

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 2(22)/2012 • Luty



W tym numerze

- Szanuj VACCa swego.....2
- Ucieczka przed zimą3
- TOPCAT9
- Aktualności..... 11
- Loty NON-RNAV..... 12
- Latanie to moja robota 15
- Trójkąt prawie bermudzki..... 17
- Wyniki Cassubian w styczniu 18
- PLVACC – podsumowanie 2011..... 19

Szanuj VACCa swego, możesz mieć gorszego

Wszystkie nasze główne lotniska należą do 200 największych lotnisk Vatsimu (z kontrolowanych brak tam tylko Babimostu ale w zamian są Babice). Nasz pozycja wirtualna jest znacząco lepsza od realnej. Statystycznie jest to skutek najwyższego w skali sieci odwzorowania ruchu realnego. Skąd ta popularność akurat naszych lotnisk? Większość operacji wirtualnych w naszym vFIR wykonują rodacy i efekt głównie od nich zależy. Dlaczego zatem Polacy chcą bawić się na Vatsimie i to na swoich lotniskach bardziej niż inne nacje? Pozwolę sobie przedstawić swoje zdanie na ten temat.

Proste tłumaczenie odwołuje się do generalnej popularności zabaw wirtualnych w Polsce, zwłaszcza tych bez istotnych barier finansowych. To jest prawda - np. polski rynek gier komputerowych jest rozwinięty dużo bardziej niż by to wynikało z siły nabywczej plus wokół niego istnieje wielokrotnie większy „czarny obrót”. Ale gdyby to był jedyny powód, gdyby Polacy bardziej niż inne nacje szukali tylko miejsca do wirtualnego lądowania, to dlaczego wybierają w tak ogromnej większości Vatsim, a nie Ivao. Jest to sieć porównywalna z Vatsimem, z większymi operacjami europejskimi, a mniejszymi w Amerykach. Dywizje są tam odpowiednikami VACC. Powstała równocześnie z Vatsimem i od początku uznawała FUN za najważniejszy. Bariery są tam niższe, bo FUN jest #1. Tym niemniej przeciętny ruch nad Polską na Ivao jest porównywalny z nocnym ruchem u nas, polskie nazwiska stanowią mały margines, a polska dywizja Ivao nigdy – tak naprawdę - nie powstała, choć prób było sporo. Tu wyraźnie nie chodzi tylko o skłonność do zabaw wirtualnych. Brak konkurencji ze strony Ivao wskazuje, że jest coś w vatsimowym vFIR Warszawa co przyciąga szczególnie.

W realnym życiu opartym na konkurencji powodzenie uzyskuje się jakością czyli dostosowaniem swojej oferty i działań do wymagań odbiorców (klientów w biznesie, wyborców w polityce itd.). Sukces w konkurencji polega na lepszym dostosowaniu się do oczekiwań i potrzeb odbiorców niż czynią to konkurenci. W takiej optyce statystyki Vatsimu pokazują, że efekt działań PL-VACC odpowiada polskiem wirtualnym pilotom dużo bardziej niż organizacja innych vFIRów lokalnym autochtonom. Nasz model niekoniecznie zadziała w innym kraju choć spora część działań PL-VACC jest dość uniwersalna. Ale powinien zadziałać na PL-Ivao, a jednak nikomu się to nie udało.

Odkąd pamiętam głównym celem PL-VACC było zachęcenie wirtualnych pilotów do regularnego lądania w vFIR Warszawa. Niby truizm, niby wszyscy tak chcą ale PL-VACC jasno pokazywał, że nie chodzi o każde lądanie, a głównie o to w stylu „as real...” i na dodatek naprawdę swoją działalność podporządkował temu celowi. Mapy, NOTAMy, scenerie, AFCADy oraz materiały co-też-oznacza-te-„as real...” były rozwijane od zawsze. W to wkładano co najmniej tyle wysiłku, co w samą kontrolę, jeśli nie więcej. Strona PL-VACC była krytykowana ale wyłącznie przez nas samych, bo regularnie obce VACC słały prośby o prawo do plagiatu. System szkolenia kontrolerów miał zapewnić ich przygotowanie do obsługi pilotów z zacięciem „as real...” stąd sporo wymagań na każdym etapie szkolenia i inwestycje w materiały szkoleniowe. W tych działaniach było widać konsekwencję.

Nawet na Vatsimie zdarzają się strony VACC bez map albo z

przestarzałymi, bez NOTAMów albo z NOTAMami bezsensownie kopiowanymi żywcem z reala. Poszukajcie czegoś podobnego do Szkoły Pilotów czy checklisty dla newbies. Linki do scenarii też nie są powszechne. Były VACC wręcz zorientowane wyłącznie na szkolenie kontrolerów – teraz mają imponującą listę personelu ale ruch jak u nas o 4 rano. Jak takie miejsca znajdziecie, to włączcie Servinfo i sprawdźcie jak rozkłada się tam ruch pomiędzy Vatsim i Ivao.

Historia animacji PL-Ivao, to uparte tworzenie czegoś dokładnie odwrotnego do PL-VACC. Byli tam Koledzy rozumiejący sens długoterminowej pracy nad tworzeniem ruchu, nawet zostawiali szefami dywizji (na Ivao nie ma wyborów, jest nominacja) ale stanowili margines. Absolutna większość zawsze chciała dywizji umożliwiającej szybką i łatwą karierę dla kontrolerów i to bez „wymagań jak w PL-VACC” (to było tamtejsze zakłęcie). Pierwsze skrzypce w tej grupie zawsze grali Koledzy, którzy nie zakończyli jakiegoś etapu szkolenia kontrolerskiego w PL-VACC z różnych powodów. Jedyna próba stworzenia systemu szkolenia skończyła się buntem – większość przeniosła się na jakąś eferemyczną sieć, na której wytrzymała raptem 2 miesiące. Nigdy nie funkcjonowały jakiekolwiek materiały szkoleniowe, bo nie było wystarczająco wielu chętnych i kompetentnych do ich tworzenia (choć do bycia mianowanym na stanowisko odpowiedzialne za takie materiały stała kolejka). Strona www uruchomiona w 2004 roku była całkiem niezła ale zamarała po paru miesiącach, gdy się okazała w istotnych elementach C&P plagiatem strony PL-VACC i trzeba było część materiałów wycofać. To objęło NOTAMy, które już nigdy później nie były emitowane w sensowny sposób. Całkiem niezłą choć ubogą stronę PL-Ivao prowadził w 2007 roku pewien Kolega z Wrocławia ale szefostwo Ivao uznało, że strony powinny być scentralizowane i sprokurowało swoją z wesołymi kwiatkami jak zakładka na kilka ekranów utrzymująca, że w Polsce obowiązuje podział ćwiartkowy (strony nie ma ale są świadkowie!). Nawet unikalna dla Ivao baza danych nawigacyjnych nie była sensownie modyfikowana. Dziś możecie sobie tam obejrzeć modyfikację chyba z 2008 roku z takim kwiatkiem jak pozycja „Okęcie Departure”, bo nikogo nie obchodziło, że to nie ma związku z mapkami.

Tworzenie czegoś dokładnie odwrotnego do działań PL-VACC musiało tak się skończyć. No tak już jest, że wirtualnych pilotów zainteresowanych tzw. „funem”, a nie zabawą „as real...” szybko ogrania znudzenie. Z kolei wirtualni kontrolerzy zainteresowani tylko swoimi promocjami szybko wpadają we frustrację przed pustym radarkiem. Szefostwo Ivao to zrozumiało i desperacko zrzuciło w 2008 spadochroniarza w osobie bardzo młodego i początkującego holenderskiego kontrolera. Bez znajomości języka i bez znajomości FIRu (na swoim egzaminie wektorował do Leszna!) musiał doprowadzić do decyzji zamknięcia dywizji i tak jest do dziś.

Nasza statystyczna nadreprezentacja to efekt wielu lat konsekwentnego wdrażania pewnego konceptu na VACC. O perfekcyjnym dostosowaniu tego pomysłu do oczekiwań polskich wirtualnych pilotów świadczy brak lokalnej konkurencji ze strony Ivao. Żaden z innych pomysłów do niczego tam nie doprowadził. Nie wiem czy ten model jest uniwersalny i da się przenieść w inne miejsca Vatsimu. Widać, że tutaj się sprawdził. Dlatego sugeruję jak w tytule.

PK

TIME2HELP



19.02 2012
19-21 UTC
EPWW FIR

DRODZY PRZYJACIELE!

Kamil ma 11 lat i od urodzenia cierpi na mózgowo porażenie dziecięce. Nie chodzi, nie siedzi samodzielnie, nie bawi się jak swoi rówieśnicy, ale jest wesołym, pogodnym i zawsze uśmiechniętym chłopcem. Kamila czeka bardzo poważna operacja, a po niej długotrwała rehabilitacja. Chłopak ma wspaniałych Rodziców, którzy darzą go miłością i robią wszystko, by mu pomóc. Niestety poważną przeszkodą, na jaką napotykają, są pieniądze.

Kamilek jest także synem Sebastiana Budzyły, od 2008 roku pilota linii Cassubian VA. Razem z jej członkami, za zgodą VATGOV i przy wsparciu Zarządu PL-VACC prosimy dzisiaj o pomoc. Chłopakowi można pomóc wypełniając DEKLARACJĘ PRZEKAZANIA 1% podatku (to nic nie kosztuje!) lub poprzez indywidualne datki wpłacane na subkonto [Kamilka w Fundacji Dzieciom "Zdążyć z pomocą"](#).

Każda złotówka trafia bezpośrednio do niego i jest na wagę złota. Wiele razy jako społeczność wirtualnych pilotów, kontrolerów i miłośników lotnictwa, pokazywaliśmy, jak wielki potencjał w nas drzemie. Zróbmy to raz jeszcze!

ZAPRASZAMY NA WIRTUALNE NIEBO

19 LUTEGO (NIEDZIELA) między 19 a 21 UTC

SPODZIEWAJCIE SIĘ WIELU OBSADZONYCH POZYCJI I JEDYNEJ W SWOIM RODZAJU ATMOSFERY

SZCZEGÓŁY ORAZ REZERWACJA LOTÓW NA STRONIE

www.cassubian.pl/time2help

Z wyrazami szacunku
Adrian Klawikowski
Cassubian VA CEO



Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Ucieczka przed zimą

Jaki samolot do VFR?

W Cassubian istnieje klub VFR, gdzie każdy pilot, po zdaniu odpowiednich egzaminów, może zakupić własną maszynę i latać nią gdzie dusza zapagnie. Podstawę „floty” VFR stanowiły do niedawna Cessny C-150, An-2, a także kilka mniej znanych samolotów. Pierwszym samolotem, który kupiłem, była Cessna. Istnieje bardzo dobry model darmowy C-150, a także płatny C-152. Oba latają bardzo dobrze. Z przyjemnością wolne chwile poświęcałem na skoki pomiędzy małymi aeroklubowymi lotniskami – Pobiednik, Nowy Targ, Łososina Dolna, Żar, Bielsko-Biała i innymi.



Fot. 1. Cessna C150 to za mało, Pilatus PC-12 – za dużo

Parafrazując słowa kierowcy Formuły 1, Jensona Buttona, który porównywał bolidy do miejskich samochodów: w takim samolocie jest dużo czasu na przemyślenie każdego ruchu. Choćby próg pasa zbliża się z prędkością 70, a nie 140 węzłów. Z drugiej strony, brak kabiny ciśnieniowej, niski pułap, mała prędkość, a przede wszystkim brak autopilota powodują, że dłuższe podróże są uciążliwe.

Pierwszym samolotem, który rozwiązywał ten problem w naszej linii stał się, opisywany rok temu, Pilatus PC-12. Samolot przystosowany do latania szybko i wysoko, ale równie dobrze radzący sobie z lataniem nisko, wolno i lądowaniem na trawie. Wyposażony w komputer pokładowy od VasFMC sprawuje się doskonale na trasach IFR oraz IFR/VFR. Zyskał on dużą popularność pośród naszych pilotów, tak młodych stażem, jak i doświadczonych. Zdecydowały o tym także bardzo dobre modele: darmowy od AFG i płatny od Flight1.

Niestety samolot ten jest zbyt drogi, aby kupić go do prywatnego użytku. Używana maszyna kosztuje kilka milionów złotych, silnik turbośmigłowy sporo pali na niskim pułapie, no i wozi się powietrze w przestronnej kabinie pasażerskiej mieszczącej 9 osób. Do prywatnego VFR samolot ten jest zbyt drogi w utrzymaniu.

Szukając alternatywy dla Ceśki, znalazłem w końcu świetną maszynę, o dokładnie takich parametrach, jak oczekiwałem. Maszyną tą jest Piper Seneca.

Piper Seneca to wyposażony w dwa tłokowe silniki samolot,

mogący na swój pokład zabrać nawet sześciu pasażerów. Jest niewielki, oszczędny, stosunkowo szybki i dobrze wyposażony. Wprost idealny na dalsze wyprawy. Nic dziwnego, że niezbyt długo zabrało nam podjęcie decyzji o zakupie aż trzech takich maszyn, które możecie spotkać na wirtualnym niebie jako SP-CEO, SP-OEO oraz SP-MAG.



