieć potężne zbiorniki paliwa i dysponować dużą mocą. Zatem musi także zabierać dużo pasażerów, którzy sfinansują lot, bo koszty jej utrzymania są ogromne.

Nie opłaca się w tej sytuacji siatki połączeń budować tworząc oddzielne loty: Nowy Jork - Warszawa, Nowy Jork - Kraków, Nowy Jork - Rzeszów. W takim przypadku na każdej z tych tras będzie latało zbyt mało pasażerów, aby lot się opłacił. Dużo lepiej jest przygotować jeden lot długodystansowy, np. Nowy Jork - Warszawa, a następnie z Warszawy mniejszymi maszynami przewozić pasażerów. W niektórych przypadkach do hub-u bardziej opłaca się przywozić pasażerów autobusami, a nie samolotami.

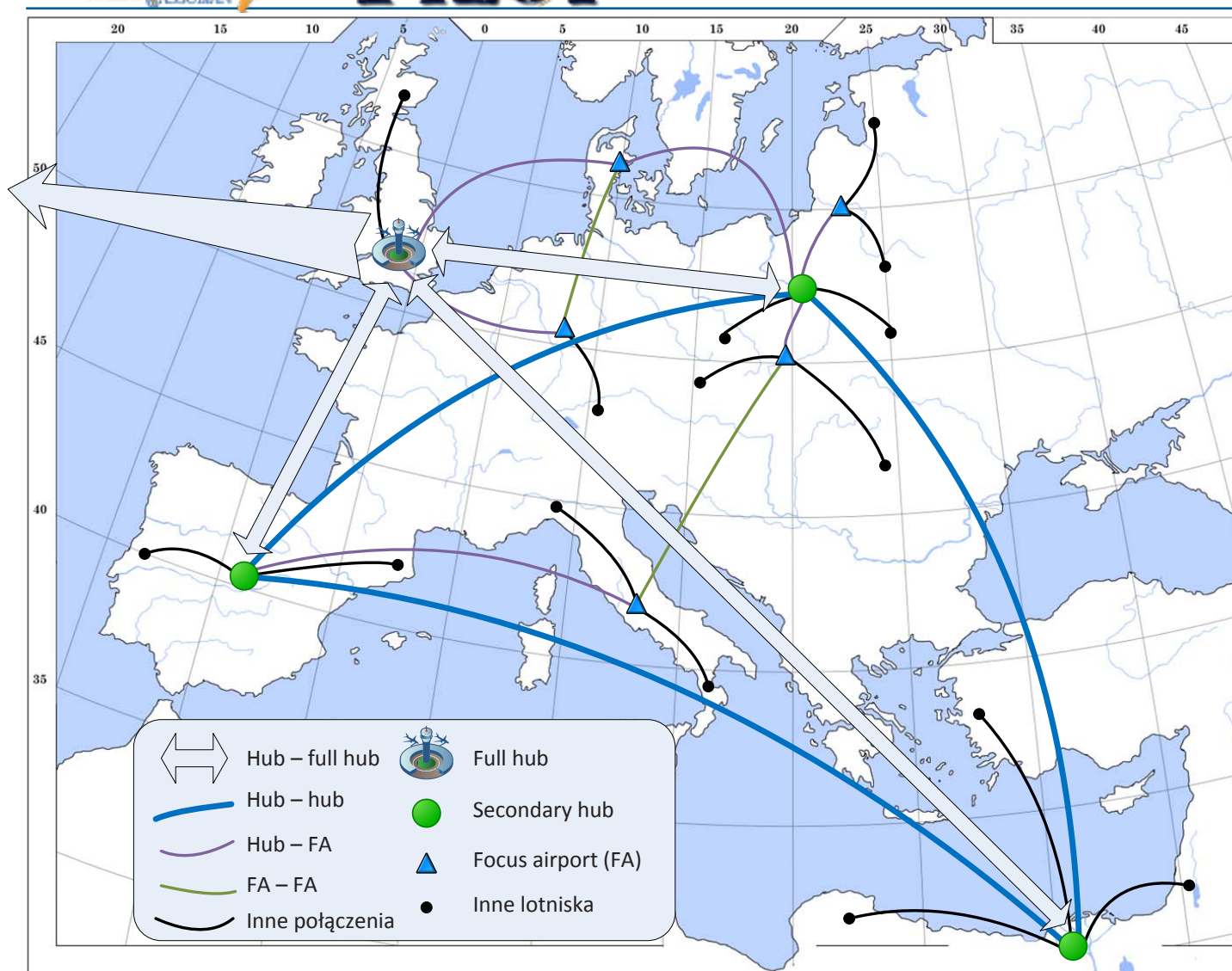
W przypadku aliansów struktura hub-ów staje się bardziej rozwinięta. Możemy bowiem, że za przykład wezmę Star Alliance, z Waszyngtonu polecieć United Airlines do Frankfurtu, a stamtąd Lufthansą do Warszawy, skąd dostaniemy się LOT-em do Rzeszowa. Odwiedzamy więc *full hub* Frankfurt oraz rozbudowany i dobrze wyposażony, ale nie oszukujmy się... *secondary hub* - Warszawę. Przy okazji, Waszyngton dla UA jest *fortress hubem* (według Wikipedii, ponad 70% lotów obsługuje UA).

Można zauważyć, że alianse posiadają nadmiar hub-ów, ze względu na to, że nakładają się siatki połączeń poszczególnych linii. Znaczenie mają tu także interesy polityczne krajów, z których linie pochodzą.

Kolejnym argumentem za utworzeniem hub-u jest zmniejszenie kosztów serwisu. Skoro mamy jedno lotnisko, które odwiedza większość naszych maszyn, to na nim robimy cały serwis. Co więcej, możemy tylko na nim tankować i kupować kanapki. Prosta logistyka daje konkretne oszczędności.

Kolejną sprawą, którą trzeba dobrze policzyć, jest odległość między hub-ami. Nie mogą one być zbyt blisko, ponieważ konkurowałyby ze sobą. Wyjątkiem jest sytuacja, gdy lotniska mają

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



wokół siebie wystarczająco duży potencjał (czyli potencjalnych pasażerów), że staje się to opłacalne.

W Polskich warunkach, jeśli firma ma hub w Warszawie, to (przy założeniu, że wkrótce będziemy mieć sieć autostrad) ze względu na centralne położenie stolicy, prawdopodobnie nie opłaca się robić innego hub-u w Polsce. Inaczej jest, gdy baza jest w Krakowie, Rzeszowie czy Wrocławiu. Wtedy można rozważyć hub w Szczecinie lub Gdańsku.

Wyjątkiem są tanie linie lotnicze. Tworzą one dużo więcej hub-ów, niż tradycyjne linie. Wynika to z innego podejścia do biznesu. Tanie linie, wybierając mniejsze lotniska, starają się wywrzeć możliwie duży wpływ na zarządy lotniska oraz lokalnych dostawców, aby ściąć do minimum koszty obsługi. Dlatego większość hub-ów tanich linii to tak naprawdę coś co Amerykanie nazywają *focus airport* - niby hub, ale pełniący tylko podstawowe funkcje związane z ruchem pasażerskim.

Symulowany HUB

Jak więc wyobrażam sobie wirtualny hub w wersji „as real as it gets”? Powinniśmy się zastanowić nad kwestiami ekonomicznymi, a następnie technicznymi i organizacyjnymi. Praktycznie żadne z nich nie znajdują wprost odzwierciedlenia w FS. Wszyst-

ko zależy tylko od tego na ile realna stara się być nasza linia.

Na początek analizujemy **full hub dla tradycyjnej linii**. Sprawy ekonomiczne obejmują:

Odległość od bazy i innych full hub-ów. Odległość powinna być na tyle duża, aby opłacało się latać dużymi maszynami pomiędzy tymi lotniskami. Pewien pilot mi kiedyś powiedział, że latanie dyspozycyjnym odrzutowcem po Polsce to żaden fun, bo nie ma się gdzie rozpuścić. Duże samoloty mają wielkie koszty utrzymania i ogromne koszty startu. Trasa musi być na tyle długa, aby ten koszt się rozkładał w miarę sensownie na pasażerów.

Wielkość lotniska. Full hub powinien być dużym i dobrze wyposażonym lotniskiem, z dostępem do serwisu i pełnej obsługi. Musi być w stanie obsłużyć duże maszyny. Dużo dużych maszyn.

Potencjał i klienci. Full hub bazuje na lokalnym potencjale i wzmacnia go dzięki dowożeniu pasażerów z innych lokalizacji. Bez lokalnego potencjału trudno będzie nam się utrzymać w tym rejonie. Nie będzie np. motywacji do latania z Frankfurtu, podczas gdy większość naszych pasażerów to Polacy, Rosjanie i Ukraińcy.

Ekonomia wyeliminuje nam 90% lotnisk, które początkowo braliśmy pod uwagę jako siedzibę full hub-u. Następnie analizu-

jemy sprawy techniczne i organizacyjne:

Flota. Zazwyczaj full hub jest miejscem postoju części floty linii lotniczej. Powinniśmy zastanowić się, które maszyny będą stacjonowały na lotnisku macierzystym, a które w hub-ie. Powinno to zostać jasno zdefiniowane w dokumentach firmowych.

