

# VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 1(31)/2013 • Styczeń - Luty

## W tym numerze

- Podsumowanie zlotu FL100..... 2
- Gdyby kura umiała latać..... 2
- Raport operacyjny Cassubian..... 4
- Spis powszechny 2012 ..... 7

Źródło: [www.pwmha.ca](http://www.pwmha.ca)

Odwiedź nas na [www.cassubian.pl](http://www.cassubian.pl)

## Podsumowanie zlotu FL100

„Nie chcem, ale muszem” powiedział wzdychając Pan Prezydent Cassubian Group uruchamiając silniki swojego A320. Tym samym rozpoczął zlot FL100 zorganizowany z okazji 10000 lotów wykonanych przez „Kaszubów” w sieci VATSIM. Zlot odbył się w dniu 5 stycznia 2013 roku (czyli w 15 dniu po końcu świata) w godzinach 19-21 UTC. Niedorzeczna idea zlotu polegała na wykonywaniu lotów do i z Gdańska czyli głównej siedziby Cassubian. Są jeszcze inne, ale tak utajnione, że nie wie o tym nikt. Na kopercie pisało „zjeść przed przeczytaniem” co się też stało. Troszkę statystyki. W godzinach zlotu w EPGD wykonano 19 operacji lotniczych (+ jedna na otwartym sercu, ale to się nie liczy) Dało to Gdańskowi 4 miejsce w światowym rankingu portów lotniczych. Przed Gdańskiem znalazły się Amsterdam, Kolonia i Praga, ale był to zamęt grubymi nićmi szyty i wiadomo jakie siły za tym stały. Okęcie znalazło się na ósmym miejscu, Kraków na piętnastym. Czyli nie było źle. W planie sześciolatnim zakładamy, że Gdańsk stanie się Major airport in the world lub Самый важный аэропорт в мире ewentualnie 機場在世界上最重要的. W czasie zlotu miało też miejsce niezwykle wydarzenie. Objawić się nam raczył nowy Dyrektor pl-vacc.

Wszystkiego dobrego na nowej drodze życia Ojciec Dyrektore!

Podziękowania: dziękujemy wszystkim kontrolerom i pilotom którzy zechcieli w tym dniu być z nami. Bez Was to nie miało prawa się udać. (MI)

## Gdyby kura umiała latać...

to by Cierkowi dała ksywę Wielki

To by było na pewno poniżej FL245, na pewno śmigłowe i nie wygrałoby konkursu piękności, gdzie wszyscy zwracają uwagę na piersi. Ja nie wiem co ludzie w tym widzą – jędrne – owszem, ma to tam i może swoje plusy, ale każdy, kto ceni smak potwierdzi, że najlepsze jest jednak z kością, przy kości, od kości. No w każdym razie żeby miało coś z nią wspólnego. To trochę jak z lotem przez kałużę – dla 747 to nie problem, to jak silikonowe bimbały, co są idealne w formie, ale dla kury, proszę Ciebie, i to takiej jeszcze z kością to prawdziwe osiągnięcie. Tyle, że trzeba być rasowym kogutem, żeby to docenić. I kura to wie.



Właśnie dlatego, mój ulubiony samolot to stara pocziwa Ceśka 404 w wersji Titan i ulubiona trasa z Gdańska do Szczecina. Mam do tego taki sam sentyment, jak do kury z kością, co ją mama w czasach komuny od święta robiła – niezapomniany smak i aromat czochnału co walił po berecie, przesiąkając tapicerkę mebli z Desy i koszule non-iron. W ten sposób jednoczyłem się z kurą w pełni, marząc, jak ona, że to to w piekarniku widziało orla cień.