Fot. 2. Piper Seneca V

Historia Pipera

Samolot ten właśnie obchodzi swoje 30. urodziny. Model PA-34-200 Seneca uzyskał certyfikat w 1971 roku, a wszedł do produkcji na przełomie 1971/2. Prace nad nim zaczęły się jednak dużo wcześniej, model PA-34-180 Twin Six został oblatany w 1967 roku. Nie wszedł jednak do produkcji. Senekę wyposażono w silniki Lycoming IO-360, znane również z Cessny 172, Mooney M20, czy Zlina Z 42.



Fot. 3. Panel jednej ze starszych wersji PA-34

Już 3 lata później, w 1974 r. wprowadzono model PA-34-200T Seneca II. Zastosowano w nim turbodoładowane 6-cylindrowe silniki Continental TSIO-360-E o mocy 215KM każdy, które charakteryzowały się wyższą efektywnością, szczególnie na większych wysokościach. Wprowadzono także poprawki w systemach sterowania maszyną. W tym modelu wprowadzono nowy układ foteli w kabinie pasażerskiej, w którym pierwszy rząd jest

odwrócony do tyłu.

W 1978 r. WSK PZL Mielec zakupił licencję na produkcję tego modelu i sprzedawał go jako M-20 Mewa. Produkcja była śladowa w porównaniu do Seneki. Wyprodukowano kilkadziesiąt egzemplarzy, podczas gdy oryginał sprzedał się w tysiącach. Ciekawostką jest, że Mewa otrzymała godło promocyjne Teraz Polska w 1993 r. Licencję na Senekę II kupił także Embraer i z lepszym powodzeniem produkował ją jako EMB-810 Seneca.



Fot. 4. Część pasażerska mieści 4 osoby i bagaż

W czasie, gdy w Polsce zajmowaliśmy się Mewą, Amerykanie wyprodukowali Senekę III i IV z mocniejszym, 220-konnym silnikiem, który po pewnych zmianach, jest montowany do dziś. W 1998 roku do produkcji weszła produkowana do dziś Seneca V. Od kilku lat, model ten jest wyposażony w glass-cockpit, który ułatwia pilotaż.

Tab. 1. Parametry techniczne

Cena z podwójnym Garmin G600	\$ 899 000 (używane w dobrym stanie już od \$ 200 000)
Prędkość maksymalna	197 ktas
Zasięg z rezerwą 45 minut	826 nm / 1533 km
Ładunek	624 kg
Pułap	25 000 stóp
Start / start na przeszkodę 50 ft	348 m / 520 m
Łądowanie / lądowanie nad przeszkodę 50ft	427 m / 664 m

Idzie zima, pora uciekać na południe

Pośrednik, od którego kupiliśmy samoloty dostarczył je na Bornholm. Stamtąd mieliśmy je podjąć i przewieźć do bazy w Gdańsku w celu przygotowania do służby. Nadchodziła jesień, okres który niezbyt sprzyja lotom VFR (za wyjątkiem jak się później okazało tegorocznej jesieni), dlatego zdecydowaliśmy się lecieć jak najdalej na południe. W końcu, różnymi drogami, dotarliśmy na Kretę. Ale po kolei...

Bornholm – Gdańsk

Na początek lot szlakiem znaczonego przez Drzewiecki Design. Start i lądowanie na lotniskach, dla których scenię przygotowała ta właśnie firma. Niestety mam tylko wersję demo, ale i tak robią wrażenie. Ranek, pogoda piękna, choć widać leciutką mgiełkę. Pierwszy lot tą maszyną i od razu nad morzem. Na

Bornholm leciałem Cessną C-150, którą tu zostawiam, tak więc umiejętności nawigacyjne nad dużą wodą już przećwiczyłem. Poszło nawet dobrze. W każdym razie trafiłem tam, gdzie chciałem. :-)

Obchód maszyny, sprawdzenie paliwa i powierzchni sterow-



Fot. 5. Nowy glass cockpit w Senecie V

wych. Następnie włączenie akumulatorów, świateł, potem prawy silnik, lewy silnik, alternatory. Obserwuję wskazania przyrządów silnika. Firma FSD International wypuściła Pipera Senekę V z dwoma kokpitami – tradycyjnym i cyfrowym. Lubię tradycyjne przyrządy, jednak muszę przyznać, że ten glass cockpit wyjątkowo przypadł mi do gustu. Jest bardzo czytelny i przejrzysty. Przyjemnie się z niego korzysta. Wszystko w porządku, wszystkie systemy działają, klapy wysunięte, hamulce zwolnione, można kołować.

Start przebiegł bez problemów. Zaraz po starcie skierowałem



Fot. 6. Terminal lotniska na Bornholmie

się na północno-wschodni kraniec wyspy, gdzie znajduje się punkt DUEODDE, od którego rozpocznę podróż w kierunku Darłowa (DAR 114.200). Polskie wybrzeże usiane jest różnymi strefami, do których lepiej nie zaglądać, jedynie na zachód od Darłowa jest miejsce gdzie swobodnie można przelecieć. W trakcie wznoszenia reguluję skład mieszanki. W Cessnie zwykle latałem zbyt nisko, aby się tym przejmować, zaś Pilatus steruje

tym półautomatycznie. Trzeba się przyzwyczaić. Dalej kieruję się nad lotnisko Słupsk-Krępa (niestety w moim FS2004 EPSR nie występuje, choć na mapach jest), a potem nad Kartuzy (KRT) przelatując nad... Baczność!... Sierakowicami... Spoczni!...

Gdańsk – Kraków

Trasę Gdańsk-Kraków chyba każdy polski wirtualny pilot zna na pamięć. Nie każdy jednak prawidłowo wykona ją lecąc VFR z mapą, linijką i stoperem w ręce. No tak, Piper ma wprawdzie FS-owy GPS, ale to jest ostatnia deska ratunku. Cóż to za frajda zaprogramować lot VFR na GPS i tylko patrzeć. Wolną C-150 trasę tą robiłem na dwa razy z postojem w Babicach. Tu jednak, dzięki prawie dwa razy szybszej maszynie spróbuję przelecieć trasę za jednym zamachem. Początek trasy jest podobny jak w przypadku IFR: KRT, potem GRU. Jednak w tym przypadku staram się nie korzystać z pomocy radiolatarni. Mapa samochodowa + Ultimate Terrain Europe zupełnie wystarczają, aby trafić nad Włocławek, a potem Łódź. Tu mały błąd – zamiast lecieć od zachodu, mijam Łódź od wschodu pakując się niepotrzebnie w TMA. Na szczęście ruchu praktycznie nie ma. Dalej już całkiem wygodnie na południowy-wschód w okolicach Jędrzejowa i prosto na południe do Pobiednika.

Niecałe 90 minut lotu i już na miejscu. Niewiele gorszy czas od ATR 72 i taki sam jak w przypadku Pilatusa PC-12. Ląduję taniej (wprawdzie FS 2004 nie kasuje za lądowania, ale warto mieć świadomość, że lądowanie w EPKP jest dużo tańsze od EPKK).

Lądowanie tym modelem wymaga przyzwyczajenia. Klapy i podwozie można wypuścić przy 125kt (awaryjnie podwozie można nawet wcześniej, przy 150kt). Według dokumentacji prędkość podczas przyziemienia powinna wynosić ok. 75kt, jednak twórcy modelu niedokładnie odwzorowali zachowanie na niskich prędkościach, dlatego w FS2004 przyziemiamy zwykle przy prędkości ok. 62kt.

Kraków – Zagrzeb

Jesień, zima i wczesna wiosna nie jest dobrym czasem na latanie VFR nad Polską. Liczba dni z dobrą pogodą jest na tyle mała, że trudno wstrzelić się z wolnym czasem we właściwy dzień. Dlatego dobrym pomysłem jest ucieczka na południe Europy. Na południe można polecieć Cessną C-150, ale dużo wygodniej, szybciej i przyjemniej wybrać się czymś większym. Wygodne klimatyzowane wnętrze Seneki, ciśnieniowa kabina, autopilot i dobre wyposażenie nawigacyjne to atuty tej maszyny.

Startujemy z Krakowa Pobiednika (EPKP). Następnie odlot przez punkt Delta (uwaga, aby nie nadziać się na wieżę telewizyjną w Chorągwy), a dalej na Jabłonkę (JAB). Problemem może być zdobycie dobrego atlasu samochodowego Europy. Zamiast tego można wydrukować mapy z Google'a w dużym powiększeniu (1:500 000 lub lepiej). Z Ultimate Terrain Europe (UTE) bez trudu je zorientujecie w trakcie lotu.



Fot. 7. Zagrzeb z lotu ptaka

Od Jabłonki lecimy nad Słowacją wzdłuż malowniczych dolin (polecam widokową trasę nad miejscowością Martin, zamiast nudnego lotu prosto na NIT) na południe, aby dotrzeć do Węgier w okolicach Komarna. Stamtąd niemal prosto na południe docieramy nad Balaton. Trzeba tu dokładnie trzymać się drogi, bo po bokach są strefy wojskowe. Również dalsza część trasy wymaga precyzji, choć tu łatwiej o nawigację - lecimy po prostu nad Balatonem. Na końcu jeziora znajduje się lotnisko kontrolowane. Możemy uzyskać zgodę na przelot lub ominąć je lewą stroną.

Dolatujemy do Chorwacji i już za chwilę zaczynają się góry. Tu mogą pojawić się trudności z nawigacją, bo punkty VFR nie są w żaden sposób zaznaczone w scenarii. Jeziora i rzeki w tym rejonie są tak do siebie podobne, że nawet z UTE trudno się jest zorientować. Dlatego dobrze mieć przygotowaną z góry nawigację radiową lub w ostateczności posłużyć się GPS-em. Limity wysokości lotu są dość ściśle określone. Warto je sprawdzić przed lotem (najwygodniej, jeśli uda się w sieci namierzyć odpowiednie mapki Jeppesena). Trzeba pamiętać, że tuż przed Zagrzebiem czeka nas trochę gór, więc nie zniżamy za szybko.

Lecąc nad Słowacją spotkałem kontrolerów (CTR i LZIB APP), którzy nie bardzo wiedzieli co zrobić z VFR. Dostawałem co chwilę ściśle polecenia zmiany kierunku, a w końcu dostałem DCT na jakiś fix. Dopiero gdy odmówiłem i wyjaśniłem, że nie mam FMC, kontroler zmógł i skierował mnie tam gdzie chcia-



Fot. 6. Centrum Zagrzebia

łem. Trasa jest zaplanowana tak, aby ominąć LZIB TMA (lecimy wzdłuż jego granicy). Niestety ATC na radarze nie zauważył tej subtelności i wpakował mnie prosto w serce Bratysławy. Uważajcie na kontrolerów na Słowacji - od razu krzyczą, że jesteście VFR, bo chyba nie są przyzwyczajeni. Poza tym są ok

Przy niewielkim wietrze w dzień spaliłem 175 kg paliwa

Zagrzeb – Pula

Z Zagrzebia można lecieć na skróty od razu nad Dubrownik, a może i do Grecji dałoby się dolecieć. Ale VFR to nie wyścigi. Tu latamy, aby pooglądać trochę widoków. Dlatego kolejny odcinek będzie krótszy, ale za to bardzo malowniczy. Najpierw z Zagrzebia lecimy nieco na południe w kierunku jezior (uwaga na rezerwat ptactwa!), aby zaraz skręcić na zachód. Uważamy przy tym na strefy wojskowe, które ciągną się pod nami do 1000ft AGL. Pierwsza część trasy przebiega w terenie równinnym, ale już po kilku minutach dolatujemy do masywu górskiego, który zmusi nas do wzniesienia na ponad 5000 stóp. Ze względu na ukształtowanie terenu, jesienią nad Zagrzebiem często zdarzają się mgły, które skutecznie uniemożliwiają lot.



Fot. 8. Amfiteatr w Puli pamiętający jeszcze Rzymian

Po minięciu masywu spokojnie spływamy do Adriatyku. Wchodzimy tu w strefę TMA, którą musimy przeciąć. Lotnisko w Rijece, które mijając będziemy po lewej (tak naprawdę do znajduje się ono na wyspie Krk, a nie w samej Rijece) jest ledwie kilkanaście metrów nad poziomem morza. Można zjechać z trasy, aby oblecieć wyspę na niskiej wysokości. Pamiętajcie, że nie wolno przelatywać pod bardzo wiernie odwzorowanym mostem prowadzącym na Krk! Nu, nu!

Dalszą trasę można wykonywać nad lądem lub morzem. Nad lądem musimy się nieco wznieść nad półwysep Istria. Lecąc nad morzem, można obserwować plaże i opalające się na nich panienki. Jednak uwaga! Istria ma dość zróżnicowaną linię brzegową, a PA34 to nie C150. Lecąc 180kt i 100 stóp nad plażą można ze zdziwieniem stwierdzić, że nie ma zbyt wiele miejsca do manewrów wymijających wyrastające przed nami „macki” Istrii. Nie dajcie się ponieść! Punkt E3 jest wlotem do TMA Puli. Stamtąd przy dobrej pogodzie można już wypatrzeć lotnisko.