Piloci. Również piloci mogą zostać przyporządkowani do hub-u, choć w warunkach Vatsim niekoniecznie – w końcu nasze wirtualne latanie trochę się różni: w poniedziałek latam ATR-em, a we wtorek B777. Przypisanie na sztywno do hub-u mogłoby mi ograniczyć zabawę.

Kierownictwo. Hub powinien mieć swojego szefa, który będzie się nim opiekował, nadzorował i optymalizował. W zależności od zwyczajów panujących w Waszej linii, kierownik może być odpowiedzialny np. za utrzymanie aktualnych planów lotów, które są w siatce połączeń.

Siatka połączeń. Należy opracować siatkę połączeń pomiędzy hub-ami, a także z nich do poszczególnych lotnisk lokalnych. Siatka pomiędzy hub-ami zwykle ma układ „każdy z każdym”, natomiast z hub-ów do lotnisk lokalnych – układ gwiazdasty.

Współpraca z lokalnym FIR. Tworzenie i utrzymanie hub-u w rzeczywistości polega na współpracy z lotniskiem i lokalną społecznością. Sposobem na odwzorowanie tego w VATSIM jest współpraca z lokalnym FIR. Może ona obejmować np.:

- publikację NOTAMów na stronie internetowej firmy,
- publikację lub linkowanie do map,
- udział w imprezach organizowanych w FIR, a szczególnie w naszym hub-ie,
- zapraszanie pilotów obcego FIR do udziału w naszych imprezach,
- współorganizowanie imprez,
- nawiązanie partnerskiej współpracy z FIR,
- popularyzację FIR i jego lotnisk w Polskim środowisku VATSIM.

W praktyce sens ma utrzymywanie jednego full hub-u na kontynent i to tylko w rejonach dużej aktywności linii. Jeżeli wziąć pod uwagę lotnisko macierzyste, które jest przecież full hub-em, to kolejne powinniśmy zakładać w Azji, Amerykach czy Afryce. Duży zasięg takiego hub-u oraz wysiłek organizacyjny związany z jego utrzymaniem powoduje, że w praktyce mało która linia może sobie pozwolić na utrzymywanie więcej niż dwóch full hub-ów.

Drugą możliwością jest stworzenie **secondary hub**:

Lotnisko. W tym przypadku powinniśmy szukać dużego i dobrze wyposażonego lotniska o charakterze regionalnym. Powinno ono, podobnie jak full hub posiadać duży potencjał, aby opłacało się nam utrzymywać infrastrukturę i pracowników w tym miejscu. Dlatego w Europie zazwyczaj będzie to lotnisko w pobliżu stolicy kraju.

Flota. Jeśli linia lotnicza działa na jednym kontynencie, to większość floty w tym hub-ie będą stanowiły samoloty średnie

i małe. W przeciwnym przypadku, flota będzie uzupełniona dużymi maszynami zapewniającymi komunikację z hub-ami na innych kontynentach.

Kadra. W przypadku secondary hub piloci mogą być przypisani do kontyentu (zresztą tak się dzieje w niektórych wirtualnych liniach, gdzie piloci niższych szczebli latają tylko po kraju lub po Europie). Kierownik regionu mógłby zarządzać kilkoma hub-ami.

Współpraca z lokalnymi FIR mogłaby obejmować:

- publikację NOTAMów na stronie internetowej firmy,
- publikację lub linkowanie do map,
- udział w imprezach organizowanych w FIR, a szczególnie w naszym hub-ie,
- zapraszanie pilotów obcego FIR do udziału w naszych imprezach.

Na jednym kontynencie jest miejsce na 2-4 secondary hub, o ile linia posiada potencjał do ich utrzymania.

Tanie linie lotnicze oraz mniejsze linie powinny zacząć od tworzenia **focus airports**. Lotniska takie powinny znajdować się w siatce połączeń i posiadać komunikację z hub-em (zwykle jednym, bo inne będą prawdopodobnie poza zasięgiem) oraz innymi focus airports w regionie. Jednak ruch w nich nie będzie zorientowany na tranzyt, a raczej na komunikację „point-to-point”. Nie ma więc potrzeby, aby były to duże lotniska z potencjałem do stania się punktami przesiadkowymi. Powinny to być jednak lokalizacje ze znaczącym potencjałem. Większość połączeń będzie odbywała się małymi i średnimi maszynami. W przypadku focus airports nie ma potrzeby rozbudowy kadr, floty czy współpracy z FIR. Wystarczy monitorowanie map i NOTAMów.

Podsumowanie

Na zadanie domowe... ;-) Odwiedź strony internetowe naszych wirtualnych linii lotniczych i zobacz jakie posiadają hub-y oraz jak są rozmieszczone. Sprawdź, które z nich nadają się do miana full hub, secondary hub lub focus airport. W mojej opinii, za wyjątkiem 1-2 przypadków, mamy do czynienia tylko z focus airports.

Zarządy firm mają do podjęcia strategiczne decyzje: czy w ogóle, przy naszej aktywności, hub-y są potrzebne, a jeśli tak, to jaki posiadamy potencjał do ich rozwoju i utrzymania? Czyli na ile hubów i jakich możemy sobie pozwolić. Następnym zadaniem, jest przemyślenie struktury hub-ów.

Idealem byłoby, gdyby ustalić wewnętrzne kryteria kwalifikacji lotnisk i określić ile operacji musi być minimalnie wykonywanych miesięcznie, aby lotnisko mogło otrzymać status hub-u. Można też rozważyć zobowiązanie pilotów w regulaminie linii do latania z/do hub-ów.

Przykład jak zorganizować hub, przygotowany przez Jarka Wolańskiego (Poland Cargo), możecie przeczytać na kolejnej stronie. (SW)

Historia hubów w Poland Cargo

Zaczął się od tego że zaczęliśmy kiedyś latać do Kinshasy w republice Kongo. Czemu? nie pamiętam. Ponieważ od zawsze lataliśmy tam gdzie inni nie latają, więc pewnie dlatego. Afryka to trudny temat. Jak wygląda życie w realu w Afryce centralnej możemy sobie wyobrazić. Ludzie tam nie mają ani możliwości, ani ochoty by latać na Vatsim. Jednak, coś się tam działo. Było ATC, był mały, ale zawsze ruch, były nawet procedury.

W tamtych czasach wielu pilotów „skakało” po świecie, tzn. doleciał gdzieś a za chwilę logował się tą samą maszyną na drugim końcu świata. My lataliśmy as real tzn. wylądowałeś w „B” to startujesz z „B”. Jak chciałeś polatać na drugim końcu świata to musiałeś tam dolecieć.

Rozwój hub-ów

I tu zrodził się pomysł by przebazować kilka maszyn do Kinshasy (FZAA). Jak ktoś będzie chciał, to będzie mógł polatać w Afryce bez dokonywania dalekiego przelotu, bo maszynki już tam są. Tak też zrobiliśmy. I tak krok po kroku poznaliśmy tamtejszych ATC. Nikt z nich nie był Afrykańczykiem, byli to Kanadyjczycy, Włosi, Francuz, nikt z nich nie mieszkał w Afryce. Później dołączyli jacyś Afrykańczycy, ale mieszkali w Europie. Mimo to starali się rozkręcić ten obszar. Tak więc w końcu załogowaliśmy się na ich forum i kontakty zacieśniły się. Rozbudowaliśmy sieć połączeń, lataliśmy z Europy do FZAA, a stamtąd lokalnie mniejszymi maszynami i helikopterami. Braliśmy udział w imprezach, niektóre z nich znacznie różniły się od europejskich. W końcu zrobili nas oficjalnym partnerem.

Ponieważ układało się fajnie, postanowiliśmy założyć kolejny hub na Kai tak. W realu już nie istnieje, ale ze względu na swoją specyfikę nadal istnieje na Vatsim jako VHHX. Tu jednak pojawił się problem – przesunięcie czasu. Ciężko było się zgrać z ATC. Kontakt z tamtejszymi ATC też z tego powodu był mniej intensywny. Niemniej jednak istniejemy tam do dziś. Zasada organizacji ta sama jak w Afryce: z Europy na Kai Tak i dalej lokalnie aż do Guam, a także obsługa platform wiertniczych.

Do huba w Kai Tak dołączyliśmy Katmandu. Nie ma tam za bardzo ATC, ale hub powstał tam ze względu na specyfikę terenu i pogodę. Doskonała szkoła latania. Stacjonują tam nasze helikoptery. Były też DHC7, które praktycznie spełniają wymagania STOL.

Tak więc w tym czasie nasi piloci mogli bez konieczności dalekich przelotów polatać w trzech całkowicie różnych rejonach świata. Obserwując ruch na Vatsim zrodził się kolejny pomysł – Brazylia. Spory ruch, dużo ATC i przesunięcie czasu na korzyść, jak u nas był późny wieczór, to oni dopiero zaczynali latać. Poza tym pasowało połączenie. Z Europy do FZAA, a dalej do Rio.

Tak też zrobiliśmy. Również nawiązaliśmy kontakt z „tubylcami”. I tu nowy problem: język.