Zupełnie podstawowe przyrządy na pokładzie, dwa niezawodne silniki, całkiem przyzwoite osiągi, no i klimat jak ze złotej ery lotnictwa. Pełni dodaje rumiane podświetlenie awioniki. Rumiane niczym skórka naszej opalonej w termoobiegu kury, posypanej czerwoną papryką, słodką, jak usta posiadaczki bez-

### Stopka redakcyjna

#### Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 1(31)/2013 • Styczeń - 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:

- Marek Iwiński
- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak

**Kontakt z redakcją:** [vpilot@cassubian.pl](mailto:vpilot@cassubian.pl)

**Strona internetowa:** [www.cassubian.pl](http://www.cassubian.pl)

**Dział reklamy i promocji:** [vpilot@cassubian.pl](mailto:vpilot@cassubian.pl)

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

kostnych silikonów. Czasy komuny minęły bezpowrotnie, albo nie, dlatego stosunkowo łatwo wrócić wspomnień czar. Zrobić briefing, zatankować w Gdańsku kwiatu Lotosu, poprosić niejaka Iskierkę nadziei pełni o zgodę na lot. W oczekiwaniu na kilku pasażerów umyć nabożnie pałeczki, namacać się do woli, póki jeszcze można, wydepilować ew. pozostałości, bo piórka akurat, wstępnie mówiąc, to w innej grze możemy wykorzystać, wstępnej, prawda. Jako, że czochnału ze względów sentymentalnych i w świetle dokonań Ministerstwa Zdrowia nigdy za wiele, obficie posypać i natrzeć, niby olejkami lub żelem do zabawy, tak by w każdy zakamarek, w każdą szczelinę dostała się go choć odrobina. Czochnał granulowany gwarantuje, że chuch po nim nie zabije współpasażerów w trybie nagłym, a i zgagi, niczym wyrzutów sumienia w związku z nadmiarem silikonu, mieć nie będziemy. Całość potem doprawić na rumiankowo pieprzem różnokolorowym, solą i papryczką na koniec. Winno się to prezentować tak, jak na zdjęciu. Koniecznie ułożyć na gołej blasze lekko natartej naturalnym olejem roślinnym w ilości symbolicznej.

Po uzyskaniu zgody na lot od wieży, której to nie zapomnimy iskierki przyjaźni puścić strobem, wtaczamy się na drogi kołowania, patrząc na te wszystkie stalowe błyszczące ptaki z tym samym uśmiechem, z jakim na modelki pogrążone w anoreksji patrzy Nigella Lawson. Wtaczamy również blachę do piekarnika ustawionego na ok. 160 ktas, tfu, stopni, w osi pasa, to znaczy termoobiegu. Teraz spokojnie możemy zająć pas, koniecznie pozostając na częstotliwości wieży, włączyć landing lights, co by się pozbyć kurzej ślepoty i po majestatycznym rozbiegu w zupełnie starym stylu i z wysiłkiem kury unieść jej dziób, by spełnić marzenie o lataniu. Zderzenie ze zbliżaniem i wyprowadzenie na trasę przechodzimy spokojnie, nie spiesząc się nigdzie, żałując może tego nieprzechwyconego radiala, ale to akurat szczegół, który wychwyci tylko PK. :) Na trasie do Szczecina przelotowa w C404 jest tak długa, że spokojnie możemy zrobić dodatek do naszej kury, bo jej nic lepiej nie robi, jak złamany, winogretowy smak sałaty, co sobie nim wyostrymy zmysły, niczym pasażer, co właśnie zauważył, że jedno śmigło przestało się właśnie kręcić. Wystarczy klepnąć w skrzynkę bezpieczników i już śmigła – uspokajamy pasażera, gdyż szczerść w naszym klubie, to norma. Tak więc sałatę myjemy dokładnie, koniecznie obsuszamy. Ja do tego mam specjalnie urządzenie pokładowe w kuchni, przypominające wirnik drimlajnera – które z szybkością turbiny w moim SAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAAA-ABIE pozbawi sałatę wszelkiej wilgotności względnej, bezwzględnie.

Do dużego kubka wlewamy ¼ szklanki oleju (nie, to nie ten, cośmy nim na początku ciałko kurce smarowali), i po jednej stołowej łyżce trzech rodzajów musztard – jedna pikantna w sposób prozaiczny pieprzem – dla zaostrenia smaku, jedna kaszubska – żeby wypełnić lukę tożsamości na pograniczu narodowości i jedna rosyjska – z wywarem z kory brzozy, po której plebejski smak musztardy zamglon nieco będzie. Całość energicznie mieszamy około 2 minut.