Jeśli wybieriecie drogę morską, doleciecie do Puli od południa, w przeciwnym przypadku - od północy. Sprawdźcie na mapach drogi dolotowe dla ruchu VFR.

Lecąc nad północną Chorwacją spotkałem bardzo miłego ATC. Wręcz troszczył się o VFR lecący na jego terenie. Na koniec za-

prosił do kontynuowania podróży przez Bałkany. Ciekawostką jest, że LDZZ_CTR obejmuje swoim zasięgiem również Bośnię i Hercegowinę od FL100, a w przypadku nieobecności Słoweńskiego CTR, także jego obszar.

Wystarczyło 80 kg paliwa. Tą maszyną można latać naprawdę oszczędnie, zachowując przy tym całkiem zadowalającą prędkość.



Fot. 9. Ruiny w pobliżu plaży w Puli

Pula – Split

To jest mój cel podróży przez Chorwację: Kastela – lotnisko między Splitem a Trogirem. Opisywałem je już w jednym z pierwszych numerów miesięcznika. Trogir jest bardzo klimatyczny. Zalecam płatną scenerię tego lotniska autorstwa Davora Puljevica, która odwzorowuje całe stare miasto rozmieszczone na małej wyspce. Lądowanie w Splicie bez tej scenerii jest jak sceneria Krakowa bez Wawelu. Gorzej! Wawelu nie widać przy lądowaniu, a tu podchodząc do pasa 05 przelatujemy 100m nad średniowieczną zabudową miasta.

Lecąc z Krakowa PA34 mogłem właściwie dolecieć tu bez międzylądowań, ale wierzcie mi, warto zwiedzić Zagrzeb i Pulę (wraz z całym zachodnim wybrzeżem Istrii). Teraz jednak czas już wpaść na kawę do knajpki na jednej z wąskich uliczek Trogiru.



Fot. 10. Most w Trogirze

Trasa ma ok. 130 nm długości, więc nie zajmie długo. To ledwie kilkanaście mil dalej niż z Zagrzebia do Puli. Za to tym

razem lecimy nad Chorwackimi wyspami. Najwyżej będziemy musieli się wspiąć tuż przed Splitem, aby nie zahaczyć o otaczające go wzgórza. Z Puli odlatujemy na południe przez S8, a dalej S6. To standardowa trasa odlotu z Puli na południe. Gdy analizujemy mapy, zdziwić może dlaczego punkt VFR S6 znajduje się na środku morza. Posiadacze FS Global, gdy tam dolecą, będą wiedzieli dlaczego – punkt S6 to mikrowysypka doskonale widoczna z powietrza.



Fot. 11. Zabytkowe centrum Trogiru

Dalej omijamy od zachodu TMA na wyspie Otok. Przy okazji, to bardzo malownicza wyspa - górzysta, długa i wąska. Następnie kierujemy się na SAL NDB (421). W ten sposób omijamy Zadar. Przy okazji testujemy zachowanie ADF. Niestety tu glass cockpit został niedopracowany. O kierunku do NDB świadczy mała żółta strzałeczka, która przez większość czasu jest zasłonięta przez cyfry wskazujące heading. Po minięciu SAL zbliżamy się do stałego lądu i po lewej mijamy wspaniałe parki narodowe Chorwacji (szkoda, że nie ma pełnego ich odwzorowania w FS).

Na koniec wlatujemy głębiej nad ląd, aby zbliżyć się do punktu F3, skąd będziemy wykonywać podejście do Kasteli.

I znowu 80 kg paliwa wystarczy, aby przelecieć ten odcinek.

Split – Kerkyra

To już przedostatnia część tej podróży. Opuszczamy Chorwację i docieramy do Korfu, greckiej wyspy, położonej na północy



Fot. 12. Widok z kawiarni położonej przy pasie startowym

kraju, przy samej granicy z Albanią. Wyspy słynącej z zieleni (nietyposwej jak na Grecję) i kumquatu – rodzaju cytrusa, który w Europie rośnie tylko na Korfu (poza tym w Chinach i obu Amerykach). Dla nas jednak dużo bardziej interesujące będzie lotnisko w Kerkyrze, stolicy tej wyspy. Wspaniałe podejście od południa nad morzem oraz emocjonujące podejście od północy ze... skrzyżowaniem. Lotnisko opisałem w jednym z numerów naszego miesięcznika, więc teraz tylko o samej trasie.

Ze Splitu startujemy z pasa 05 na punkt O3 będący jedną z zatok leżących za Splitem. Następnie skręcamy w prawo, aby musnąć brzegi wyspy Brac, Hvar (jeśli macie czas, skręćcie na Hvar - ładna fotosceneria), przecinamy Korculę i wyspę Mljet, aby dotrzeć w okolice Dubrownika. Tu znowu warto zrobić chwilę przerwy. Ja jednak Dubrownik już zwiedzałem w trakcie innej podróży, więc lecę dalej – w albańską przestrzeń powietrzną.

Alternatywą może być lot do brzegów Italii, jednak to duży kawałek nad morzem. Dwa silniki mojej Seneki powinny dać radę, ale po co kusić los... Dlatego skręcam na TAZ, a potem nad morzem, ale z widocznością brzegu lecę na południe (szersze koło należy zatoczyć, aby ominąć TMA Tirany). Można skrócić nieco trasę i lecieć od TAZ prosto nad morzem, trzymając się wskazań ADF. Działa praktycznie przez całą trasę aż do kolejnego punktu orientacyjnego (wysuniętego cypla na brzegu Adriatyku).



Fot. 12. Wąskie drogi w okolicach Messeni

Zgodnie z procedurami LGKR ruch VFR z północy powinien lecieć nad wyspą Othoni, a następnie dolecieć do lotniska od południa (jeśli lądujemy na pasie 35). Czekają nas więc podróże nad całą wyspą. Jest co oglądać, szczególnie na zachodnim brzegu. Warto się przed lotem wyposażyć w dostępne darmowe greckie scenerie i meshe.

Podróż długa (ponad 300nm), ale co to dla PA34. Aby uniknąć kręcenia kółek nad miastem, wchodzę od razu w trzeci zakręt. Trzeba zredukować prędkość i szybko zniżać (wychodzimy znad gór na 2500ft, a lotnisko jest niemal na poziomie morza). Widok przy lądowaniu jest imponujący. W scenerii Mega Kerkyra od GAP jest niemal identyczny z tym rzeczywistym.

Przy lekkim zachmurzeniu, które zmusiło mnie w trakcie lotu do obniżenia wysokości z 8500 do 3000 ft, ale i przy wietrze w ogon, spalanie wyniosło 150kg. 10kg mniej niż planowałem. Trzeba jednak pamiętać, że Seneca jest wrażliwa na styl pilotowania. Latanie z całkowicie otwartą przepustnicą szybko opróżnia zbiorniki.

Kerkyra – Iraklion

Kilka dni nad morzem, niezbyt przyjaznym o tej porze roku, przekonało mnie, że warto polecieć jeszcze dalej na południe. Dostałem informację, że SP-OEO już stoi na Krecie. Trzeba więc się tam niezwłocznie wybrać. Trasa jednak jest długa, aż 390nm,



Fot. 13. Marina w Kalamacie

a przestrzeń Grecji usiana różnymi strefami wojskowymi. Taki urok tej części świata.

Tym razem postanowiłem przetestować jak działają przyrządy nawigacyjne będące na wyposażeniu samolotu. Po drodze sporo jest stacji VOR, a jednocześnie trasa jest uboga w punkty orientacyjne (spora część przebiega nad morzem). Po starcie kieruję się na południe, na punkt GARDI - charakterystyczną zatokę w południowo-zachodniej części Korfu. Szybkie wznoszenie do 2500 stóp jest konieczne, aby bezpiecznie ominąć góry. Dalej na południe w kierunku wysepki Paxi, a dalej nad morzem do Levkas. Po drodze nawigację ułatwiają trzy radiolatarnie: Aktio, Kefallina i Zakynthos.

Pogoda zaczyna się psuć, jednak decyduję się lecieć dalej. Zmniejszam wysokość lotu do 3000 stóp. Od razu pogarsza się odbiór z radiolatarni. Trzeba dokładnie pilnować kierunku, gdyż lecę nad morzem przy zmiennym bocznym wietrze. Zbliżam się do brzegów Messeni, krainy południowego Peloponezu, dawnej siedziby znanej ze starożytności cywilizacji. Niestety pogoda się pogorszyła na tyle, że nie jestem w stanie przelecieć nad niezbyt wysokimi górami tego regionu. Muszę ominąć je łukiem,



Fot. 14. Zabytki Kalamaty

oblatując półwysep dookoła. Od południa dolatuję do lotniska w Kalamacie, gdzie będę musiał spędzić noc. Podczas podejścia do lądowania zaczyna padać deszcz.

Rano pogoda się poprawiła, ale zdecydowałem się skorzystać z okazji i kilka godzin poświęciłem na zwiedzanie. Wystartowałem dopiero około południa. Niespecjalnie mi się spieszyło, bo dalsza droga będzie nudna: woda, woda i jeszcze raz woda.



Fot. 15. Nareszcie plaża na Krecie

Ostatnim punktem orientacyjnym jest Kythira, na której jest lotnisko oraz VOR (KTH 113,800). Dalej czeka mnie ponad 100 mil nadmorskiej żeglugi.

Przez pierwsze 40 mil łapię jeszcze sygnał z radiolatarni, a potem jestem zdany na swoje wyczucie siły bocznego wiatru. Tak, tak, Seneca nie pokazuje siły i kierunku wiatru na ekranie. To nie beniek czy arbus. Najgorsze, że końcowym punktem tego odcinka jest EPALO - fix na środku morza, który nie wie, czemu został uznany za początek drogi dolotowej do lotniska. Wyznaczyłem więc kąt pomiędzy EPALO a IRA - radiolatarnią na lotnisku w Heraklionie, nastawiłem radio i czekałem. Wyszło nieźle, trafiłem zaledwie 1 milę na północ od EPALO. Widocznie siła wiatru zmieniła się w trakcie lotu.

Dalej już prosto. Skręt na południe, nad wyspę Dia i lotnisko mam przed sobą. Zwolniłem nieco, aby przepuścić podchodzący od wschodu samolot wiozący kolejną setkę turystów i spokojnie zbliżyłem się do lotniska. Lądując widziałem już SP-OEO czekającego na mnie na płycie postojowej dla GA.

Podsumowanie

To już koniec ucieczki przed zimą. Teraz, aż do wiosny będziemy latać zapewne nad Morzem Śródziemnym i zwiedzać kolejne miejscowości po obu jego stronach. Piper Seneca to maszyna, która doskonale się do tego nadaje. Świetnie sprawdza się zarówno na dużych wysokościach, jak i nisko nad ziemią.

Jego wyposażenie pozwala na wykonywanie operacji IFR, więc w razie nagłego pogorszenia pogody nie trzeba się obawiać. Awaria silnika też nam niestraszna, w końcu są dwa. Na jednym silniku można bez trudu lecieć nawet długi odcinek. Dzięki autopilotowi więcej czasu można poświęcić na podziwianie widoków, które nas otaczają.

Wypróbujcie Pipera Senekę! (SW)

TOPCAT

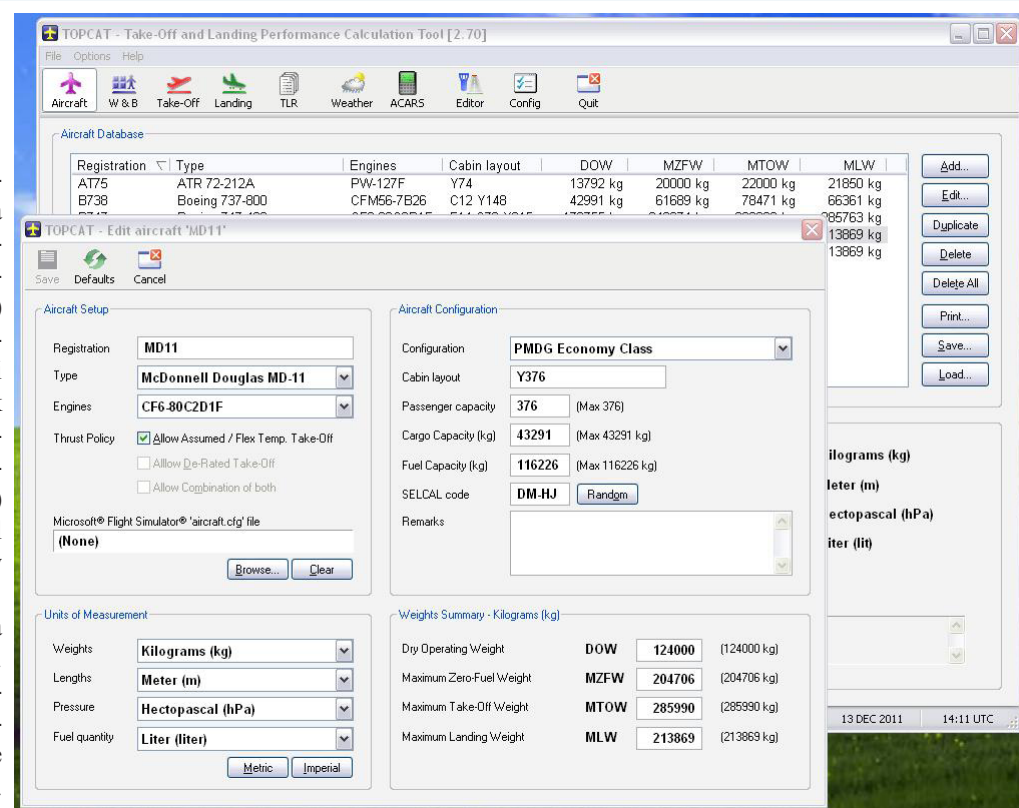
Take-Off & Landing Performance Calculation Tool

Przeglądając sieć w poszukiwaniu programu do planowania paliwa dla MD-11 natknąłem się na program TOPCAT. Na stronie producenta (<http://www.topcatsim.com>) dostępna jest wersja demo zawierająca samolot Boeing 747 produkcji PMDG. Pełna wersja, kosztująca ok 18 Euro wyposażona została dodatkowo w ATR75, Airbus A320, Boeing 737 i 738 BBJ, 763 (ST i ER) no i poszukiwanego McDonnell Douglas MD-11. Co otrzymamy wydając 18 euro?