Mało kto zna tam angielski. Nawet na unicom, które u nich jest

na 123.450 nie licząc, że przeczytasz coś po angielsku. Kontrolerzy trochę znają ale forum... Cóż, na szczęście są tłumacznicy. I tak choć nie bez śmiesznych wpadek dogadaliśmy się. Kontakty okazały się jeszcze bardziej intensywnie niż w Afryce. To właśnie z tego powodu na naszej stronie u góry po lewej, możesz włączyć portugalski klikając we flagę Brazylii.

Co do polskich hub-ów, firma ma lotnisko macierzyste na EPKK. Jednak ze względu na miejsca postojowe, maszyny dalekiego zasięgu zostały przeniesione na EPWA. Tak powstał drugi hub w Polsce. Trzecim jest EPBY. Gdy dorobiliśmy się kilku helikopterów zaczęły one latać początkowo (VFR i IFR) z EPBY. Może dlatego, że pochodzę z Bydgoszczy, a może bo w FSA jest tam najtańsze paliwo. Tu też stacjonuje mój ulubiony C-130 „Lord of The Snow”, drugi C-130 „African Thunder” operował długo z FZAA, ale teraz operuje z Rio.

Czym jest hub?

Dla nas huby to przede wszystkim urozmaicenie. Nasi piloci nie tylko latają po utartych i dobrze znanych europejskich lotniskach, ale również tam gdzie wielu nawet nie próbuje polecieć. To wymusza na nas podnoszenie swoich umiejętności i podciąganie nowych pilotów do naszego poziomu. Na Vatsim często zapomina się, że „umiejętności” to nie tylko przepisy, procedury, itp. Umiejętności to również pilotaż. A jak z tym wygląda łatwo zobaczyć, gdy wieje wiatr ze wschodu i trzeba lądować bez ILS. Ilu pilotów z naszych polski VA to potrafi? Huby dają nam więc doskonałą okazję do podnoszenia umiejętności pilotażu. Dlatego nasze motto to: *No Charts? No ILS? No VOR? No NDB? No Problem!* I do takiego poziomu pilotażu dążymy w naszej VA, aby w trudnych warunkach piloci sobie poradzili (motto pochodzi od zlotów w Mogadishu).

Na Kai tak uczysz się, że np.: 747-200F można ustabilizować na 150ft i przyziemić 4 sekundy później. Często na zlotach ktoś mówi, że dali mu 30 sekund na stabilizację i przyziemienie. Reakcja u naszych pilotów: „cale 30 sekund!?!?” J. W Himalajach uczysz się latać obciążoną maszyną w warunkach rozrzedzonego powietrza lub helikopterem, którym nie jesteś w stanie przeskoczyć szczytów i lataasz po dolinkach. Kiedyś w czasie przelotu dookoła świata organizowanego przez Staszka jedną z atrakcji była Lukla. Część pilotów ekscytowała się tym lotniskiem, nasi mniej bo to nasze tereny treningowe.

W Afryce możesz usłyszeć od ATC „nie przekraczaj linii rzeki, bo tam operują rebelianci”, lub „jak masz flary w swoim C130 to na final odpalaj na wszelki wypadek”.

A zlot w Mogadishu? Nie ma tam nic poza pasem. Żadnych pomocy nawigacyjnych. Do tego zasadą zlotu jest to, że oszukujemy pogodę i widoczność ustawiamy na 0,2 mili. ATC jest twoim ILS i sprowadza precyzyjnie na pas. Po pierwszym zlocie gdy wylądowałem byłem spocony. Nawet zlot w Rowaniemi czy Heathrow nie wyczołgało mnie tak. Zamieściłem ostatnio ogłoszenie o tym zlocie na forum vatsim.pl. Tylko jeden pilot pojawił się z naszego kraju, szkoda. (JW)

Wywiad z pilotem cz. 2

Maciej Vozhny: Często obderwuję Flight Radar 24. Zastanawiają mnie zachowania pilotów w momencie, gdy z różnych powodów niemożliwe jest w danym momencie lądowanie na lotnisku docelowym. Jedni krążą w holdingach, inni od razu podejmują decyzję o locie na zapasowe, a widuje się też sytuacje, gdzie samolot wraca na lotnisko startu. Czym podyktowane są te różnice.

Torsten: Z tą decyzją pilota to nie do końca jest tak. Strategię w takich momentach piloci konsultują ze swoją „centralą”, jednak wszystko sprowadza się do ekonomii. Niemożność wylądowania na lotnisku docelowym oznacza poważne straty dla przewoźnika, więc podejmuje się decyzje, które zniwelują te straty. Podam taki przykład z życia wzięty. Samolot leci na stosunkowo krótkiej trasie z lotniska X na lotnisko Y. Na lotnisku Y nie ma warunków do lądowania, a tenże samolot za 3 godziny ma zaplanowany kolejny rejs z lotniska X na lotnisko Z. W takiej sytuacji odlot na lotnisko zapasowe uniemożliwi planowe wykonanie tego kolejnego rejsu. Jeśli w tym momencie samolot polecą na lotnisko zapasowe to przewoźnik ma dwa problemy. Pasażerom z pierwszego rejsu należy zapewnić transport zastępczy do lotniska (często to się wiąże także z noclegiem), gdzie mieli zostać dostarczeni, a kolejny lot trzeba będzie znacznie opóźnić bądź nawet odwołać. Mamy więc dwie grupy niezadowolonych pasażerów i dwa problemy dla przewoźnika. Tymczasem podjęcie decyzji o powrocie na lotnisko macierzyste spowoduje, iż kolejny lot odbędzie się planowo i mamy tylko jedną grupę niezadowolonych pasażerów i jeden problem dotyczący tych, którzy wrócili skąd wystartowali. To wszystko naprawdę liczy się z kalkulatorem w rękę, oraz bierze pod uwagę wpływ podejmowanych decyzji na prestiż przewoźnika.

MV: Jeśli pozwolisz to kilka pytań technicznych, interesujących tych, którzy chcą w możliwie najdrobniejszych szczegółach odwzorowywać rzeczywistość. Temat pierwszy – światła. Zaznaczę, że temat, który wywoływał gorące dyskusje na wielu forach.

T: Jeśli chodzi o światła to są zasady generalne i niektóre regulowane przez procedury lokalne linii. Tak więc z pewnym uproszczeniem powiem, jak to wygląda w naszej linii.

- *Beacon lights* – Całodobowe. Włączane przed uruchomieniem silników, gaszone po ich (silników) zupełnym wyłączeniu.
- *Nav i Logo lights* – w dzień i dobrych warunkach atmosferycznych (widzialność) do wyboru przez pilota. Od zmroku do świtu lub przy złych warunkach włączone obowiązkowo.
- *Wing lights* – włączane w nocy celem wizualnej oceny ewentualnego oblodzenia skrzydeł. Jeśli samolot nie jest w nie wyposażony piloci używają do tego celu latarek.
- *Rwy Turn-off lights* – używane nocą podczas kołowania. Dzięki szerokiemu spektrum oświetlenia bardzo ułatwiają manewrowanie
- *Strobe lights* – Całodobowe. Włączone zawsze, gdy samolot znajduje się na drodze startowej i w trakcie lotu. Tutaj taka ciekawostka. Strobe powinno się także włączyć w trakcie kołowania, w momencie przecinania aktywnego pasa. Gaszone w

momencie opuszczania pasa.

- *Taxi lights* – Całodobowe. Włączane w momencie rozpoczęcia kołowania. Po starcie gaszone równocześnie z chowaniem podwozia. Przy podejściu włączane po otrzymaniu zgody na lądowanie.
- *Landing lights* – Całodobowe. Włączane po otrzymaniu zgody na start. Jednak tutaj należy pamiętać o strukturze lotniska i włączać je dopiero w momencie, kiedy nie spowoduje to „oślepienia” innych samolotów. Czyli zdarza się, że włącza się je dopiero po ustawieniu samolotu na pasie nosem do kierunku startu. Wyłącza się je po przecięciu FL100 (bądź wysokości 10 000 stóp). Analogicznie, podczas podejścia włącza się je przed przecięciem FL100, a wyłącza w momencie opuszczania drogi startowej. Aby być zupełnie w zgodzie z procedurami, to gdy operujemy na lotnisku o elewacji na znacznej wysokości (np. 3000 stóp) powinniśmy to uwzględnić i włączać bądź wyłączać światła na FL130, jednak w praktyce piloci często tego nie uwzględniają, gdyż nie należy to do spisu „grzechów głównych” w awiacji.

MV: Mamy porę sprzyjającą oblodzeniom. Pomijając kwestie odladzania samolotu przez służby lotniska, jak wygląda w praktyce używanie systemów odladzania silników i skrzydeł?

T: Może zacznę od pewnej generalnej zasady. Nie ma sytuacji, w których włączamy odladzanie skrzydeł, a nie włączamy odladzania silników. Na odwrót bardzo często. Innymi słowy system odladzania silników ma priorytet, a system odladzania skrzydeł jest używany w sytuacjach, gdzie warunki sprzyjają pojawieniu się na skrzydłach fizycznych oznak oblodzenia. Innymi słowy, odladzanie silników włączamy zawsze, nawet, przy warunkach, które choćby teoretycznie mogą spowodować oblodzenia, natomiast system odladzania skrzydeł włączamy, gdy te warunki faktycznie występują. Dla przykładu. Nie ma opadów oraz chmur, a więc czynników, które wpływają na oblodzenie. Jeśli jednak temperatura powietrza jest równa bądź niższa niż 6 stopni C, a różnica między temperaturą powietrza a punktem rosy jest równa bądź mniejsza 3 stopniom C, wtedy obowiązkowo włączamy system odladzania silników, nie włączając odladzania skrzydeł. Tutaj kolejna ciekawostka. Nie wdając się w szczegóły techniczne włączony system odladzania silników powoduje zmniejszenie ich siły ciągu, co należy brać pod uwagę w momencie rozbiegu i startu. W Fokker 100 jest to tak rozwiązane, że na moment rozbiegu włączony system odladzania silników się automatycznie wyłącza, a 30 sekund po oderwaniu od pasa ponownie włącza.