Sałatę i przyrządzony sos – wstawiamy do lodówki. Wracamy na pokład, na którym prócz zapachu oleju, co dziwnym trafem zapłuł pół skrzydła, zupełnie wszystko gra. Po prawej podziwiamy Bałtyk, co go nam Haller poślubił, po lewej były poligony, z którymi długo się ruskie rozstać nie chcieli i tak wiedzeni tą siełankową rzeczywistością, coraz bardziej poruszeni czochnałową wonią, zniżamy do Chociwela.



Zniżamy oczywiście z nadzieją, że nie będziemy musieli kręcić, bo sam tylko PK jeden wie, jak to wykonać nad CHO. Na szczęście – niczym Feniks z Popiołów Adama Mickiewicza – kontroler z Lublina dał na Z w dolocie do Szczecina i tym samym ukrócił nasze męki. Ładujemy z ręki, widok coraz bardziej zapiera dech w piersiach, bo Staszek dał czadu ze scenerią i las w FS9 wygląda lepiej jak w FS10.

Dotaczamy się na luzie do zjazdu z pasa, gdzie niejeden pilot się już pogubił, ale jeden kontroler z Krakowa, co ponoć jakimś dyrektorem teraz został czy coś, niejednemu już pomógł, bo wiadomo, że dystans z Krakowa do Szczecina tak samo niewielki, jak różnica między Gierkiem a Kazimierzem, bo w końcu obaj zostawili Polskę murowaną. Niejeden krytyk sobie już włosy z głowy wyrwał, ale to musiał być inny, bo tamten sobie już wyrwał.

Właśnie po lądowaniu, czyli po 45 minutach mniej więcej, nasze od serca z kością pałeczki będą gotowe na unboarding. Wystarczy tylko wyjąć sałatę, przemieszać sos, wylać go obficie na sałatę, złamać kawałek podpieczonej bagietki i ułożyć na talerzu z dwie, czyli cztery rumiane, niczym pupcia niemowlaka, kawałki mięsiwa.

Po takim obiedzie, Gierek jest faktycznie jakby bardziej bliski i ludzki, zwłaszcza jak popijemy Pepsi-Colą. W każdym razie znacznie bliższy niż Kazimierz, który jak wiadomo leży na południu, a mnie tam zawsze do morza było bliżej, o czym świadczy gryf i to nie prawda, że niemiecki, podobnie jak to, że na ostatnim zlocie dach przeciekał, zwłaszcza, że prawie nie padało.

Ile to radości dać może zwykła kura przy kości.

Serdecznie pozdrawiam. (AK)



## Raport operacyjny Cassubian

cjonujący w kontekście zmian kadrowych i planowanego zatrudnienia na poziomie 1 – 3 dowódców.

### Kadry

W 2012 roku do pracy zostało przyjętych czterech nowych dowódców załóg powietrznych. Wyciąg z bazy danych osobowych wygląda następująco:

- kpt. Paweł Urban (10.03.2012)
- kpt. Michał Słota (1.04.2012)
- kpt. Michał Kołodziejcki (22.03.2012)
- kpt. Michał Iwiński (6.10.2012)

Roster zawiera już nazwiska 20 pilotów.

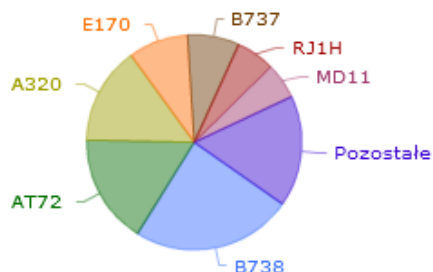
Jak się okazało decyzje HR były słuszne, a przebieg postępowania kwalifikacyjnego przeprowadzony prawidłowo. Nowi piloci wykonali łącznie 468 godzin nalotu, przy czym dwóch podniosło kwalifikacje i otrzymało stopień II-CE. Jedna z osób, ze względu na predyspozycje otrzymała także stanowisko funkcyjne niedorzecznika prasowego.