Uruchamiając program otwiera się okno konfiguracji samolotów. Możemy tu dodać, usunąć czy edytować swoje maszyny. Program wyświetla też szczegółowe informacje o samolocie (pojemność, masy itd.).

Kolejna zakładka pozwala załadować naszą maszynę. Możemy precyzyjnie określić ilość pasażerów i ładunku lub skorzystać z opcji „Random”. Po wyborze danych lotniska startu i przeznaczenia program obliczy wymagane paliwo, wszystkie masy, obliczy środek ciężkości. Dane te możemy w łatwy sposób wyeksportować do FS’a, tak że po wczytaniu maszyny będzie ona już odpowiednio załadowana (w MD11 również trzeba jedynie zatankować).

Kolejne zakładki to dane odnośnie startu i lądowania. Przy

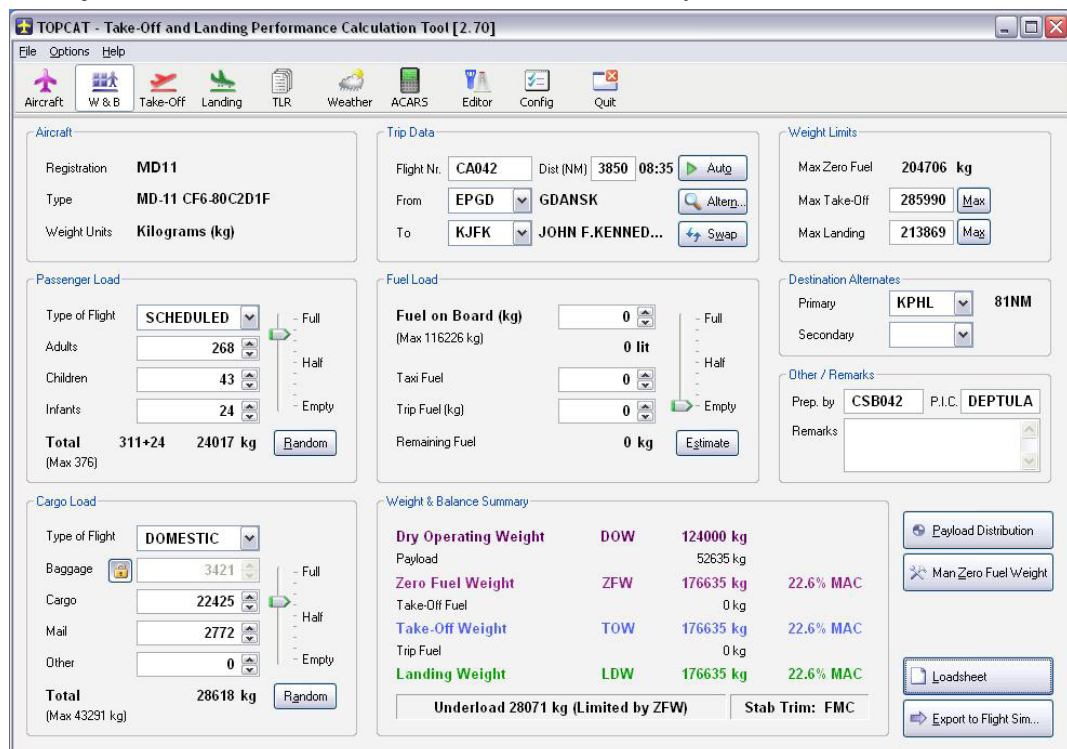


Rys. 1. Okno konfiguracji samolotów. Baza samolotów zapewnia dostęp do obsługiwanych modeli a także dane samolotów i ich konfigurację

zadanych parametrach program wylicza prędkości startu, zapas pasa (lub jego brak), ustawienia klap oraz trymera. Dla lądowania również dostajemy wyliczone prędkości, a także dodatkowo można jakie ustawienie automatycznych hamulców wystarczy abyśmy zatrzymali się przed końcem pasa.

Dla urealnienia powyższych obliczeń jest możliwość wczytania aktualnej pogody (VATSIM, IVAO, ActiveSky), która oczywiście wpływa na wynik obliczeń.

Dodatkowo istnieje wiele raportów, które program może wygenerować oraz wydrukować lub zapisać, tak aby pilot miał je pod ręką gdy będą potrzebne. (KD)



Rys. 2. Okno przygotowania lotu. Okno zapewniające dostęp do danych ładunkowych (zarówno pasażerów jak i cargo) i trasy lotu, na podstawie których wyliczane jest niezbędne paliwo, masy (ZFW, TOW, LW) i ich rozkład. Dzięki temu nigdy nie przekroczymy maksymalnych mas dla danej maszyny.

Rys. 3. Ustawienia startu

Dane do startu, wyliczane na podstawie raportów pogodowych oraz załadunku: prędkości, optymalne ustawienie klap, a także co najważniejsze niezbędna długość pasa (margines jaki powinien pozostać).

TOPCAT - Take-Off and Landing Performance Calculation Tool [2.70]

Aircraft
 Registration: **MD11**
 Type: **MD-11 CF6-80C2D1F**
 Weight Units: **Kilograms (kg)**

Conditions
 Wind (Dir/Speed): **210/20** HEAD 04 (X 20)
 Temperature (°C): **+14** +50°C MAX
 QNH (hPa): **1007** ALT 29.74
 Runway Condition: **DRY**
 Weather Source: **IWA0** [Update]

Configuration
 Take-Off Weight (kg): **176635** [Auto] [Max]
 Flaps Config: **OPTIMUM**
 Thrust Config: **NORM T/O**
 Air Conditioning: **PACKS ON**
 Anti Ice: **OFF**

Airport & Runway
 Airport: **EPGD** **GDANSK**
 Runway: **29** Length: **2799m** T.O.R.A. **2799m**
 Heading: **289°** Width: **45m** T.O.D.A. **2799m**
 Slope: **-0.4%** Clearway: **0m** A.S.D.A. **2799m**
 Obstacles: **0** [Details...] Stopway: **0m** Elevation: **488ft (149m)**

Temporary Runway Shortening
 From Runway Head (m): []
 From Runway End (m): [] [Clear]

Inoperative Items
 - None - [Edit...] [Clear All]

Perf. Limit Weight: 254866 kg **FLAPS 10 NORM T/O**

OAT	Limit (kg)	Code	V1	VR	V2	Margin	N1
+14°C	254866	FIELD	135-138	138	157	999m	109.1%

Stab Trim: FMC

[Runway Table] [Compute] [Results]

TOPCAT - Take-Off and Landing Performance Calculation Tool [2.70]

Aircraft
 Registration: **MD11**
 Type: **MD-11 CF6-80C2D1F**
 Weight Units: **Kilograms (kg)**

Conditions
 Wind (Dir/Speed): **220/14** HEAD 01 (X 14)
 Temperature (°C): **+14** +54°C MAX
 QNH (hPa): **1013** ALT 29.92
 Runway Condition: **DRY**
 Weather Source: **IWA0** [Update]

Configuration
 Landing Weight (kg): **176635** [Auto] [Max]
 Flaps Config: **50/EXT**
 Air Conditioning: **ON**
 Anti Ice: **OFF**
 Landing Mode: **MANUAL**
 Braking Mode: **MANUAL**
 Approach Speed Increase (kts): **0**

Airport & Runway
 Airport: **KJFK** **JOHN F. KENNEDY INTL**
 Runway: **13L** Length: **3048m** L.D.A. **3048m**
 Heading: **135°** Width: **46m** Elevation: **12ft (4m)**
 Slope: **+0.0%**

Calculation Method
 [Dispatch] [In-Flight]

Temporary Runway Shortening
 Landing Distance Reduction (m): [] [Clear]

Inoperative Items
 - None - [Edit...] [Clear All]

Perf. Limit Weight (In-Flight) 286019 kg

Limit Code	VRef	CLIMB
Reference Speed	142kts	
Approach Speed	147kts	
Landing Distance Required	LDR	1962m
Landing Distance (Actual)		1177m
Landing Distance (Remaining)		1871m

[Compute] [Results]

Rys. 4. Ustawienia lądowania

Dane do lądowania, wyliczane na podstawie raportów pogodowych oraz załadunku: prędkości, konfiguracja klap oraz hamulców i dystans niezbędny dla bezpiecznego lądowania.

Rys. 5. Przykładowy raport

Przykładowe okno służące do generowania raportów. Po wybraniu interesujących pilota informacji program generuje raport.

TOPCAT - Take-Off and Landing Performance Calculation Tool [2.70]

Runway/Intersection **29** **2799 m** **T.O.R.A.**

Wind: **210/20** Temp: **+14** QNH: **1007**

Runway Condition: **DRY** Flaps: **FLAPS 22** Thrust: **NORM T/O**

Air Condition: **PACKS ON** Anti Ice: **OFF** P.T.O.W. (kg): **176635**

No weather data available.
Click 'Wx Update' to download weather.

☐ Full Thrust ☒ Engine-out departures (EOSIDS)
☒ Reduced Thrust

Additional Runways 2 of 2

Runway	Int	TORA
☒ 11		2799 m
☒ 29		2799 m

[All] [None] [Full length] [Select]

Minimum runway length: [] m

No inoperative items [Edit...]

Landing - KJFK/JFK (JOHN F. KENNEDY INTL)

Runway: **13L** L.D.A.: **3048 m**

Wind: **220/14** Temp: **+14** QNH: **1013**

Runway Condition: **DRY** Flaps: **50/EXT**

Air Condition: **ON** Anti Ice: **OFF** P.L.D.W. (kg): **176635**

No weather data available.
Click 'Wx Update' to download weather.

☒ Dispatch Limits - Normal and Low visibility ☒ Required Landing Distances - Normal visibility
☒ Autobrake Landing Distances ☒ Required Landing Distances - Low visibility

Additional Runways 8 of 8

Runway	LDA
☒ 04L	3460 m
☒ 04R	2560 m
☒ 13L	3048 m
☒ 13R	4423 m
☒ 22L	2560 m
☒ 22R	3460 m

[All] [None] [Select]

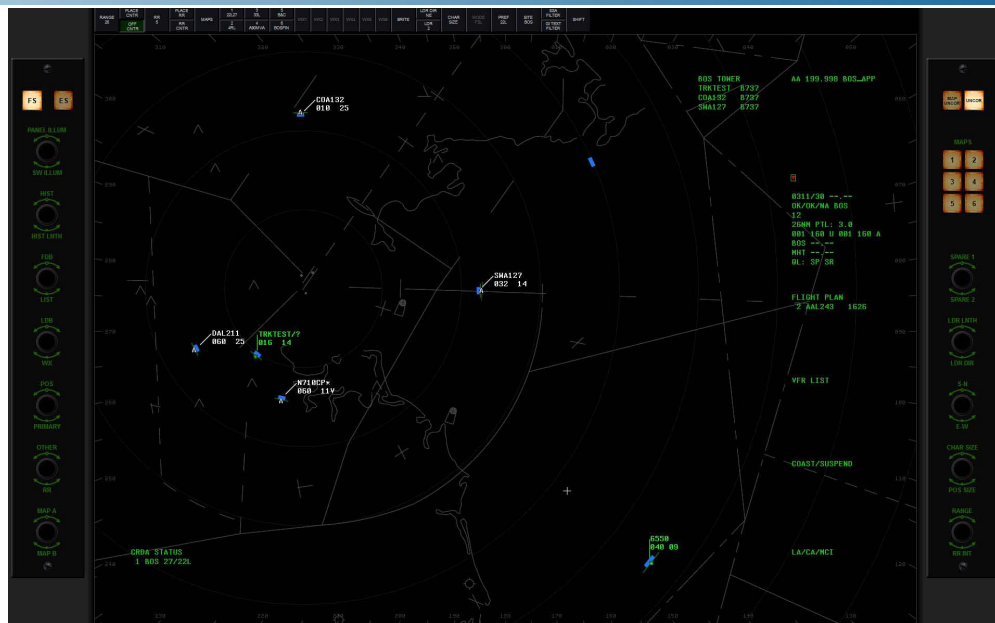
Minimum runway length: **2200** m

No inoperative items [Edit...]