MV: I ostatnie w tej sesji pytanie. W jakiej odległości od progu pasa samolot powinien być w pełnej konfiguracji do lądowania?

T: Tu nie bierze się pod uwagę odległości a wysokość. Zgodnie z procedurami samolot powinien być w pełnej konfiguracji do lądowania i lecieć z minimalną prędkością podejścia nie później jak 1000 stóp nad poziomem lotniska. W praktyce robimy to nieco wcześniej. Podwozie wysuwamy na wysokości około 2000 stóp, a pełną konfigurację i minimalną prędkość mamy na wysokości 1300 stóp.

MV: Dziękuję ślicznie. Niestety nie mogę Ci obiecać, że to koniec pytań.

T: Nie ma problemu. Zawsze do usług.

Zastał Polskę murowaną, a zostawił... szklaną, czyli rekonesans po EPGD T2



Fot. 1. Wóz bojowy Ziegler

Była za 10:50 kiedy stanąłem pod bramą główną EPGD. Niespełna trzydziestoosobowa grupa facebookowych liderów wybrana przez administrację profilu EPGD oczekiwała na wejście na teren obiektu. Przewodnikiem był Pan Michał Dargacz – rzecznik prasowy gdańskiego portu. Po kontroli bezpieczeństwa weszliśmy na airside i rozpoczęliśmy wycieczkę od wizyty w bazie straży pożarnej, gdzie udostępniono do zwiedzenia najnowsze cacko warte 1.2 miliona Euro – wóz bojowy Ziegler. W zasadzie bardziej jak statek kosmiczny, zaś wnętrze z sidestickami przypominało kokpit Airbusa. Zaprezentowano także jego niezwykle możliwości operacyjne z wysokim na 15 metrów ramieniem włącznie. Wrażenie kolosalne. Oby tylko nie było konieczności korzystania z niego. Kolejnym punktem była baza służby utrzymania lotniska. Można było się czegoś dowiedzieć nie tylko o metodach zapewniania odpowiednich warunków na płycie i drogach, ale także o kosztach i innych aspektach ekonomicznych w tej dziedzinie. Ciekawym zjawiskiem była możliwość skonfrontowania najnowocześniejszych maszyn odladzania chemicznego z wciąż sprawnymi Żyłami z pługiem wirnikowym... Różnica pokoleń...



Fot. 2. Przed wejściem



Fot. 3. Łącznik między terminalami

W dalszej kolejności udaliśmy się drogą obok bazy CARGO do starego terminalu, który nota bene jest także przygotowywany na kwietniowe otwarcie, bowiem będzie służył pasażerom spoza strefy Schengen. Władze portu planują otwarcie T2 w korelacji z ukończeniem prac także i w starym terminalu, z którego będzie przejście nadziemnym łącznikiem już do bramek. Z korytarza będzie piękny widok na nową płytę postojową i na rękawy, których albo nie będzie w ogóle, albo tylko jeden. Sprawę tę naświetlił rzecznik dosyć klarownie – otóż tylko jeden przewoźnik wyraził zainteresowanie rękawem, natomiast wszystkie tanie linie jak je-

den mąż nie. Ponoć oferowano im to bez dodatkowych kosztów – jednak w ich opinii 35 minut, w jakich średnio maszyna ma być gotowa do odlotu – to na rękaw za mało. Także tego rozwiązania nie należy się spodziewać szybko – stwierdził M. Dargacz.



Fot. 4. Szkło króluje we współczesnych projektach portów lotniczych

Po przejściu przez zatłoczony stary terminal ruszyliśmy ku nowemu. Po przejściu przez zatłoczony stary terminal ruszyliśmy ku nowemu.



Fot. 5. W środku natomiast stal i beton

wemu. Stal, szkło i „powiew zachodu” to pierwsze, co rzuca się w oczy. Jako, że budynek nie jest jeszcze oddany – na głowach kaski, ale fajne takie, z logo EPGD. ;)

Im bliżej byliśmy wejścia, tym emocje większe. W ogóle wszystko tam jest większe – przestrzeń jaką obudowano szkłem jest ogromna – zgodnie z prawami rządzącymi budową lotnisk – ma być jasno, przestronnie i ergonomicznie. Czy w Gdańsku tak jest? Nie będę się wymądrzał – byłem tylko na kilku lotniskach, a telewizyjna wiedza z Discovery Channel to za mało do wydawania sądów. Ale jako zwykły podróżujący byłem w siódmym niebie. Tysiące metrów błyszczącego jasnego marmuru na podłodze, dziesiątki estetycznych stanowisk odpraw, gigantyczna wisząca tablica przylotów/odlotów, zielone drzewka sprowadzone specjalnie z Miami, inteligentne – rodem z Heathrow – samoistne wózki bagażowe, a przede wszystkim – światło i przestrzeń. Naprawdę – jest się czym pochwalić.

Dalej ruszyliśmy przez instalowane właśnie bramki kontroli bezpieczeństwa na piętro, gdzie prócz bramek i przejścia do starego terminala będzie także strefa gastronomiczna oraz kidsplay. Sporo ławek, doskonała widoczność na płytę postojową T2 i oczywiście pomieszczenia komercyjne. Wszystko już na ukoń-



Fot. 6. Różni pasażerowie się trafiają...

czeniu, agenci będą mieli 5 dni na uruchomienie działalności po planowanym na 1 kwietnia (to nie żart!) otwarciu. Oczywiście tutaj miała miejsce zażarta dyskusja na temat wyższości rękawów nad schodkami, ale to materiał na inny temat w zasadzie. Na koniec ponad trzygodzinnej wycieczki władze portu przygotowały miłą niespodziankę, w postaci firmowych gadżetów – gdańskich kalendarzy i wypasionej mewy. Miła to niespodzianka, (zwłaszcza dla mojej prawie trzyletniej córeczki) ale tak naprawdę największą niespodzianką była sama wycieczka, bo szczerze powiedziałem, że spodziewałem się raczej „przepędzenia” po terminalu i tyle. A tutaj naprawdę ciekawy program i możliwość pozyskania wartościowych kontaktów. O miłym spotkaniu z przedstawicielami EPGD Spotters nie wspomnę. ;). Czekać tylko na Stasia Drzewieckiego i Jego ekipę – a znając ich pietyzm – przyjdzie nam na to nieco poczekać. Może w ramach rewanżu postawią w strefie Kiss&Fly samochody z małopolskimi rejestracjami? ;)

Dziękuję w tym miejscu władzom Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy za możliwość jego zwiedzenia i liczę na dalszą współpracę. Zapraszam do obejrzenia mnóstwa moich nieprofesjonalnych fotografii z tej wycieczki, których z braku miejsca nie publikujemy tutaj. Zachęcamy też do odwiedzin profilu FB EPGD oraz Stowarzyszenia EPGD Spotters. (AK)

Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 3(23)/2012 • Marzec

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:

- Adam Gabrysiak
- Adrian Klawikowski
- Maciej Vozhny
- Sławomir Wawak
- Jarosław Wolański

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.



Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach

Goniąc Dedala

We wrześniu tego roku będzie już pięć lat, jak działa Koło Symulacji Lotniczych w Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach. Przewinęło się przez nie jakieś 25 osób, tylko kilkoro z nich lata aktywnie w Sieci, jak na razie jedna osoba poszła dalej w tym kierunku edukacji; w tym roku dwoje absolwentów, w tym jedna absolwentka idą do szkół lotniczych – na razie szlifują program Gimnazjum, bo ważne są wyniki testów. Kilka rzeczy udało nam się wspólnie osiągnąć – były wycieczki lotnicze (2 razy EPCE, EPPO), zbudowaliśmy prowizoryczną kabinę, w której ćwiczą uczniowie, na finiszu są podzespół do glare i pedestała A320 z funduszy, które wygraliśmy dzięki Wam w konkursie Wydawnictwa „Nowa Era”. Nawet połowy tego nie udałooby się zrealizować bez wsparcia i osobistego zaangażowania Dyrektora szkoły – Pana Krzysztofa Andryskowskiego – nie nie, to nie wazelina – jako absolwent Dębina po prostu rozumie,

o co nam chodzi...