Z pozostałych pracowników także kilku dowódców podniosło kwalifikacje:

- kpt. S.Wawak na III-CE,
- kpt. P. Urban na II-CE,
- kpt. M. Kołodziejcki na II-CE,
- kpt. A.Pyka na III-CE, a potem IV-CE.

Wskaźniki są optymistyczne, rok 2013 powinien być satysfak-

### Najczęściej używane typy maszyn



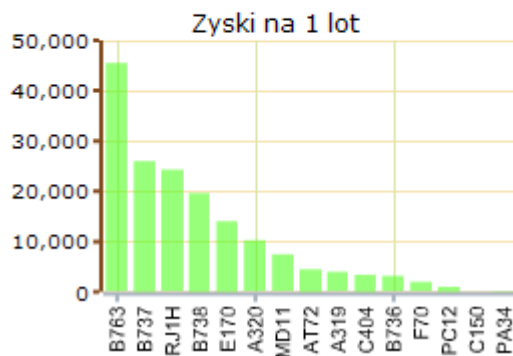
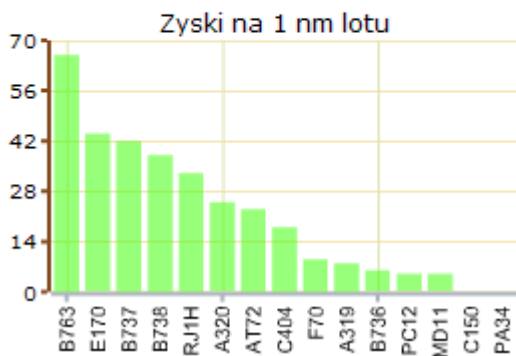
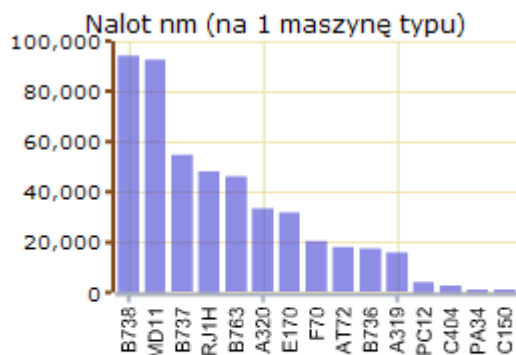
### Użycie maszyn

W kategorii nalotu, podobnie jak w roku ubiegłym prym wiodą maszyny Boeinga – 738, 767 i 737, są one także najbardziej rentowne. Ze względu na wzrastające zapotrzebowanie usług typu CARGO, mocno eksploatowany był także MD11F, niemniej ze względu na specyfikę usług dalekodystansowych, rentowność jest zdecydowanie niższa. Doskonale spisują się także nowe maszyny dywizji CARGO – RJ1H, w stosunku do których obserwujemy także tendencje wzrostowe.

W kontekście liczby lotów na 1 maszynę danego typu bezkonkurencyjny zostaje B738, zaś znacząco w tym roku wzrósł udział E170. Zarząd bacznie przygląda się danym dla tego typu maszyn, w tym liczbom, bo nie da się ukryć, że to dochodowy segment rynku.

Dane w podziale na Dywizję wskazują wyraźnie, że segment Cargo był w 2012 roku najbardziej produktywny. Wg analityków wynika to głównie z kryzysu gospodarczego na świecie i spadku udziału przewozów pasażerskich na rzecz usług firmowych – czarterów i usług z grupy Cargo.

Tendencja spadkowa w liczbie przewiezionych pasażerów wynika w głównej mierze z otwarcia dywizji Cargo, która przejęła sporą część możliwości operacyjnych firmy. Pozwoliło to Firmie na zbilansowanie w perspektywie długofalowej poniesionych nakładów i pozwala optymistycznie patrzeć



na rozpoczynający się rok.