Nowy klient vATC

Pojawił się nowy radar dla kontroli ruchu o nazwie vSTARS. Ciekawe czy i kiedy przyjmie się na naszych wirtualnych wieżyczkach. Więcej informacji tutaj: <http://vstars.metacraft.com>. Liczę, że któryś z kontrolerów znajdzie chwilę i napisze kilka zdań recenzji do VP. Na zdjęciu widoczny jest screen głównego ekranu.



Virtual Pilot Quarterly

Jeszcze w styczniu, kilka tygodni po wydaniu Virtual Pilot, pojawiło się angielskie wydanie czasopisma pod tytułem Virtual Pilot Quarterly. Idea powstała w wyniku rozmów między Zarządem PL-VACC a naszą redakcją. Jak wskazuje nazwa, będziemy starać się wydawać go co kwartał.

Celem czasopisma jest promowanie polskiego wirtualnego nieba. Będą się w nim pojawiać głównie przetłumaczone wydruki najlepszych tekstów z wydania krajowego. Oprócz tego chcielibyśmy informować o imprezach i planach.

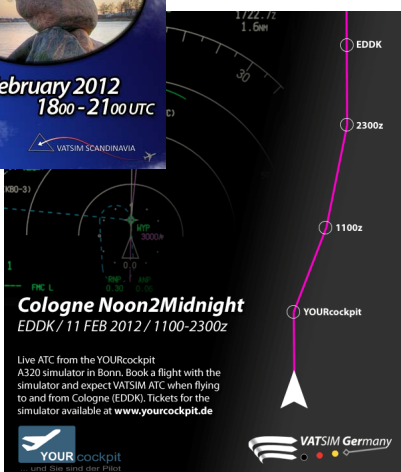
Zapraszamy wszystkich chętnych do współpracy. Jak zwykle, zapraszamy autorów tekstów. Szczególnie potrzebujemy osób, które chciałyby się podjąć tłumaczenia tekstów na angielski.

Przewidujemy, że początkowo VPQ będzie miał kilka stron. Podobnie zaczynaliśmy z Cassubian Newsletter, a dziś... Pierwszy numer, który był reklamowany na forum Vatsim oraz Facebooku, został pobrany prawie 200 razy w ciągu pierwszego dnia. :-)



Ciekawe imprezy tuż za naszą

Nasi bliźni i dalsi sąsiedzi w tym miesiącu organizują kilka ciekawych imprez. Szczególnie warto odwiedzić Kopenhagę. Polecam!



Stopka redakcyjna

Miesięcznik
Virtual Pilot
Nr 2(22)/2012 • Luty

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:

- Krzysztof Deptuła
- Marcin Dziadowiec
- Marek Iwiński
- Adrian Klawikowski
- Piotr Kuźnicki
- Tomasz Sokołowski
- Sławomir Wawak
- Maciej Vozhny

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.

Loty NON-RNAV

Loty NON-RNAV to w skrócie loty wykonywane w oparciu o tradycyjne pomoce radionawigacyjne takie jak np. czyli NDB, VOR, DME.

Drogi pilocie wyobraź sobie taką sytuację. Zaczęłeś pracę jako pilot u pewnego bogatego przedsiębiorcy (nie dość bogatego, aby kupić samolot z FMC) Do tej pory latałeś wyłącznie VFR. Samolot to np. Beech Baron który posiada odbiorniki VOR/DME i NDB, a nawet... wow... ILS. Rano w warszawskim hotelu budzi Cię telefon od szefa – za 3 godziny lecimy do Pyrzowic. Kawa na rozruch, sprawdzasz prognozę pogody i... kicha. METAR i TAF nie przewidują warunków do lotu VFR (nie ma VMC). Masz dwa wyjścia – ułotnić się dyskretnie z hotelu, na stoliku zostawiając karteczkę „przepraszam szefie”, lub zaplanować lot IFR NON-RNAV. Ponieważ jesteś twardzielem wybierasz drugie rozwiązanie.

Na początek przypominasz sobie zasady obowiązujące w lotach IFR NON-RNAV:

- plan lotu z lotnisk kontrolowanych musi prowadzić przez punkt wylotowy TMA lotniska odlotu,
- plan lotu z lotnisk kontrolowanych musi prowadzić przez punkt wlotowy TMA lotniska przylotu,
- poniżej FL 95 poza TMA lotniska wylotu i przylotu plan lotu nie musi się pokrywać z dolnymi drogami lotniczymi, powyżej FL 95 drogi te obowiązują,
- wylot z lotniska z opublikowanymi SID-ami NON-RNAV - np.. EPPO, EPGD, winien je uwzględniać, a pilot musi umieć je wykonać. Podobnie ze STAR-ami NON-RNAV
- górne drogi lotnicze są dla lotów NON-RNAV absolutnie niedostępne.
- kontrola może odmówić wydania zezwolenia na lot NON-RNAV powyżej FL95 (powodem może być np. sytuacja ruchowa).

No więc do roboty. Na początek sprawdzasz punkty wlotowe/wylotowe dla poszczególnych lotnisk. Gdzie?

W dokumentach RAD: <http://www.cfm.eurocontrol.int/RAD/>
Należy wybrać aktualny AIRAC, Appendix5 (Aerodrome DCT Limits), otwieramy *.pdf, przewijamy do RADAN EP** i odnajdujemy poszukiwany przez nas wykaz punktów:

Connecting points for DEP. from airfields:

EPBY: BEBAL/DEKUT/NEREK
EPKK: BABKO/BALOS/JED/LENOW/ORSOX/RINAM/ SKAVI
EPKT: BANET/LUPUX/MOKOS/MYSKO/ORSOX/ SUDOL
EPLL: LDZ/SUBAX
EPRZ: ARSOG/MAXAM/PIGAT/RZE/VELAX
EPSC: CHO/GOMEX/IRGET/ROVEK
EPWR: APTAS/ARMEX/DEVAK/DODER/RASUT/ TRZ/VAGSA/XELET
EPZG: KELOD

Connecting points for ARR. to airfields:

EPBY: BEBAL/NEREK/REDMO
EPKK: BALOS/KRA/KRW/SKAVI/VAVEL
EPKT: BAREX/KTC
EPLL: LDZ
EPRZ: ARSOG/BIA/MAXAM/PIGAT/RZE/VELAX
EPSC: CHO/OL
EPZG: BAREP/BBM/OBOLA

Na liście nie ma na przykład lotniska EPWA, ale to wcale nie oznacza, że obowiązuje zasada „lecem jak chcę”.

W przypadku lotnisk posiadających procedury SID lub STAR punkty które są początkiem SID-ów domyślnie stają się punktami wylotowymi, a są początkiem STAR-ów, stają się wylotowymi. Zapis o tym informujący znajduje się w tym samym dokumencie RAD:



For AD's where SID/STARs are published:

- the last RP of the SID shall be filed as the first RP of the route,
- the first RP of the STAR shall be filed as the last RP of the route.

W przypadku Warszawy, gdzie poza RNAVowymi SID/STAR nie mamy żadnej alternatywy, należy poprosić służbę ATC o wektorowanie. Oczywiście SID-a lub STAR-a w TMA Warszawa z wyposażeniem które masz na pokładzie nie jesteś w stanie wykonać, ale pewne zasady obowiązują, najważniejsza – musisz umieć określić kiedy znajdziesz się w punkcie wylotowym.

Przystępujesz do planowania lotu. Przed Twoim nosem ląduje mapa TMA Warszawa (dostępna tutaj à http://www.pl-vacc.org/files/maps/ead/EP_ENR_6_2-5.pdf) i zaczynamy (od tej chwili będzie „my”, bo troszkę pomożę).

Zakładamy, że nie ma kontroli.

Lecimy na południowy zachód, więc wylot z TMA przez jedyny słuszny punkt: EVINA (patrz mapka na poprzedniej stronie).

Sprawdzamy jakie mamy dostępne pomoce radionawigacyjne (cały czas planując wylot przez punkt EVINA).

Dostępne mamy następujące VOR/DME:

- OKC (OKE)
- WAR
- LIN
- KRN

LIN i KRN absolutnie nieprzydatne (nie ma żadnych radiali na mapie), OKC praktycznie na lotnisku. Zostaje WAR (Zabórów).

Przewidujemy start z pasa 29. Więc po starcie planujemy pierwszy punkt WAR. Co dalej. Po radialu 187 od WAR bezpośrednio na EVINA. Wszystko dobrze, ale jak zorientować się kiedy będziemy mijać punkt EVINA? DME się kłania. Lecąc po radialu 187 od WAR, EVINA znajduje się w odległości 99 km od

WAR, „po ludzku” 53,4NM.

Co dalej? Mapka dolnych dróg lotniczych i co widzimy na południu? Piękny VOR/DME JED. Więc po EVINA (opuszczamy TMA Warszawa) bezpośrednio na JED. Wpisujemy następny punkt w plan lotu. Na razie mamy WAR EVINA JED. Planujemy po radialu 1 do JED. Odległość do JED 83 km, „po ludzku” 44 NM. Teraz musimy dolecieć do Pyrzowic. Sprawdzamy punkty wejścia. EPKT i EPKK znajdują się w jednym TMA. Szukamy mapy à http://www.pl-vacc.org/files/maps/ead/EP_AD_2_EPKK_5-2-1.pdf

Z tego kierunku punktem wejścia jest NDB KTC. Więc planujemy KTC. Jak tam dolecimy? Po radialu 252 od JED (patrz mapka na tej stronie).

Plan lotu mamy ułożony: DCT WAR DCT EVINA DCT JED DCT KTC / FL 80 (nie wyżej, bo się boimy). Szef i tak płaci za paliwo. Planujemy lotnisko zapasowe. Balice (EPKK) są blisko i posiadają dobrą infrastrukturę, planujemy Balice.

Napracowaliśmy się, więc zapuszczamy muzykę, nóżki na stolik (trzeba odpocząć przed lotem). Coś jednak nie pasuje.

Który pas w Pyrzowicach? 27 to jasne – tak pokazuje METAR na chwilę obecną i taka jest prognoza TAF. Podejście. Opublikowane – racetrack. Pas 09?. Też się da, podejście jest opublikowane na mapie.

Coś Cię jednak drogi pilocie gryzie w duszy (nie ma mnie, jestem w toalecie).

Mapy na stół. Wróciłem z toalety, przemyślny całą trasę jeszcze raz.

Nasz plan:

- start pas 29 z Lotniska Chopina,
- po starcie bezpośrednio na WAR,
- przechwytyjemy radial 187 od WAR, w odległości ~53 NM, łapiemy sygnał JED i po radialu 181 do JED lecimy 44 NM. Nad JED radial 252 od JED i lecimy w kierunku NDB KTC. Dalej opublikowane podejście.



Hmm. Czy jesteśmy w stanie posługując się DME JED określić kiedy wlecimy nad KTC? Niestety nie. Na mapie brakuje odległości między JED, a KTC (dokładniej brakuje odległości między punktami GIRLU i MOKOS). Jak więc określić moment wlotu nad KTC? Dość proste: lecimy po radialu od JED, mając jednocześnie włączony odbiornik ADF (to ten, który odbiera sygnał NDB). Kiedy przechwycimy sygnał NDB lecimy bezpośrednio na niego. W momencie kiedy igła obróci się o 180 stopni jesteśmy nad KTC i zaczynamy podejście proceduralne. Oczywiście w tym momencie mamy już ustawioną częstotliwość ILS w Pyrzowicach (czyli KAT) Jak zaplanować zniżanie? No cóż – mamy problem, do tego potrzebna jest nam odległość między JED, a KTC. Mamy jednak mapę, a każda mapa ma skalę. Linijka w ruch i po chwili wiemy, że odległość między JED, a KTC to ~43 NM. Plan lotu gotowy.

WAR EVINA JED KTC FL 80

Zapisujemy sobie wszystkie częstotliwości pomocy radionawigacyjnych i kontroli którą spotkamy po drodze i jedziemy na lotnisko.

Szef załadował się na pokład razem z sekretarką (wooooooow) i nagle zonk. Znowu będziesz sam, ja zostaję na płycie L. Szef chce lecieć nad chmurami. Prognoza pogody wskazuje, że czeka Cię lot na FL120. Uciekasz z samolotu lub popelniasz seppuku? Nic z tych rzeczy. Jeszcze raz patrzysz na mapy. Tym razem dolnych dróg lotniczych à http://www.pl-vacc.org/files/maps/ead/EP_ENR_6_2-1.pdf Między EVINA, a JED będziesz się poruszał po drodze M985, następnie po drodze T709. Korygujesz plan lotu (FL120) i wysyłasz go w postaci

WAR EVINA, M985 JED, T709 KTC FL120

i oczywiście dopisek NON-RNAV.