W tematyce funduszy unijnych siedzę też od kilku dobrych lat, udało mi się ściągnąć trochę funduszy do mojej szkoły (np. „Przystanek nauka” – projekt współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego – ech, te formułki – to było nieco ponad 445 tys. zł) ale zawsze były to środki na klasyczne zajęcia/przedmioty – choć potrzebne, lecz niespecjalnie kochane przez uczniów. Cały czas brakowało mi w tym wszystkim realizacji prawdziwych pasji, projektów z krwi i kości – toż w zachodniej edukacji $\frac{3}{4}$ „zadań domowych” to „projekty” – więc z definicji to rzeczy, które uczniowie robią sami, zaś prowadzący tylko otacza ich opieką merytoryczną. Czy to możliwe w typie szkół o nazwie polskie gimnazjum? Toż społeczna świadomość na ten temat oscyluje wokół poprawczaka z drutem kołczastym i zakapturzonymi wciągaczami substancji hermolopodobnych... Walczę z tym jak mogę i wiercie mi – to także jeden z celów, jakie stawiam sobie na co dzień w pracy zawodowej.

Od połowy września do listopada pracowaliśmy wraz z kolegą z zaplecza – fizykiem, którego pasją jest... wędkarstwo, nad dwoma wnioskami o dofinansowanie w ramach Priorytetu IX Działanie 9.5 – Oddolne inicjatywy edukacyjne na obszarach

Śladami Dedala

mierz wysoko ale rozważnie



Projekt zakłada:

- 40 godzin zajęć o tematyce lotniczej,
- spotkania z ekspertami w zawodach związanych z lotnictwem,
- wyjazdy edukacyjne do szkół i instytucji lotniczych na terenie kraju,
- rozbudowę symulatora lotniczego AIRBUS A320,
- organizację Konkursu Wiedzy Lotniczej z nagrodami,
- przelot do Hamburga na seminarium naukowe prowadzone przez firmę AIRBUS.

KWOTA DOFINANSOWANIA: 49 990,00 zł

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.
Realizatorem projektu jest Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach.



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



wiejskich. Jeden z nich na moje KSL, drugi na Klub Wędkarski „SUM”. Czyż chęć pomacania prawdziwego samolotu, pojechania do jakiejś lotniczej szkoły ponadgimnazjalnej, poznania człowieka związanego zawodowo z lotnictwem u moich uczniów, to nie oddolna inicjatywa? Tak samo w przypadku wędkarzy – nigdy w życiu nie łowili dorszy z kutra, nie znają pojęcia „ichtiolog”, nie wiedzą, jak się rozmnaża ryby – jest sygnał z dołu, że chciałoby się więcej, ale... No właśnie, ale. Kasa, możliwości organizacyjne itp. Kaplica. Dosyć – powiedziałem – Fazi¹, bierzemy się do roboty! Wnioski złożone 3 listopada, czekamy.

14 lutego UM w Gdańsku ogłosił listę rankingową. Nie mieliśmy większych nadziei na powodzenie, zważywszy, że na konkurs wpłynęło ponad 300 wniosków, gdzie pula pomniejszona o kwotę odwoławczą pozwalała na sfinansowanie 70... Maksymalna wartość projektu wynosiła 50 000,00 zł. A tu szok – obydwa nasze wnioski rekomendowano do dofinansowania – oba na ok. 49 990,00 zł.

Jako, że od samego początku dzielę się z polską społecznością Vatsim radością pracy z tą niewielką grupką dzieciaków, które czegoś konkretnego chcą, pozwoliłem sobie na ten wywód, żeby zrobić dobry wstęp do tego, co będzie działać się już od marca do lipca bieżącego roku. Co zatem w planach i ile na co w budżecie (podaję, bo to żadna tajemnica):

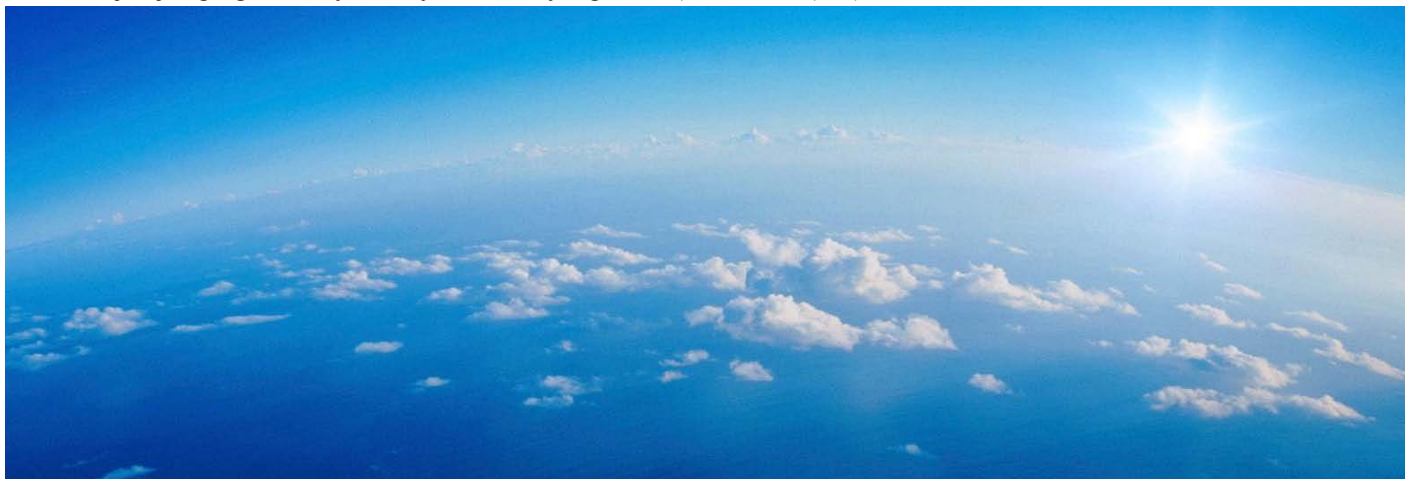
- Projekt zakłada wsparcie dla 20 osób (to i tak bardzo dużo jak na jedną szkołę, chociaż już wiem, że chętnych będzie więcej – PR robi swoje, dzwonili także Rodzice) w tym dla minimum 6 dziewcząt – walczymy w ten sposób z stereotypem, że lotnictwo, to domena mężczyzn,
- 5 wyjazdów studyjnych do instytucji/firm związanych z lotnictwem, żeby młodzi mogli zobaczyć, że to osobna działka, że są jakieś tam perspektywy i na co ewentualnie zwrócić uwagę, planując w tym jakże „głupim” okresie życia swoją karierę zawodową (kasa na przejazdy, zakwaterowanie, wyżywienie, przewodnik/osoba, która będzie nas oprowadzać – 70,00 brutto/godzina),
- 5 spotkań/warsztatów z ludźmi związanymi z branżą – mam nadzieję na ściągnięcie np. pilota liniowego, turystycznego,

¹ Fazi, znany też jako Roar Liokelsej Fazingson, tudzież Fazimoto – Rajmujd Spręga, nauczyciel fizyki, dzielimy zaplecze. ;)

ATC, mechanika lotniczego, przedstawiciela mediów lotniczych, może wojskowych (za godzinę szkolną warsztatów z młodzieżą 70,00 zł brutto, zwrot kosztów dojazdu na podstawie kilometrówki),

- poznanie wiatrakowca – warsztaty w Kornem z pilotem, w tym przeloty krótkodystansowe,
- łącznie 40 godzin zajęć lotniczych, w tym ww. warsztatów, nie tylko stricte „symulacyjnych” – część będzie nakierowana na sprawy pro zawodowe – tutaj posilem się doradcą zawodowym,
- dla mnie jako prowadzącego kurs teoretyczny w jakiejś instytucji lotniczej – żebym mógł nabyć wiedzy z pierwszej ręki, jako, że nigdy mi nie było dane – planowane 20 godzin z instruktorem – 1 700, 00 zł na całość,
- Szkolny Dzień Lotnictwa – impreza dla wszystkich uczniów szkoły połączona z Konkursem Wiedzy Lotniczej, składającego się z części teoretycznej oraz praktycznej – na symulatorze – nagrody za uczestnictwo – wydawnictwa o tematyce lotniczej, zaś pięciu laureatów poleci (oczywiście z opiekunem!;)) do Hamburga do fabryki Airbusa, który oferuje zwiedzanie wszystkich działów firmy z profesjonalnym przewodnikiem, w ramach wyjazdu oczywiście zwiedzanie miasta, wyżywienie, nocleg,
- zgodnie z zasadami kwalifikowania środków – niespełna 10% wartości projektu (czyli ok. 4 800,00 zł) przeznaczona zostanie na dalszą rozbudowę symulatora A320, zakupione zostaną dwa kolejne „niskoprofilowe” stanowiska symulatorowe – obecnie mamy dwa, co wraz z kabiną pozwala ćwiczyć tylko trzem osobom w sieci – zwiększymy do 5,
- Szeroką promocję lotnictwa i środowiska lotniczego, publikacje gdzie się da, materiały promocyjne – plakaty – projekt publikuję, notatniki, długopisy – wszystko ologowane,
- dla wszystkich uczestników materiały szkoleniowe, naszywki na mundurek jak w tytule niniejszego artykułu, wpis na świadectwo o odbyciu projektu.