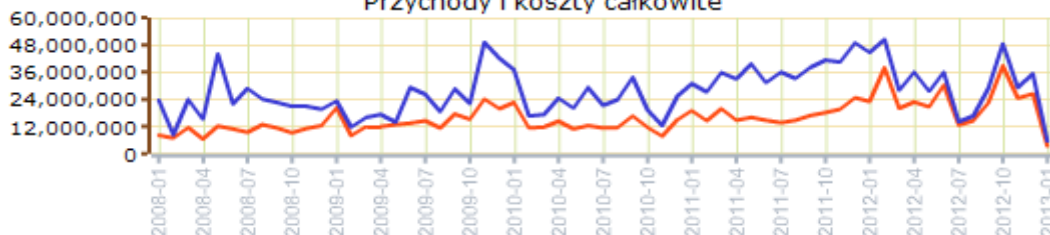
Duża liczba wykonanych w 2012 r. operacji krajowych wydaje się tendencją przejściową – Zarząd nie spodziewa się jej utrzymania w 2013 roku. Prognoza ekonomiczna wskazuje jednoznacznie, że dział VIP i Cargo zwiększą udział w ogólnej liczbie operacji w roku 2013, ale z otwarciem w kierunku wschodnim oraz na południe Europy.

Dużą popularnością wśród klientów i pilotów cieszył się system zleceń, wprowadzony w maju. Średnia miesięczna ilość operacji zleconych w 2012 to 24, zaś szczytowa to 34, związana zapewne z EURO2012.

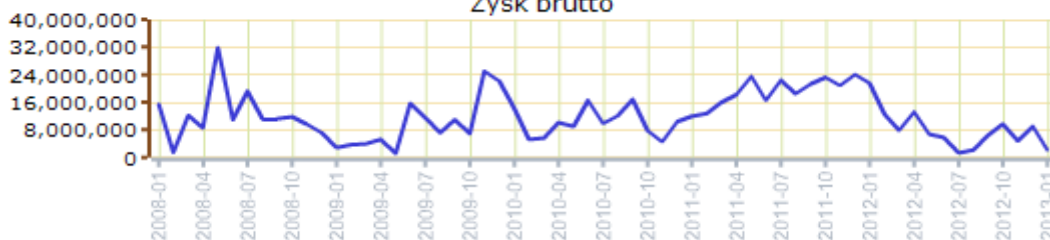
#### Dane finansowe

Ze względu na wprowadzenie w roku 2012 nowego systemu finansowego firmy, który zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej liczy obroty na zupełnie nowych zasadach, nie jest możliwe porównanie wskaźników roku 2012 z poprzednimi okresami rozliczeniowymi. Wynika to z tego, że od stycznia 2012 w obliczeniach ujęte są wszystkie koszty faktycznie ponoszone bez perspektywy udziału kapitału własnego de minimis, co skutkuje urealnieniem wyników do postaci czystej sumy obrotowej. Jest to zgodne co

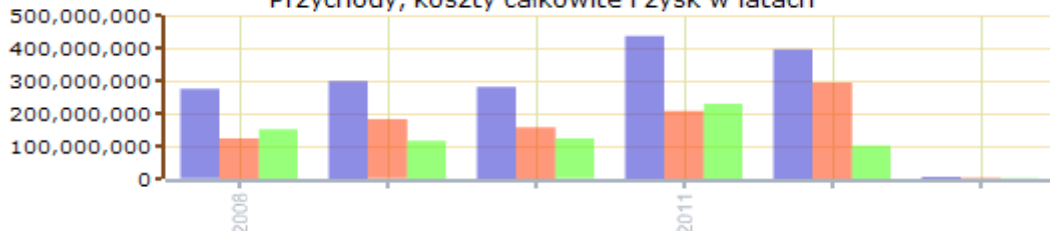
Przychody i koszty całkowite



Zysk brutto



Przychody, koszty całkowite i zysk w latach



**Stan konta: -5,475,493zł**

do zasady z polityką finansową UE oraz zaleceniami Ministerstwa Finansów. Przychody wyniosły 395 478 180,00 zł, koszty całkowite 294 104 713,00 zł, zaś zysk 101 373 467,00 zł. Bilans zamyka się na kwocie -5 475 493,00 zł, co przy uwzględnieniu ponad 140 milionów złotych inwestycji w tym roku, jest wynikiem bardzo dobrym.