Teraz pojawiają się różne warianty:

1. Nie ma kontroli – wysyłasz plan lotu, wykonujesz zgodnie z planem.

2. Jest kontrola EPWA_TWR – wysyłasz plan lotu jak wyżej, należy zgłosić chęć wykonania lotu NON-RNAV (paszczowo –

czyli poinformować kontrolera), po odlocie wykonujesz zgodnie z planem.

3. Jest EPWA_TWR, EPWA_APP. Wysyłasz plan lotu. Dostajesz zezwolenie na lot, uruchamianie kołowanie itd. i... „po odlocie oczekujecie wektorów”.

Rozpatrujemy wariant trzeci.

Masz zgodę na start, żegnamy się z EPWA_TWR, po starcie przechodzisz na częstotliwość EPWA_APP. I słyszysz od „szczwanego kontrolaka” - „w lewo kurs 260, następnie po radialu 187 od WAR bezpośrednio na EVINA, zgłoście EVINA”. Na mapce to ta czerwona linia. Krótko mówiąc skrót trasy.

Co robić – wywieść białą flagę, wyskoczyć ze spadochronem zostawiając szefa i sekretarkę na pokładzie? Spokojnie. Wcale nie musisz dolecieć do WAR aby przechwycić radial. Grzecznie wchodzisz na kurs 260, przechwytyujesz radial 187 i po radialu lecisz spokojnie do EVINA. Lecąc po radialu 187 w odległości 53,4 NM będziesz w punkcie EVINA.

Możesz dostać inny wektor, jednak jw. radial 187 i odległość 53,4 NM od WAR definiują jednoznacznie punkt EVINA. Po EVINA lecisz zgodnie z planem, za JED początkowo po radialu do momentu przechwycenia sygnału NDB KTC, następnie bezpośrednio na KTC. Jeśli jest kontrola możesz dostać wektory (i prawie na pewno dostaniesz), jeśli nie kręcisz ślicznego racetracka, przechwytyujesz sygnał ILS, stabilizujesz się, lądujesz.

Przyziemiasz mięciutko, kołujesz do stanowiska, wyłączasz silniki i całą resztę.

Szef gramoli się z samolotu, Ty wykorzystując ten moment dajesz sekretarce swój numer telefonu. Na pewno nie odmówi spotkania przy kawie J tak dobremu pilotowi. (MI)

Przypisy

Kontrolak – Mityczny stwór którym młodzi stażem piloci straszą się nawzajem. Zbitka słów kontroler i wilkołak. Według opowieści widząc na ekranie radaru młodego stażem pilota oblizują się, żądni świeżej krwi. Podobno mają w zwyczaju grilować wieczorami na wolnym ogniu młodych stażem pilotów, spożywając ich potem na śniadanie. Wygląd zewnętrzny: „brody ich długie, kręcone wąsiska, wzrok dziki, suknia plugawa”.

To oczywiście tylko bajki i legendy pl-vacc. W rzeczywistości kontrolerzy są życzliwi dla pilotów którzy mają głowy nie tylko po to, aby nosić na niej czapkę.



Latanie to moja robota – wywiad z pilotem liniowym

Macej Vozhny: Witaj Torsten. Poprosiłeś mnie, aby nie ujawniać linii lotniczych, w których pracujesz. Czy możesz powiedzieć dlaczego?

Torsten: Będę odpowiadał na pytania dotyczące procedur i warunków pracy w mojej linii, a ta nie za bardzo akceptuje takie „wycieki”. Mogę tylko powiedzieć, że pracuję u jednego z największych europejskich przewoźników.

MV: Ok, wszystko jasne. Zacznijmy od początku. Jak zostałeś pilotem liniowym?

T: Studiowałem medycynę, gdy przeczytałem ogłoszenie, że linia lotnicza prowadzi nabór kandydatów na pilotów. Zgłosiłem się ze sceptycznym nastawieniem, gdyż chętnych było bardzo wielu. Po serii testów, badań itp. wybrano szóstkę - w tym mnie.

Na początku zostaliśmy wysłani na Florydę, gdzie zrobiliśmy PPL, następnie CPL oraz uprawnienia na loty IFR. Po powrocie do linii odbyło się szkolenie i egzaminy na ATPL i zostaliśmy oddelegowani do Paryża, gdzie po szkoleniu praktycznym i egzaminie uzyskałem uprawnienia na drugiego pilota samolotu Dash 8. Wróciłem do siebie i zacząłem pracę. Z czasem zostałem kapitanem D-8, następnie „przesiadłem” się na Fokkera 100 i po kilku latach lotów w charakterze „drugiego” zostałem kapitanem. To tak w skrócie.

MV: Jak długo lataasz?

T: Nie licząc czasu szkoleń, zawodowo jako pełnoprawny pilot liniowy latam od 20 lat.

MV: Możesz powiedzieć jaki masz nalot i ogólnie jak wygląda Twój grafik pracy.

T: Nalot to przeszło 11 tysięcy godzin. Średnio rocznie wypada w okolicach 500 godzin. Jednak ze względu na to, że bardzo sobie cenię życie rodzinne na własną prośbę jestem zatrudniony na 80% stawki. W takiej sytuacji miesięcznie przysługuje mi 14 wolnych dni. Jeśli chodzi o grafik, to jest to bardzo różnie. Bywa, że jeden dzień latam potem mam dwa dni wolne, bywa że latam 6 dni pod rząd. Są dni, gdy wykonuję jeden lot, a są takie gdzie wypadają mi cztery loty. Bywa, że jestem wzywany do lotu poza planem, bo inny pilot się rozchorował. Grafik ustala linia i nie mam na to żadnego wpływu. W każdym przypadku mam obowiązek stawić się w pracy na minimum 70 minut przed planowanym odlotem.

MV: Na jakich trasach lataasz i czy „zaglądasz” do Polski?

T: Fokker jak wiadomo to nie „długodystansowiec” więc są to głównie loty po całej Europie, północnej Afryce i zachodniej Azji. W Polsce też bywam stosunkowo często. Głównie Warszawa i Kraków, ale zdarza się Poznań, Katowice, a kiedyś nawet Szczecin.

MV: Jak oceniasz nasze lotniska i obsługę kontrolerską?

T: Myślę, że sporą bolączką polskich lotnisk jest wyposażenie. Chyba nigdzie nie przychodzi mi tak często podchodzić nieprecyzyjnie jak w Polsce. W Polsce też chyba najczęściej razy zdarzało mi się odchodzić na zapasowe, gdyż nie było warunków

do lądowania w oparciu o NDB. Jeśli chodzi o infrastrukturę to Warszawa i Kraków można spokojnie nazwać lotniskami na odpowiednim poziomie, jednak pamiętam, że jak lądowałem w Szczecinie to myślałem, że coś mi się poplątało i ląduję na jakimś lotnisku aeroklubowym. Nie chcę nikogo urazić. Było to kilka lat temu i zapewne wiele się zmieniło na lepsze.

Co do kontroli to spokojnie na dzień dzisiejszy można mówić o poziomie europejskim, ale jeszcze kilka czy kilkanaście lat temu było nie najlepiej.

MV: A gdzie spotykasz się z najgorszą kontrolą?

T: Bezwzględnie Rosja i Białoruś. Są wyjątki, ale generalnie jest bardzo słabo, szczególnie z językiem.

MV: Często się słyszy, że dla każdego pilota latanie to pasja. Czy to prawda?

T: Dla mnie latanie to po prostu moja robota. Nie należę do grona tych, którzy bez tego nie mogliby żyć. Latanie liniowe jest strasznie nudne, jednak jak się mówi w naszym środowisku: „dopóki jest nudne wiesz, że wrócisz do domu w jednym kawałku”. Tak naprawdę to zawód pilota liniowego to nie tylko latanie. Przelot z punktu A do punktu B to jakieś 30% wykonywanych czynności. Większą część poświęca się na briefing, wypełnianie sterty papierów, doglądanie prawidłowego załadunku bagażu, koordynacja z szefem pokładu wszelkich kwestii związanych z pasażerami, planowanie paliwa, „kapitański” przegląd techniczny samolotu itp.

MV: A propos. Jak prawidłowo planuje się ilość zabieranego paliwa.

T: Schemat jest następujący (obliczenia według odpowiednich tabel)

- paliwo potrzebne do kołowania
- paliwo na przelot do lotniska docelowego
- zapas na 30 minutowy holding z uwzględnieniem, że będzie wykonywany na 1500 stopach, a więc solidne spalanie
- paliwo na lot do lotniska zapasowego
- zapas techniczny zakładający, że w związku z jakimiś usterkami podczas całego lotu będzie konieczność korzystania z zasilania z APU.

Do tak uzyskanej sumy dodaje się obowiązkową 5 procentową rezerwę. Oprócz tego kapitan może zażyczyć sobie dodatkowego paliwa i nikt mu tego odmówić nie może (tak zwana rezerwa kapitańska). Jednak tutaj pojawia się już pewien szkopuł. Pilot tankujący powyżej tego co zgodnie z obliczeniami jest niezbędne mocno naraża się swojej linii i jest to wpisywane w odpowiednie „kartoteki”. Taki pilot naraża linię na dodatkowe koszty. Na przykładzie Fokker 100 każda dodatkowa tona paliwa to zwiększenie spalania o około 2% ze względu na dodatkowy ciężar. Bywają także sytuacje, gdzie nie planuje się paliwa, tylko tankuje „ile wlezie”. Chodzi tu o cenę na poszczególnych lotniskach. Dla przykładu, jeśli lecimy do Libii, gdzie paliwo jest znacznie tańsze to w tamtą stronę bierze się niezbędne minimum, a w Libii tankuje się do granicy możliwości.

MV: Słyszałem, że są sytuacje, gdy nie ma konieczności planowania lotniska zapasowego.

T: To prawda, jednak muszą być spełnione srogie warunki. METAR i TAF musi prognozować bardzo dobre warunki atmosferyczne. Lotnisko docelowe musi być wyposażone w minimum

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

dwie drogi startowe z czynnymi wszystkimi pasami. Procedury lotniska muszą umożliwiać wykonanie circle to land. Dodatkowo zmienia się też planowanie paliwa. W miejsce 30 minutowego holdingu planuje się holding 45 minutowy.

MV: Jednego z autorów pytań do Ciebie interesowało, jak wygląda sytuacja wyżywienia. Czy linie dobrze dbają o swoich pilotów, czy musisz zabierać kanapki z domu?

T: (śmiech) Kanapek ani termosy nie zabieram. Ale rozpieszczani w tej kwestii też nie jesteśmy. Przy lotach ponad dwugodzinnymi pasażerom przysługuje posiłek, przy lotach krótszych jakaś przekąska. Niestety, i tu możesz się zdziwić, załódze to nie przysługuje. Na szczęście wielu pasażerów rezygnuje z posiłku więc głodni nie latamy. Linia ma obowiązek zapewnić nam śniadanie w przypadku konieczności noclegu w hotelu. Reszta na własny koszt.

MV: Teraz ciut poważniej. Czy zdarzyło Ci się zgłaszać may-day?

T: Nie. Nigdy. O dziwo najbardziej potencjalnie niebezpieczną sytuację miałem w trakcie szkolenia na Florydzie, gdzie podczas lotu treningowego przestał działać jeden z silników. Wtedy instruktor, z którym leciałem zgłaszał emergency. Natomiast odpukać przez 20 lat zawodowego latania nie miałem żadnej poważnej „przygody”.

MV: A jeśli chodzi o mniej istotne usterki, to czy zdarzają się często i czego dotyczą?

T: Usterki się oczywiście zdarzają, jednak z reguły są to takie drobiazgi, które nie mają wpływu na bezpieczne kontynuowanie lotu. Znacząca większość takich usterek jest wykrywana jeszcze podczas przeglądu samolotu przed startem i jest tego sporo. Średnio raz w miesiącu siadam do innego samolotu niż był przewidziany do danego lotu właśnie ze względu na serwisowe wykrycie jakiś problemów. W locie najpoważniejszą sytuację jaką sobie przypominam miałem 10 minut po starcie z lotniska macierzystego, gdy totalnie „padł” panel autopilota. Fokker nie ma możliwości zrzutu paliwa więc krążyliśmy półtorej godziny w holdzie aby wylądować na lotnisku startu.

MV: Kiedy zdarza Ci się podchodzić w trudnych warunkach do lądowania, to jak wygląda sytuacja jeśli chodzi o stres. Myślisz o tym, że za plecami masz kilkadziesiąt osób, których życie leży w Twoich rękach?