O wszystkim będę informował na bieżąco, sporządzana będzie oczywiście dokumentacja fotograficzna itp. Mam nadzieję, że uda się wszystkie zaplanowane działania zrealizować tak, by cele, które sobie postawiliśmy – zostały osiągnięte. Trzymajcie kciuki! (AK)





Strona zlotu wisiała już prawie dwa tygodnie, a rezerwacji było jak na lekarstwo. Myślałem sobie, że może pora nie ta; w końcu tydzień wcześniej był duży event organizowany przez VATEUD. Druga myśl – może pomysł się nie spodobał – toż w końcu to nie pomoc całej fundacji, a jedynie jednemu z jej podopiecznych... Trzecia – może się komuś naraziliśmy i to „zimne milczenie” to tak naprawdę „zapłata”. I do tego jeszcze niezbyt liczna frekwencja w wątku na forum PL-VACC... Oj, trudno. Najwyżej polatamy sami. No tak mnie matka wychowała, żeby najpierw winy szukać u siebie i nastawiać się na najgorszy scenariusz – w myśl naszego rodzowego powiedzenia po pysznym rodzinnym posiłku: „Jo jo, jednô półni bliżej śmierci”¹. W każdym razie tablica odlotów Firmy była pełna (fot. 1).

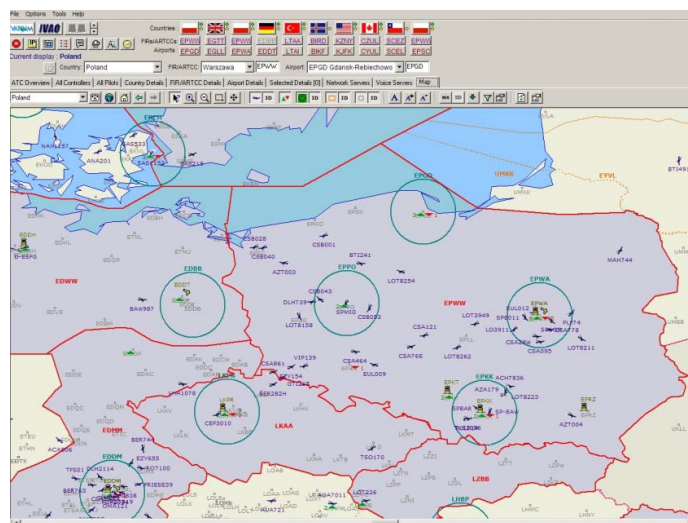
ARRIVED	CSB022	KLAS-KOSY	022	09:45	BT36 SP-KOL	
ARRIVED	CSB030	EPWA-EPGD	053	12:30	AT72 SP-IDA	
ARRIVED	CSB040	EPSC-EPGD	053	13:15	AT72 SP-IDZ	
ARRIVED	CSB033	EPKT-LASA	033	13:30	BT36 SP-ELB	TURYSTYCZNY
CANCELLED	CSB033	EPKT-LASA	033	13:30	BT36 SP-ELB	WARIUNKI POGODOWE
ARRIVED	CSB029	LUKK-EPKT	029	14:45	BT37 SP-EGH	VIP SERVICES
ARRIVED	CSB010	KOSY-KFLL	026	15:00	BT36 SP-KOL	TECHNICZNY
ARRIVED	CSB033	LASA-EPKT	033	15:30	BT36 SP-ELB	TURYSTYCZNY
CLIMBING	CSB026	EPGD-EPLL	026	17:20	A320 SP-ABU	PRZYLOT ZA 33 MIN
ON TIME	CSB040	EPGD-EPSC	040	18:00	PA34 SP-SEO	VIP SERVICES
ON TIME	CSB033	EPGD-EPPO	033	18:00	AT72 SP-IDA	TECHNICZNY
ON TIME	CSB001	EPGD-EPSC	001	18:05	PA34 SP-SEO	
ON TIME	CSB045	EPGD-EPBY	045	18:06	PC12 SP-KCI	
ON TIME	CSB036	EPKK-EPGD	036	18:15	A320 SP-YTA	
ON TIME	CSB029	EPGD-EPSC	029	18:15	BT36 SP-DAS	
ON TIME	CSB001	EPSC-EPGD	001	18:25	PA34 SP-SEO	
ON TIME	CSB026	EPLL-EPSC	026	18:27	A320 SP-ABU	
ON TIME	CSB042	EPSC-EPGD	042	18:30	EL70 SP-ORL	VIP SERVICES
CANCELLED	CSB026	EPSC-EPGD	026	19:00	AT72 SP-IDZ	USTERKA MPU
ON TIME	CSB045	EPBY-EPPO	045	19:15	PC12 SP-KCI	
ON TIME	CSB026	EPSC-EPLL	026	19:27	A320 SP-ABU	
ON TIME	CSB040	EPSC-EPGD	040	19:30	PA34 SP-SEO	
ON TIME	CSB033	EPPO-EPKZ	033	19:30	AT72 SP-IDA	
ON TIME	CSB036	EPGD-EPKT	036	19:30	A320 SP-YTA	
ON TIME	CSB001	EPGD-EPBY	001	19:30	PA34 SP-SEO	
ON TIME	CSB033	EPGD-EPLL	033	20:04	BT36 SP-JUF	
ON TIME	CSB045	EPPO-EPLL	045	20:30	PC12 SP-KCI	
ON TIME	CSB026	EPPL-EPKZ	026	20:34	A320 SP-ABU	
ON TIME	CSB040	EPGD-EPBY	040	20:55	PA34 SP-SEO	VIP SERVICES
ON TIME	CSB001	EPBY-EPGD	001	20:55	PA34 SP-SEO	
ON TIME	CSB026	EPGD-EPKK	026	21:00	AT72 SP-IDZ	TURYSTYCZNY
ON TIME	CSB033	EPLL-EPKZ	033	21:03	BT36 SP-JUF	
ON TIME	CSB045	EPLL-EPWA	045	21:12	PC12 SP-KCI	
ON TIME	CSB036	EPKT-EPWA	036	21:15	A320 SP-YTA	
ON TIME	CSB033	EPKZ-EPWA	033	21:20	AT72 SP-IDA	

Fot. 1. Tablica odlotów Cassubian VA

Upłynęło jednak trochę czasu, a sprawy zaczęły się zagęszczać – a to nieopatrznie pominąłem jakąś VA w spisie firm, a to pomyliłem UTC z lokalnym czasem ale nie za bardzo wiem jakiej strefy czasowej – no nie ma co, świetna organizacja. Czysto po kaszubsku... W wieczór poprzedzający imprezę główne porty zlotu były już niemal zapelnione. O ile nie dziwiła Warszawa czy Kraków, to ruch jaki szedł się na północy – w Gdańsku czy Szczecinie można śmiało nazwać obłożeniem. My z kolegą

¹ Tak, tak, jeden obiadek bliżej śmierci... – wyraz tradycyjnego kaszubskiego optymizmu. ;)

współorganizatorem sami wsiedliśmy w nasze prywatne Seneki i zgodnie z bookingiem (prawie) otworzyliśmy zlot. Tak naprawdę otworzył go Monsieur Luc Lemay, który spędził ponad 7 godzin w swojej krówce z czterema... – wg Jeremiego Clarksona najlepszej maszynie świata – by przylecieć specjalnie na zlot z Montrealu. W ogóle – jakie nazwiska się pojawiły na zlocie – polskie i zagraniczne – nawet na sam Koniec ;) ...



Fot. 2. Tłok w powietrzu, tłok na radiu :-)

Prawdę mówiąc był tłok – i nie mówię tu tylko o płytach postojowych polskich lotnisk. Tłok ten najbardziej można było odczuć na częstotliwości Radaru, bo drugi sektor zawiał coś przed siódmą, kiedy ja podchodziłem po pierwszy raz w życiu kręconym holdzie nad Chociwem do Goleniowa. Ale nawet nakładające się transmisje nie psuły nikomu humoru – na przyszłość to tylko przypomnienie, że podczas eventów – szybko i na temat. Może to brak naszego (pilockiego) wspólnego doświadczenia mega-zbiorowości? Wystarczyło spojrzeć na skanerki typu ServInfo, żeby zobaczyć, że coś dużego się dzieje (fot 2.) Mocno świeciło także Monachium, ale jak dołączyć do tego, że na nasz apel odpowiedziały inne sąsiednie VACC, to nasza część Europy tego dnia nie miała sobie równych. Ja nie muszę nikomu tłumaczyć, że tak naprawdę nie chodziło o statystyki, choć z założenia wynik finansowy miał być zbudowany na podstawie aktywności pilotów pomnożonej przez ich typy – czyli operacje proceduralne. No jak długo latam nie miałem 20 minut oczekiwania na zgodę na EPSC, a i ATC chyba nieczęsto tam pyta, czy coś wolnego jeszcze na płycie... Żeby być piątym do odlotu w Gdańsku i stać w takiej kolejce, to też trzeba kilka lat latać by na