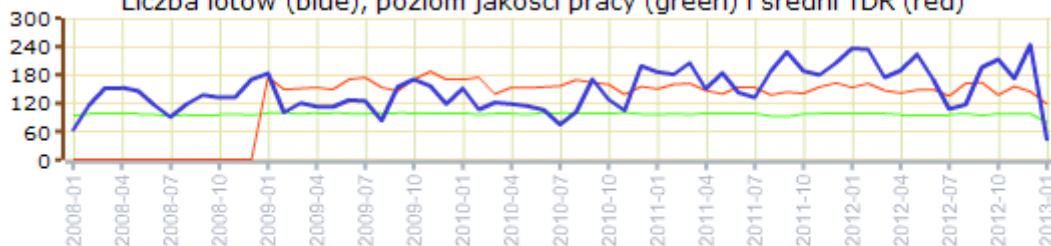
Głównym kosztem pozostaje paliwo i rok do roku jego zużycie wzrosło o ok. 15%, ale już w stosunku do wskaźników operacyjnych

za rok 2012, wzrost wynosi tylko niecałe 1,5%. Jednakże biorąc pod uwagę wzrastające koszty paliw, należy utrzymywać politykę oszczędnościową w tym obszarze.

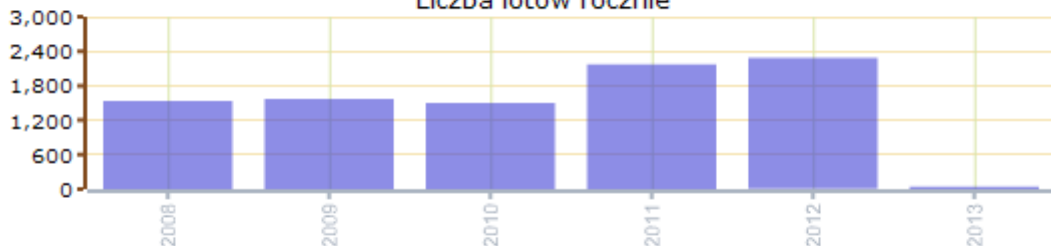
#### Aktywność załóg i jakość ich pracy

Wskaźniki aktywności załóg są bardzo zadowalające. Liczba lotów systematycznie rośnie, poziom jakości pracy udaje się utrzymać na stałe wysokim poziomie, zaś średnia wartość TDR już od trzech lat nie przekracza liczby 280 ft/min. Rok 2012 był również rekordowy w całej siedmioletniej historii firmy pod względem liczby wykonanych operacji w roku – a było ich 2280 – to jest o ponad 100 więcej niż

Liczba lotów (blue), poziom jakości pracy (green) i średni TDR (red)



Liczba lotów rocznie



Liczba pilotów aktywnych

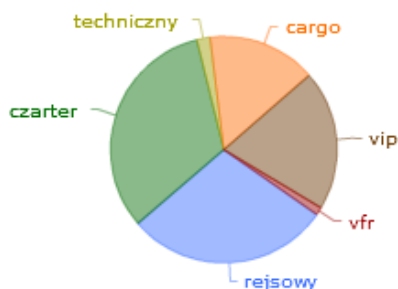


w roku ubiegłym. Dział Kadr zwrócił również uwagę, że spadła liczba urlopów, zwolnień chorobowych. Aż dwukrotnie w tym roku w jednym miesiącu aktywnych było 18 z 20 dowódców załóg. Wzrosła natomiast liczba dni urlopów tacierzyńskich, ale w kontekście przyszłości to bardzo dobry prognostyk.

Śledząc wkład poszczególnych załóg w osiągnięcie takich wysokich wyników w tym roku. Prawie 25% operacji zostało wykonanych przez dwie załogi – co jest stosunkowo symptomatyczne.