T: W Twoim pytaniu jest zawarta zła filozofia całego zagadnienia. Nie ważne ilu mam pasażerów to raz. Czyli nie ma potęgowania stresu wprost proporcjonalnie do ilości pasażerów na pokładzie. Do tego włącza się instynkt przetrwania – w końcu ja też chcę żyć a jestem jedną z osób na tym pokładzie. Należy to ująć w taki sposób. Decyzję o lądowaniu podejmujemy w momencie kiedy warunki i procedury na to pozwalają. Jesteśmy szkoleni do lądowania w różnych warunkach. W przypadku tych „trudnych” lądowań nie mogę mówić o stresie. W miejsce tego po prostu jesteśmy jako załoga znacznie bardziej skoncentrowani i tyle.

MV: Czy uważasz, że uprawiasz niebezpieczny zawód?

T: Nie. To jest zupełnie normalna robota. Statystyki mówią tu same za siebie. Dużo więcej ryzykuję jadąc samochodem niż lecąc samolotem. Pewnie jestem w grupie ryzyka wyżej od urzędnika pocztowego, ale na pewno bardziej niebezpiecznym jest

zawód górnika, strażaka itp.

MV: Powszechnie wiadomo, że niemal każdy kierowca samochodu już dzień po odebraniu prawa jazdy uważa się za mistrza czterech kółek. Jak to jest z pilotami. Czy też tak jest, że każdy uważa się za asa przestworzy?

T: Ciężko mi mówić o innych. Ja do tej grupy się nie zaliczam. Uważam, że jestem dobrze przygotowany do wykonywania swojej pracy, ale mam też świadomość, że choćby w naszej linii jest wielu pilotów znacznie lepszych ode mnie.

MV: Do wielu katastrof dochodzi ze względu na zły dobór załogi. Kapitan popełnia błąd, a „drugi” boi się mu zwrócić uwagę. Jak do tych spraw podchodzi się w Twojej linii?

T: To jest kluczowe zagadnienie mające wpływ na bezpieczeństwo lotów, i w naszej linii podchodzi się do doboru załogi w sposób bardzo poważny. Jeśli dostaję nowego „drugiego” to sporo z nim rozmawiam przed pierwszym wspólnym lotem. Nie wsiadę do samolotu z pilotem, który mnie się boi. Często używam takiego tekstu: „Jak zauważysz, że popełniam błąd i nie zwrócisz mi na to uwagi, to jeśli się nie zabijemy, to po wylądowaniu ja zabiję Ciebie” (śmiech).

MV: Na koniec pytanie nurtujące vatsimowską brać. Wiem, że sporadycznie, ale zdarza Ci się polatać w sieci. Jakie widzisz największe różnice w porównaniu z realem.

T: Po pierwsze macie dużo lepiej niż liniowy pilot. Lecicie kiedy chcecie, czym chcecie i gdzie chcecie i to jest wolność i pasja a nie robota, jak w moim przypadku. Co do samego symulatora to oddaje dość wiernie zachowanie samolotu w trybie autopilota, jednak „z ręki” to zupełnie inna bajka. Co do komunikacji, to jak was się słucha to jakby człowiek podręcznik ICAO czytał. Za dużo gadacii (śmiech). W realu wszystko się skraca jak można. Ważne, żeby obie strony się dobrze rozumiały. Używacie za dużo zwrotów grzecznościowych itp. Jednak zasadniczą kwestią jest tu wasza pasja i zaangażowanie, za co należy wam się pełny szacunek. To niesamowite, jaką wiedzę chce wam się nabywać, aby symulować lotniczy świat. Gdybyśmy siedli przy piwie i trzymali się tylko tematu technik pilotażu, procedur itp. to godzinami byś mnie mógł bajerować, że jesteś pilotem i raczej bym się nie połapał, że wirtualnym.

Dalsza część wywiadu w marcowym Virtual Pilot.



Trójkąt prawie bermudzki

czyli gdzie nam zaginęli piloci

W styczniowym numerze VP wszyscy czytaliśmy jak fantastycznie radzi sobie nasz FIR – cyferki, których milion przetworzył analityczny umysł Leśnego Dziadka (w skrócie: PK) nie kłamią. Przetłumaczono to nawet na języki obce, zaś serwer wydawcy przeżył prawie DDoS przez „ACTA” wykorzystane przez PK. Nadreprezentacja polskiej społeczności wirtualnych pilotów i kontrolerów sprawia, że ani Hitroł, ani Majami nam nie podskoczy. Pięknie.

Ósmego stycznia ogłoszono ciekawą imprezę lotniczą – obsadzone trzy duże lotniska – Ryga, Kiszyniów i nasza Wawa. Zaangażowano w to dużą ilość środków, bo międzynarodowe sprawy tego wymagają. Wydawałoby się – idealna okazja, do masowego fruwania na miarę wskaźników rodem z tekstu PK. Do tego jeszcze Cassubian VA wyskoczyła z zapowiedzią, że otwiera regularne połączenie do Kinszas w stylu PRL. WOW! Co drugi w przestrzeni, to będzie Kaszubi...

Przyszła 22.01 i „Almost Bermuda Triangle” aka Kinszas. Wyniki:

EPWA		EVRA		LUKK		EPGD		EPKK	
DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR	DEP	ARR
44	40	15	14	19	25	9	7	19	12
84		29		44		16		31	
204									

W skali zlotu 58 operacji na godzinę. Z 17 Kaszubów też tylko

pięciu polatało. Pomysłodawca chyba proroczo przewidział tytuł zlotu – Trójkąt Bermudzki. Tam też co chwila coś ginie...

Stwierdzenie, jakie padło w wątku o zlocie, że „traffic nie dopisał” wydaje się deczko bez sensu. Może gdyby 204 operacje zwałyby się na EPWA, to byłoby dobrze? Ja wiem, że nasi ATC przepchną i 500, tylko czy o to chodzi? Czy wtedy, jeśli na jedno lotnisko przypada 106 próśb o zgodę na lot lub 98 na lądowanie, zlot będzie udany? Jaką wartość trzeba przyjąć, by uznać zlot za udany?

Kiedy ostatnio lecieliście na swojej ulubionej trasie powrotnej i mieliście 13 różnych instancji kontroli, a niektóre egzotyczne niczym średnie temperatury 2011 roku? Kiedy ostatnio lecieliście w trakcie eventu nie po to by wisieć w godzinnych holdach, tylko by w rozumnym czasie wektorami bądź standardowo usiąść na pasie, a to wszystko w opiece od CTR po GND?

Dziwnym trafem te same statystyki dla czasu przewidzianego na zlot pokazują co następuje (patrz tabela na dole)

Cyfrы cyframi, ranking rankingiem, ale musi też być gdzieś miejsce na klimaty. Nie mogę się zgodzić z podsumowaniem, pod którym żaden z (minimum) 200 użytkowników jarzących co się wokół dzieje nawet nie podpisał. Może tak przywykliśmy do wysokich wskaźników ruchu w dni powszednie, że imprezki, w trakcie których nie bite są światowe rekordy, z założenia traktuje się jako nieudane? Dlaczego Kiszyniów i Ryga podsumowują event bardzo pozytywnie, mimo że i w tych FIR-ach nie padły żadne rekordy, a u nas bidolenie, że było słabo...

Może nowy ACCPL4 coś zmieni? Wszakże, jak dowodzi PK, chodzi o to, by nadal było pełne niebo. Pełniejsze niż gdzie indziej. Pełne tych co chcą, a nie tych, co chcą coś udowodnić. Reszta ginie. W trójkącie bermudzki. (AK, MV)

VATSIM Traffic Ranking World Airports

Top 200 Airports

Pl.	ICAO	City	Name	Sum
1	EGKK	London	Gatwick	85
2	EPWA	Warsaw	Okecie	84
3	LOWW	Vienna	Schwechat	73
4	EGLL	London	Heathrow	70
5	KATL	Atlanta	William B Hartsfield	60
6	KSFO	San Francisco	San Francisco	56
7	KLAX	Los Angeles	Los Angeles	56
8	KJFK	New York	John F Kennedy	50
9	EDDF	Frankfurt/Main	Frankfurt	49
10	LOWI	Innsbruck	Innsbruck	46
11	LUKK	Kishinau	Kishinau	44
12	KSEA	Seattle	Seattle-Tacoma	42
13	LPPT	Lisbon	Lisbon	39
14	KMIA	Miami	Miami	39
15	KMSP	Minneapolis	St Paul	36
16	EHAM	Amsterdam	Schiphol	35
17	LGAV	Athens	Eleftherios Venizelos	34
18	ENGM	Oslo	Gardermoen	34
19	KLAS	Las Vegas	McCarran	33
20	KORD	Chicago	O'Hare	33
21	EPKK	Krakow	John Paul II International Ap.	31
22	UKBB	Kiev	Borispol	31
23	LTBA	Istanbul	Ataturk	31
24	EVRA	Riga	Riga	29

Wyniki Cassubian w styczniu

Dane operacyjne za styczeń 2012 roku, jakie Zarząd otrzymał do wglądu od początku budziły pewne zastrzeżenie. Starsza referentka Działu Analiz K.Ryśka twierdziła, że do zestawienia mógł wkrącić się błąd spowodowany atakiem typu DDoS na serwery Firmy dokonany przez aktywistów przeciwnych i w ogóle żądających wglądu w ACTA. Prawdopodobne jest jednak także to, że K.Ryście po prostu padł DOS, na którym mimo usilnych próśb Działu IT - wciąż pracuje.



Tak czy inaczej po dokładnym sprawdzeniu danych okazało się, że są zgodne z prawdą, a prawda i szczerść w naszej Firmie, to norma. Z resztą, po co mieliby to robić...

Jest to nie tylko najlepszy styczeń od początku działalności

Firmy, ale także miesiąc z największą liczbą wykonanych operacji w ogóle. Na ten wynik złożyła się ponadprzeciętna aktywność załóg latających, w tym także emerytów (popieramy plany obniżenia wieku emerytalnego!):

Złote:

- kpt. I. Wolczynski – 40 lotów
- kpt. P. Widzowski – 30 lotów
- kpt. T. Mądrzak – 27 lotów
- kpt. D. Dabrowski – 26 lotów
- kpt. A. Klawikowski – 25 lotów

Srebrne:

- kpt. K. Deptuła – 18 lotów
- kpt. Ł. Banasik – 15 lotów

Brązowe:

- kpt. M. Stabryła – 11 lotów
- kpt. B. Kowal – 10 lotów
- kpt. M. Szczygiel – 10 lotów

Zarząd z optymizmem patrzy w przyszłość, bo to wyniki na miarę naszych możliwości. Tymy wynikamy otwieramy oczy niedowiarkom, mówimy, to jest nasze, przez nas wykonane, w oparciu o szereg instytucji i tak to się kręci. A potem się zrobi protokół zniszczenia ACTA i członkowie Zarządu, jako główni konsultanci, otrzymają parówki w baraniej kiszce. W baraniej kiszce? Tak, z filmu.

Gratulacje!

www.cassubian.pl

OFERTA

Zarząd linii lotniczej Cassubian ogłasza nabór na szkolenie lotnicze w zakresie:

- frazeologia lotnicza w teorii i praktyce,
- konstruowanie planów lotu w oparciu o wytyczne ICAO,
- sprawne wykonywanie lotów w sieci Vatsim.

W programie między innymi:

- wykonywanie lotów w sieci wewnętrznej (treningowo) z innym ruchem powietrznym, w tym różne rodzaje operacji (holdingi, podejścia proceduralne, MA i inne),
- wykonywanie lotów w sieci Vatsim (z zapewnioną kontrolą na lotnisku ćwiczeń – TWR/APP/CTR)
- frazeologia lotnicza ENG/PL.

Szkolenie odbywa się na zasadzie współpracy między szkolącym się i jego opiekunem (mentorem), który dobiera zestaw zagadnień i ćwiczeń odpowiedni dla indywidualnych potrzeb kursanta.

REKRUTACJA I SZKOLENIE

- Celem szkolenia jest podniesienie u uczestnika podstawowej wiedzy lotniczej w oparciu o doświadczenie pilota-opiekuna i wypracowane w ramach Cassubian VA metody.
- Liczba uczestników jest ograniczona. (max. 5, może ulec zmianie).
- Czas szkolenia zależy od aktywności zainteresowanego oraz dostępności szkolących, nie może przekraczać jednak 60 dni.
- Informacja o uczestnikach i wyniku ich szkolenia (POZYTYWNY/NIE UKOŃCZYŁ) będzie publikowana i aktualizowana na bieżąco.
- W przypadku większego zainteresowania będzie stworzona zostanie lista oczekujących.
- Rekrutacja polega na wypełnieniu formularza zgłoszeniowego, którego treść oraz analiza statystyk będzie podstawą kwalifikacji kandydata.

POTENCJAŁ FIRMY

Zapewniamy:

- doświadczonego pilota-opiekuna, który pomoże przygotować się do lotów, będzie je śledził i przeprowadzi z pilotem analizę operacji po ich wykonaniu,
- linki do odpowiednich materiałów szkoleniowych,
- wsparcie w procesie podnoszenia kwalifikacji.