Start: 2012-02-19 17:00:00 End: 2012-02-19 21:00:00 Region: World OK

VATSIM Traffic Ranking World Airports

Top 200 Airports

Pl.	ICAO	City	Name	Sum
1	EDDM	Munich	Munich	98
2	EPWA	Warsaw	Okecie	78
3	EGKK	London	Gatwick	42
4	EPGD	Gdansk	Rebiechowo	42
5	LQSA	Sarajevo	Sarajevo	40
6	KATL	Atlanta	William B Hartsfield	39
7	EGLL	London	Heathrow	39
8	EPKK	Krakow	John Paul II International Ap.	37
9	EDDF	Frankfurt/Main	Frankfurt	37
10	LKPR	Praha	Praha-Ruzyně	34
11	LGAV	Athens	Eleftherios Venizelos	27
12	EPKT	Katowice	Pyrzowice	25
13	KMIA	Miami	Miami	25
14	LPPT	Lisbon	Lisbon	24
15	LTBA	Istanbul	Ataturk	24
16	KLAS	Las Vegas	McCarran	22
17	LSGG	Geneva	Cointrin	21
18	SBGR	Sao Paulo	Guarulhos	21
19	ESSA	Stockholm	Arlanda	21
20	EPPD	Poznan	Lawica	20
21	LOWI	Innsbruck	Innsbruck	19
22	EPSC	Szczecin	Goleniow	18
23	LOWW	Vienna	Schwechat	18
24	KLAX	Los Angeles	Los Angeles	18
25	ULLI	St Petersburg	Pulkovo	17

Fot. 3. Statystyki mówią same za siebie



Wyniki Cassubian w lutym

Odwrotnie jak w pogodzie - luty mało nie przegrzał naszych mocy obliczeniowych – twierdzi S.Calak, starszy referent Działu Analiz. Z ledwością nadążaliśmy nad sprawdzaniem bieżącej dokumentacji dostarczanej przez systemy raportujące – dodaje Calak. Z przedstawionego na dzisiejszym posiedzeniu Zarządu raportu wynika poniższe zestawienie:



Zarząd jest bardzo zadowolony z takiego obrotu spraw, niemniej analiza ekonomiczna wskazuje na znaczne zwiększenie pokonanego dystansu w miesiącu, a co za tym idzie na zmianę struktury kosztów – zwłaszcza w kontekście zużycia paliwa. Przyczynił się do tego z pewnością wzrost ilości usług CARGO. Szczegółowe dane Zarząd udostępnia stale do wglądu w zakładce Informacje o firmie → Statystyki.

Analizując udział poszczególnych Załóg w osiągnięciu tych wskaźników, Zarząd nagroził złotymi wyróżnieniami aż pięciu dowódców:

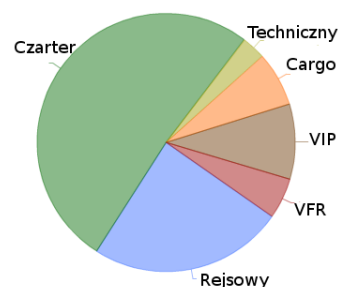
- kpt. I. Wołczyński – 44 loty,
- kpt. D. Dąbrowski – 36 lotów,
- kpt. T. Mądrzak – 23 loty,
- kpt. A. Klawikowski – 22 loty,
- kpt. K. Deptuła – 22 loty,

Srebrnymi wyróżnieniami odznaczeni zostali:

- kpt. Ł. Banasik – 17 lotów,
- kpt. P. Widźgowski – 15 lotów,
- kpt. T. Sokołowski – 15 lotów.

Gratulujemy osiągnięć i liczymy na wysoką aktywność w marcu.

Wykres pokazuje strukturę lotów wykonanych w lutym. Cieszy rosnąca liczba lotów Cargo. Sporo było także VFR mimo zimowej pogody.



takie cudo trafić. Dwadzieścia operacji w Szczecinie, dziesięć w Rzeszowie, kilkanaście w Łodzi, Bydgoszczy i Zielonej – super.

Egzotyczne dane, egzotyczne widoki i klimaty – niepowtarzalne chwile. Cztery wieże, cztery zderzenia, dwa sektory radaru, 311 operacji - 151 przylotów, z czego 43 proceduralne i 160 odlotów. Tego wieczoru polska przestrzeń była królową przestworzy – temu nikt nie zaprzeczy. Na 200 najaktywniejszych portów na świecie – 6 polskich znalazło się w pierwszej kwartcie (fot. 3) – oczywiście na czas trwania zlotu. W ujęciu dziennym i tak mamy Warszawę na 4, Kraków na 18 i Gdańsk na 20 miejscu na świecie. No musiałbym mieć umysł Leśnego Dziadka, żeby wyprowadzić wątki analityczne, ale ja prosty humanista jestem. Mnie bardziej to wszystko po kaszubsku chwyciło po prostu za serce. Nawet mój zastępca, niejaki Bartek Kowal - EO (ach, te skrótów) – napisał obszerne sprawozdanie, ale nie wiem co chciał osiągnąć? Może premię? Niemniej z jednym zdaniem z jego wypowiedzi się zgodzę: „Nie spodziewałem się takiego odzewu pilotów i ilości zaangażowanych kontrolerów.” No jednak mądry chłop jest. Dostanie dodatkowe mydło. ;)

Reasumując... Nasz sponsor początkowo zgodził się zapłacić 1 zł za każdy wykonany lot (DEP-ARR) oraz przyznał premię za każde lądowanie na lotnisku bez radarowej kontroli zbliżania. Warunkiem była poprawna rejestracja obu części lotu na stronie zlotu (DEP i ARR). Po sprawdzeniu wszystkich operacji okazało się niestety, że niektórzy piloci nie dopełnili tego obowiązku – niektórzy zarezerwowali tylko wylot, inny przylot, a część... nic. W związku z tym po negocjacjach – sponsor zgodził się wyasygnować kwotę 1 000,00 zł na rzecz Kamilka. Bez komentarza.

To, jak wyglądało niebo tego wieczora, to, jaki klimat panował w całej naszej przestrzeni, to wreszcie, że zniknęły wszelkie podziały i zaszciski – świadczy najlepiej o tym, z czym mieliśmy do czynienia. Bez zbędnych słów jeszcze raz wszystkim z osobna, Zarządom WSZYSTKICH polskich VA i zwłaszcza PL-VACC – dziękuję.

Jak było? Zbierzcie inicjały, to się dowiecie. ;) (AK)



Alpa Polish Virtual Airlines

“Latanie we śnie oznacza, że potrafisz marzyć oraz że świat ci sprzyja.”

Od tego właśnie się zaczyna - od marzeń. Na drodze ku ich realizacji, los stawia przed nami szereg pytań, wątpliwości i trudności. Chwała tym, którym udało się je zrealizować. Tym, którzy wciąż walczą - odwagi i cierpliwości! Jednym z naszych marzeń jest latanie, a technologie dały możliwość realizacji tej pasji. Vatsim pozwala zasmakować podniebnych emocji przez symulację realnego lotnictwa, wspieranego wyszkoloną kadrą kontrolerską.

APV

Jak w większości przypadków, na początku był pomysł i chęć posiadania własnej linii lotniczej. Później przyszła pora na realizację szeregu formalności niezbędnych do zaistnienia w sieci Vatsim. Decyzja o założeniu firmy powstała na przełomie marca i kwietnia 2011 roku, następnym krokiem był wkład w pozyskanie pilotów, co pozwoliło spełnić warunki stawiane przy rejestracji. Po wspólnej konsultacji i przeanalizowaniu wątków technicznych, podjęliśmy decyzję o zakupie i przetransportowaniu naszych statków powietrznych do okręgu śląskiego, a baza umiejscowiona została w Międzynarodowym Porcie Lotniczym Katowice-Pyrzowice (EPKT).

24 lipca 2011r. staliśmy się pełnoprawną linią lotniczą, a data ta jest oficjalną datą utworzenia Alpa Polish Virtual-airlines.

Na początku działalności, rozpoczęliśmy ścisłą współpracę z Rosyjską korporacją lotniczą SKYONE, jako dwie niezależne dywizje- Polska i Rosyjska.

W listopadzie 2011, w toku dalszego rozwoju, przeszliśmy na indywidualny system rozliczeniowy FSAirlines, z którego korzystamy do chwili obecnej. Na dzień dzisiejszy APV zatrudnia piętnastu pilotów, którzy wykonują regularne loty krajowe oraz międzynarodowe do siedemnastu miast w Europie, Azji i Afryce. Latając na ściśle określone lotniska, nawiązujemy znajomości, co pomaga w działaniu i mobilizuje do poszerzania naszej wiedzy.

Szóstego grudnia 2011, w przypiływie świątecznej atmosfery i z pomocą polskich kontrolerów (bardzo dziękujemy), APV zorganizowało swój pierwszy event:- lot do EFRO-Rovaniemi, który okazał się sukcesem i został pozytywnie oceniony przez polską społeczność Vatsim.

Jesteśmy jedną z najmłodszych firm, jakie powstały w obrębie FIR EPWW, dlatego też regularnie reformujemy sposób prowa-

dzenia linii, dążąc do sprostania stawianym wymagom.

APV w świecie realnym

Koleżeństwo to jedna z fundamentalnych zasad naszej linii. Ma to przełożenie w realnym świecie przez wspólne spotkania oraz zaznaczanie swojej obecności na imprezach lotniczych.

W ubiegłym roku braliśmy udział w dwóch z nich: spotkaniu w Rudnikach połączonym ze wspólnym przelotem Cessna z p. Jarosławem Klimentowskim oraz w AirShow Radom 2011, na którym mieliśmy okazję porozmawiać z p. Edmundem Klichem oraz pilotami Turkish Air Force.



AN2 FS 2004

Podsumowanie

Niewątpliwie dużym sukcesem dla każdej korporacji lotniczej jest dynamiczny rozwój i poprawa jakości świadczonych usług.