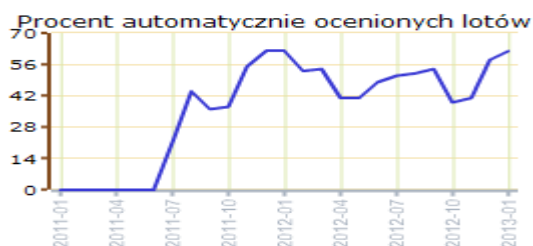
Ze względu na wytyczne organizacji IATA i ICAO, a także zastrzeżonych norm Unii Europejskiej, Zarząd pilnie śledził osiągnięte wyniki w dziedzinie jakości pracy. I tutaj również potwierdza się starorosyjska zasada, że tylko ten się nie myli, kto nic nie robi. Ale jak by nie patrzeć to są i tacy dowódcy, którzy pracują jak w szwajcarskim zegarku w myśl tunezyjskiego przysłowia ludowego „gdzie działanie, tam pomyślność”.

Rodzaje lotów

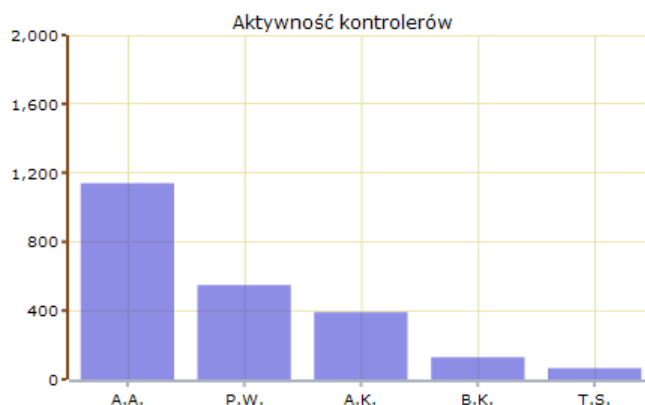


### Wewnętrzna kontrola operacji lotniczych

Ze względu na wprowadzenie w tym roku nowego systemu monitorującego SATA FDR wzrosła liczba lotów ocenionych automatycznie przez system Advise Automatic. Ma to także powiązanie ze strukturą kwalifikacji załóg, bowiem zgodnie z postanowieniami SOP udział AA w ocenie lotów wzrasta wraz ze stopniem awansu zawodowego.



Największą część lotów sprawdził i rozliczył Advise Automatic – 1140. Na drugim miejscu z liczbą 547 znajduje się Piotr Widźgowski, następnie Adrian Klawikowski z 391 raportami, Bartek Kowal – 129 i Tomasz Sokołowski – 65. Zarząd dokładnie prześledził dokładnie prace Komisji Kontroli Lotów i powziął już odpowiednie działania, które powinny zaowocować już wczesną wiosną, usprawniając działanie KKL.



### Udział w rynku

Ze względu na braki systemów informatycznych dostawcy danych operacyjnych także i w tym roku dane nie będą odzwierciedlać rzeczywistości w stopniu zadowalającym. Z uwagi na to, że na rynku operują dwie Firmy korzystające z kodów LOTu oraz wielu pilotów niezrzeszonych używa ze względów sentymentalnych czy prestiżowych znaków tej Firmy. Daje to nieścisłe wyniki, które można zaobserwować powyżej. Tak czy inaczej wzrost udziału w rynku w stosunku do roku poprzedniego wynosi 1,56%, zaś w stosunku do 2010 – aż o 2,2%. Obecnie nasz udział wynosi ponad 5%. Jednak ze względu na specyfikę rzeczywistości polskiego VACC są to dane nieodzwierciedlające rzeczywistości i o tym należy pamiętać. (AK)

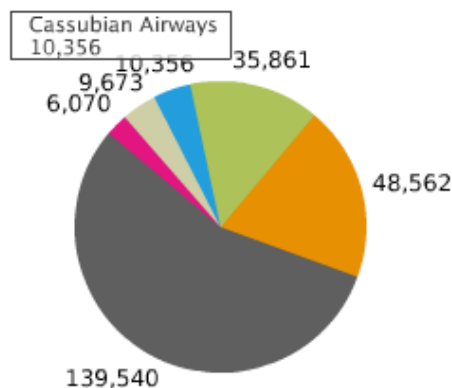
### COUNTRY INFORMATION

#### Poland

[\(Wikipedia entry\)](#)