Informacje ogólne

- Udział w szkoleniu nie jest tożsamy z rozpoczęciem pracy w charakterze pilota linii Cassubian VA.
- Cassubian VA jako organizator szkolenia nie bierze odpowiedzialności za dalsze poczynania kursanta po ukończeniu całego cyklu ani nie uprawnia go do posługiwania się znakiem Cassubian VA.
- Organizator może w każdej chwili zakończyć szkolenie, bez podania przyczyn.
- Organizator nie wydaje żadnych legitymacji, zaświadczeń ani innych dokumentów związanych z projektem.

STRONA PROJEKTU

WWW.SZKOLA.CASSUBIAN.PL



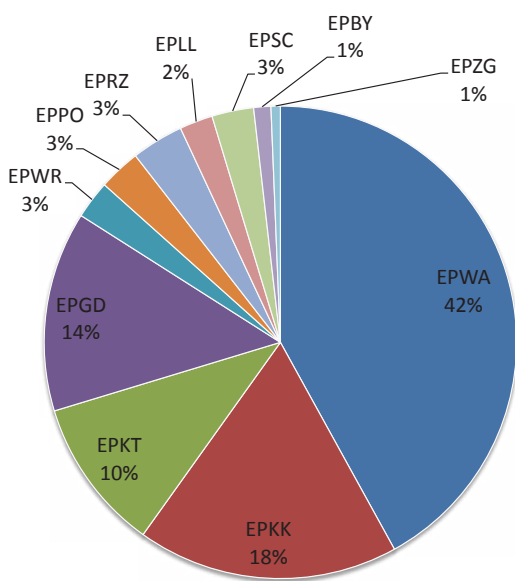
PLVACC podsumowanie 2011

O sukcesie działalności polskiego VACC chyba nikogo nie trzeba specjalnie przekonywać. Wystarczy dowolnego wieczoru wejść na naszą stronę internetową, aby rzucić okiem na ruch samolotów i obsadę kontrolerów. Nieustannie coś się w polskiej wirtualnej przestrzeni dzieje. Obserwuję nasz VACC już od wielu lat i dobrze pamiętam czasy, gdy o godzinie 20 po kontrolerach nie było śladu. Dlatego nie potrzebuję żadnych cyfr, aby wiedzieć, że podążamy we właściwym kierunku. To po prostu widać! Nasz wirtualny świat staje się jednak coraz bardziej bogaty w narzędzia, w tym statystyczne, więc grzechem byłoby tego w końcu namacalnie nie udowodnić.

Wymiernie...

Zacznę od najłatwiejszego – analizy liczby operacji lotniczych na lotniskach porównując rok 2011 w stosunku do roku 2010. Jednocześnie postaram się unikać powtórzeń statystyk „Leśnego Dziadka” PK z poprzednich numerów VP.

Udział poszczególnych lotnisk w obsłudze ruchu w 2011 rozkładał się następująco:



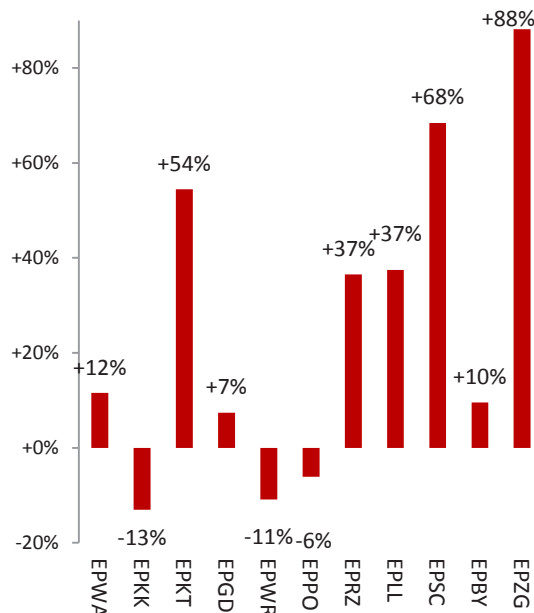
Rys. 1. Udział lotnisk kontrolowanych w obsłudze ruchu

Zaledwie trzy lotniska zaliczyły spadek w porównaniu liczby operacji do roku wcześniejszego. Są to EPKK, EPWR oraz EPPO. Wszystkie pozostałe zaliczyły mniej lub bardziej znaczące wzrosty. Wy tłumaczenie jest bardzo proste. Ruch przeniósł się na lotniska, dla których ukazały się najnowsze scenerie uatrakcyjniając ich odwiedzanie. Największe zmiany na plus dotyczą Warszawy (+12% / +2168 operacji), Katowic (+54% / +1833 operacje!), Szczecina (+68% / +579 operacji) i niespodzianka: Zielonej Góry (+88% / +149 operacji).

Pomimo spadków w 3 portach, sumaryczny bilans dla wszystkich lotnisk kontrolowanych jest dodatni. Jest to o **10%** więcej

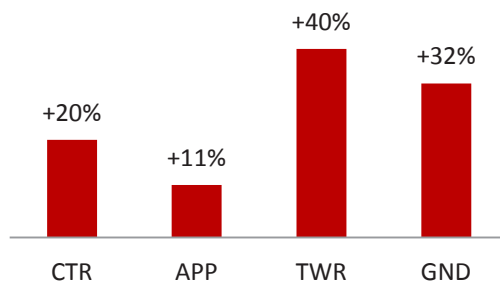
niż w roku 2010. Wartość bezwzględna to aż ok. **4500 dodatkowych operacji!**

W wirtualnym FIR obsada ATC napędza ruch samolotów i na odwrót. Nie jest więc niespodzianką, zwiększona liczba godzin załogi kontrolerów w porównaniu do roku 2010. Poniższy wy-



Rys. 2. Zmiany w liczbie operacji wg lotnisk 2011 do 2010

kres przedstawia wzrost liczby godzin ATC online wg pozycji. (DEL został pominięty, ponieważ stanowi śladową wartość. Poniżej 50h w 2010 i 2011.)



Rys. 3. Przyrost obsady ATC wg pozycji - 2011 do 2010

Łączna liczba godzin ATC przekroczyła w roku 2011 aż 7000h. Tym sposobem po raz kolejny PLVACC plasuje się w pierwszej dziesiątce w skali **całego VATSIM!** Jest to wynik rewelacyjny! Należy mieć na uwadze zerowe szanse na konkurowanie z USA, Rosją, UK czy Niemcami które biją Polskę pod względem demograficznym i ilości obsługiwanych FIRów. Porównując jednak świat awiacji realny (gdzie Polska jest nadal daleko z Europą Zachodnią) z wirtualnym, można śmiało powiedzieć, że w przypadku tego drugiego jesteśmy potęgą ☺

...niewymiernie...

Liczyby to niepodważalny dowód na nasz rozwój. Dzięki nim,
Odwiedź nas na www.cassubian.pl

mogę też z czystym sumieniem przejść do spostrzeżeń subiektywnych.

Choć ubiegły rok nie obfitował w taką ilość imprez, do jakiej przyzwyczaił nas np. Leszek Stanczykiewicz (pełniący rolę AC-CPL4 od VII.2010 do II.2011), to dobrze rozkręcony VACC i bez regularnych imprez wypadł bardzo dobrze. Codzienna obsada ATC i codzienne loty polskich pilotów zapewniają regularną rozrywkę każdego wieczoru. Warto podkreślić, że kręgosłupem ruchu lotniczego są właśnie piloci polskiego pochodzenia. Zagraniczni stanowią o wiele mniej znaczący ułamek końcowego rezultatu. Ta cecha jest od zawsze wspólna dla każdego kraju w sieci VATSIM.

Jak każda organizacja borykamy się oczywiście z różnymi problemami. Niektóre z nich (o ironio!) wynikają choćby ze świetnych rezultatów widocznych w statystykach. Oto przykład:

Pełna obsada na pozycjach radarowych powoduje, że wieczorami nie każdy znajdzie miejsce dla siebie. Kontrolerzy, którzy nie są w stanie planować z wyprzedzeniem stosując rezerwacje, często pozostają zmuszeni do obsadzania tych mniej atrakcyjnych pod względem ruchowym. Ot, taki nieszczyśny efekt skali! Najlepszym lekarstwem (moim zdaniem) byłoby promowanie kontroli i lotów na lotniska regionalne z kontrolą proceduralną. Niestety poza imprezami kontrolerzy często się tam nudzą, a piloci nie latają z braku obsady. Koło się zamyka. A frajda z takiego latania równie duża...

Dalsza działalność

Kadencja Dyrektora polskiego VACC trwa rok i tak się składa, że zawsze kończy się w okolicach czerwca. Trudno w takiej konfiguracji o planowanie roczne od stycznia do grudnia, podobnie trudno jest podsumować w taki sposób działalność swoją czy całego Zarządu.

Najważniejsze z punktu widzenia zarządzania VACC, jest zapewnienie ciągłości działania. Mam tutaj namyśli np. system szkoleń ATC oraz zapewnianie aktualnych danych o przestrzeni (map, NOTAMów, sektorów dla ATC, zbioru scenarii, danych meteo itp.). Dokładną listę obowiązków jakie musi realizować VACC, można odnaleźć w regulaminie VATEUD. Powyższe zadania zostały ponownie wypełnione na piątkę. Zapewnienie wspomnianych podstaw to główny cel na każdą kolejną kadencję. Pozostałe obszary można uznać za realizowane ekstra, gdy posiada się ku temu dodatkowe zasoby: ludzi, technologie, pomysły, czas.

Obok VACC dobrze zorganizowanymi strukturami działającymi w Polsce są wirtualnie linie. Pełnią one funkcję analogiczną do stowarzyszeń. Wokół konkretnego obszaru tematycznego skupiają grupę ludzi, a pomiędzy poszczególnymi jednostkami w tym zbiorze zachodzi spodziewana wymiana informacji i doświadczeń. W ten sposób VA pełnią jedną z bardzo ważnych funkcji podnoszenia poziomu pilotów.

Choć udział mój jest tutaj znikomy, to z dumą mogę mówić o współuczestnictwie polskich VA w tworzeniu i rozwijaniu VACC (VACC rozumianego jako cały polski świat wirtualnej awiacji skupiony wokół VATSIM). Najlepszym przykładem oddolnej działalności jest choćby ten magazyn, do którego mam okazję

napisać kilka słów od siebie. Każda współpracująca z nami linia na swój sposób dba o rozwój swoich pilotów. My kontrolerzy, bardzo to doceniamy i prosimy jak zawsze, o więcej...

Krótko mówiąc. Mój przepis na sukces to:

- zapewnianie odpowiednich warunków dla powstawania oddolnych inicjatyw (budowanie przyjaznego środowiska, stawianie na rozwój wiedzy),
- wspieranie rozwoju inicjatyw poprzez zapewnianie pomocy, jakie VACC jest w stanie przy pomocy swoich środków dostarczyć,
- rzetelne wykonywanie elementarnych obowiązków VACC!

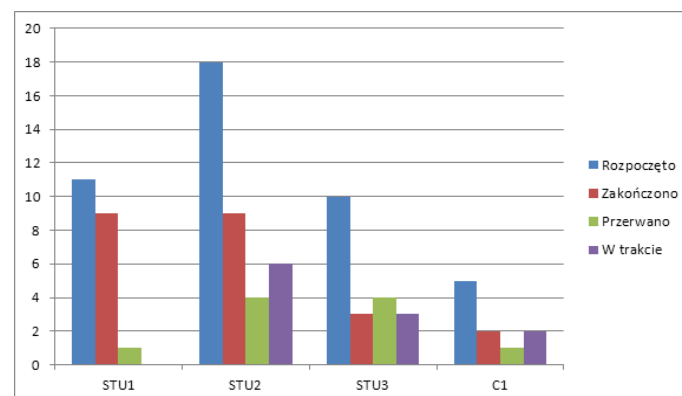
Ciekawostki statystyczne

Na deser postanowiłem dorzucić jeszcze kilka mniej konwencjonalnych na VATSIM wskaźników, podkreślających przyrost aktywności w polskim VACC (2011 do 2010):

- +12% liczby rezerwacji ATC,
- +3.7% rezerwacji na potrzeby treningów ATC,
- +18.7% odwiedzających serwis www.pl-vacc,
- +16.6% liczby wypowiedzi (postów) na forum [pl-vacc](http://www.pl-vacc),
- + prawie 1000 fanów PLVACC na stronie Facebooka. (MD)

Szkoła ATC

W roku 2011 PLVACC wyszkoliło na wyższe stopnie łącznie 23 osoby. To trochę mniej niż w 2010, jednak cały czas kończymy rozpoczęte w 2011 roku szkolenia. Poniższy wykres przedstawia dokładne podsumowanie minionego roku:



Rys. 4. Szkolenia ATC

Tab. 1. Szkolenia ATC w 2011 r.

Szkolenie	Rozpoczęte	Zakończone	Przerwane	W trakcie
S1	11	8	2	1
S2	18	8	4	6
S3	10	3	4	3
C1	5	2	1	2

Warto wyróżnić Andrzeja Stachlewskiego, Adama Łagodę oraz Filipa Witczaka za zdobycie C3 w roku 2011. (TS)