Hołdując tej zasadzie, nieprzerwanie pracujemy nad wizerunkiem całej linii, jak również rozwojem indywidualnym pilotów. Obecnie zakończyliśmy prace nad nową stroną- www.apv.org.pl. Ponadto posiadamy swój odnośnik na portalu Facebook i ogólnodostępne forum. Zachęcamy do odwiedzania naszych stron i kontaktu z nami. Zapraszamy również pilotów rozpoczynających swoją przygodę z symulacją online. Służymy pomocą oraz prowadzimy indywidualne szkolenia, by jak najlepiej przygotować z zakresu wiedzy potrzebnej do istnienia w wirtualnej przestrzeni powietrznej. (AG)

The screenshot shows the APV website interface. At the top, there's a navigation bar with links: O nas, Kontakt, Forum, Aeroklub. Below this is a header with the APV logo and a flight map showing routes between various airports. The main content area is divided into several sections: Menu (Aktualności, Śledzenie lotów, Obsługa pasażerów, Nasza flota, Piloci APV, Rekrutacja, Galeria, Pogoda, Linki), O nas (ALPA Polish Virtual-airlines), and a sidebar with logos of partner airlines like Vatsim, Poleska WACC, FSAirlines, and stat4u. At the bottom, there's a footer with contact information and social media links.



Wrocław ma nowy terminal

W ostatni weekend lutego wrocławski port lotniczy zorganizował dzień otwarty nowego terminalu. Zapowiadano szereg atrakcji. Nic dziwnego, że w sobotni poranek przed terminalem pojawiły się tłumy.

Nowy terminal został wybudowany w pobliżu drugiego końca pasa startowego, obok części obsługującej loty cargo. Zapewniono dobry dojazd (zaledwie kilka minut od nowej obwodnicy), a także sporo miejsc parkingowych. Sporo jak na zwykły dzień, bo w sobotę już ok. 11:30 nie było gdzie zaparkować.

Sylwetka terminalu może się podobać. Wszędzie dużo szkła i stali. Chmury odbijają się w ścianach budynku. Przed dwoma wejściami przygotowano miejsca postojowe dla przyjeżdżających, taksówek i busów. Wszystko robi dobre wrażenie. Tylko te świeżo posadzone drzewa i rozwinięta z rolek trawa budziły żartobliwe komentarze. Wnętrze nieco mniejsze niż w Pyrzowicach czy Balicach. A może tylko robiło takie wrażenie ze względu na dużą liczbę ludzi.



Fot. 2. Deadline is deadline – apron jeszcze w budowie, ale terminal będzie otwarty

Władze lotniska chwalą się zastosowaniem najnowocześniejszych rozwiązań, które mają usprawnić obsługę podróżnych, a także podnieść komfort. Zainstalowano nowoczesny system kontroli bagażu i nieco mniej nowoczesny system kamer. Podróżni oczekując na odlot mogą usiąść wygodnie w ergonomicznych fotelach, a nie tylko na sztywnych plastikowych krzesłach.

Atrakcje dla odwiedzających

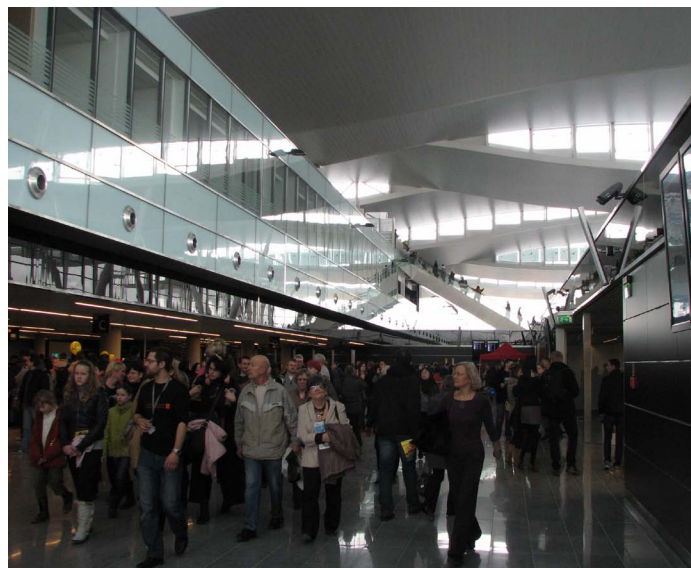
Organizatorzy przygotowali szereg atrakcji dla odwiedzających terminal. Niestety atrakcje te były przewidziane głównie



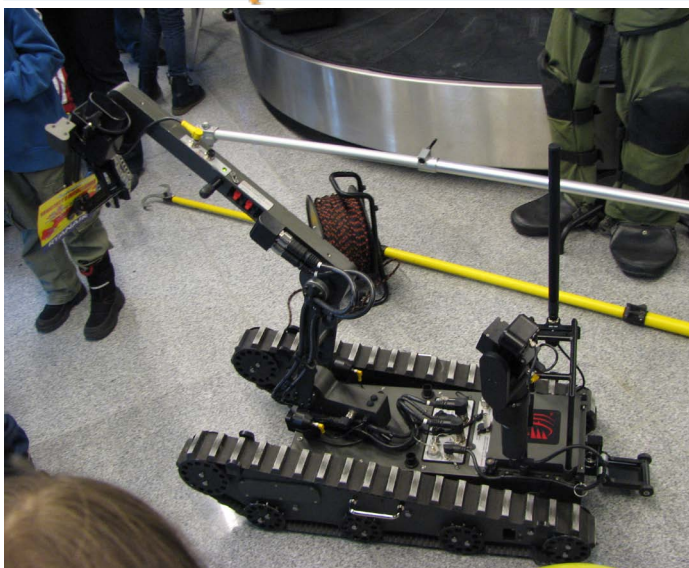
Fot. 3. W sobotę odbywały się dwie operacje na godzinę

dla potencjalnych pasażerów.

Można było obejrzeć sprzęt używany przez służbę celną, saperów i antyterrorystów. Wrażenie robił robot prezentowany przez saperów, który jeździł pomiędzy zgromadzonymi dziećmi i się z nimi bawił wyciągając ramię i zabierając baloniki (potem oddawał :-)). Kilka metrów dalej przedstawiciel służby celnej prezentował stosowane urządzenia. Niestety same bramki i skanery były wyłączone i można je było tylko obejrzeć, ale już nie dało się sprawdzić jak działają. Na koniec dwaj antyterrorysty w



Fot. 4. Takie tłumy rzadko zdarzają się na mniejszych polskich lotniskach



Fot. 5. Robot saperów zabierał dzieciom baloniki ;-)

kominiarkach prezentowali karabinki snajperskie i opowiadali o swoich codziennych obowiązkach na lotnisku. Wielbiciele zwierząt mogli natomiast pogłaskać psa ratowniczego należącego do... WOPRu.

Niestety nie udostępniono wejścia na płytę lotniska. Powód był prosty: płyta jest wciąż w budowie. Nie ma jeszcze rękawów, tam i z powrotem jeżdżą maszyny budowlane. Trochę czasu jeszcze upłynie zanim wszystkie prace zostaną ukończone.

Szkoda, że nie można było zobaczyć, jak w Gdańsku, sprzętu gaśniczego, czy choćby jednej maszyny.

Najbliższy czynny taras widokowy jest we Wrocławiu

Na tarasie widokowym można było sprawdzić swój refleks, a także zasiąść za sterami wirtualnych maszyn. Przygotowano 4 stanowiska dla fanów latania. Były one wyposażone w ruchome fotele, co z pewnością potęgowało wrażenia z wirtualnego lotu. Ku mojemu zaskoczeniu latać można było... myśliwcem z czasów II Wojny Światowej, a zabawa polegała na strzelaniu do maszyn przeciwnika. Mimo tego symulatory cieszyły się dużym zainteresowaniem.



Fot. 6. Można było polatać... myśliwcem

Będąc na tarasie widokowym zaczęliśmy niecierpliwie spoglądać w kierunku pasa startowego. Niestety jak na złość nic nie chciało przylecieć. Spojrzenie na tablicę przylotów i odlotów wyjaśniło wszystko – dwie operacje na godzinę. W tygodniu jest lepiej – obciążenie ruchem rejsowym dochodzi do 6 operacji na godzinę. To ruch porównywalny z Pyrzowicami, ale dużo mniejszy niż w Balicach.

Czy zatem przyciągnięcie Ryanaira wystarczy, aby nowy terminal się zwrócił? Wątpliwe. Ryanair jest znany z tego, że nie daje dużo zarobić portom lotniczym. Władze lotniska zwracają



Fot. 7. Można było także sprawdzić swój refleks

uwagę, że obok Ryanaira i LOTu do Wrocławia lata również Lufthansa, OLT Jetair, SAS i Wizz.

Rozbudowa sieci autostrad niedługo może zmniejszyć zainteresowanie lotami krajowymi. Już dziś, jeśli wziąć pod uwagę czas dojazdu i oczekiwania na lotnisku, lot do Krakowa jest dłuższy niż podróż samochodem. Wkrótce do Warszawy czy Rzeszowa będzie można dotrzeć taniej i szybciej autem.

A kiedy otwarcie nowego terminala na Vatsim? (SW)



Fot. 8. Terminal jest mniejszy od tych w Pyrzowicach czy Balicach