### CARRIER ACTIVITY (MOVEMENTS)

- LOT
- Cassubian Airways
- Prima Charter
- Private (PL)
- Unknown (SPE)
- Others (2897)

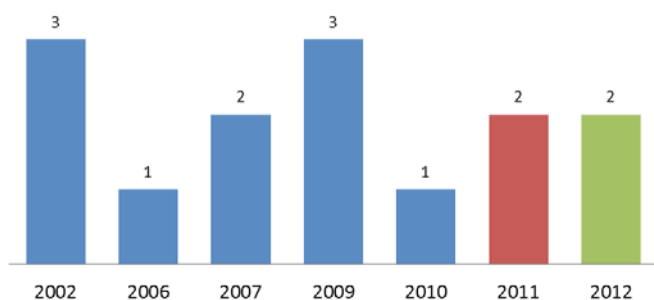


## Spis powszechny 2012

Rok temu przeprowadziliśmy pierwszy spis powszechny linii lotniczych. Zgłosiła się do niego większość wirtualnych linii lotniczych. Dzięki temu mogliśmy po raz pierwszy zobaczyć jak wygląda polski wirtualny rynek usług lotniczych. Dziś prezentujemy drugą edycję spisu. Niestety nie wszystkie linie lotnicze przesłały nam tym razem ankiety, dlatego w przypadku 4 linii musieliśmy skorzystać z niepełnych informacji dostępnych na stronach internetowych. Nie ma to jednak wpływu na wyniki, ponieważ tam gdzie dane były niekompletne, wspomniane linie lotnicze nie były brane pod uwagę przy wyliczaniu wskaźników.

W tym roku przyjęliśmy zasadę, aby prezentować jedynie zmiany. Dlatego, jeśli czytelnik chce zobaczyć szersze tło wirtualnego rynku lotniczego, odsyłamy do styczniowego wydania Virtual Pilot z 2012 roku. Tam przeprowadziliśmy szerszą analizę.

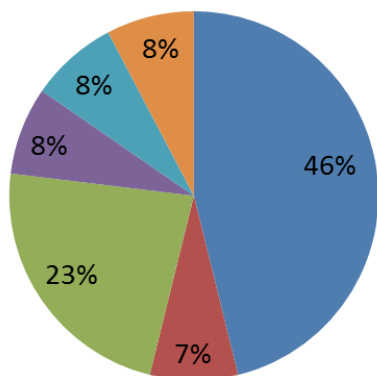
**Liczba linii lotniczych  
wg roku założenia**



Jedna linia lotnicza nie dotrwała do tegorocznego spisu. Założona w 2011 roku APV przestała istnieć, o czym wnioskujemy na podstawie braku ankiety oraz likwidacji portalu. Dlatego na wykresie pozycja 2011 została zaznaczona na czerwono. W 2012 roku powstały dwie nowe linie – Gold Traveller oraz Kary Air. Życzymy im, aby zostały na naszym wirtualnym niebie dłużej niż wspomniane APV.

## Lotniska macierzyste

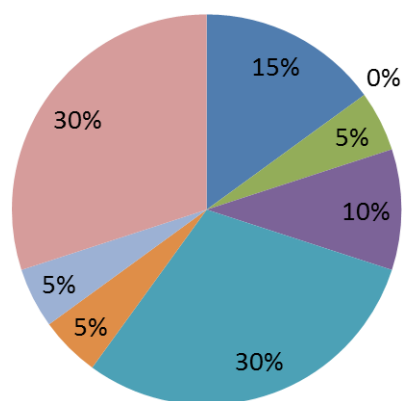
■ EPWA ■ EPGD ■ EPKK  
■ EPKT ■ EPSC ■ EPPO



Wśród lotnisk macierzystych zaszły niewielkie zmiany. Dzięki nowym liniom na wykresie pojawił się Poznań (EPPO). Zaszły też niewielkie zmiany w liczbie posiadanych HUBów. Cassubian otworzył w ubiegłym roku swój HUB cargo w Stuttgarcie (EDDS).

## Systemy rozliczeniowe

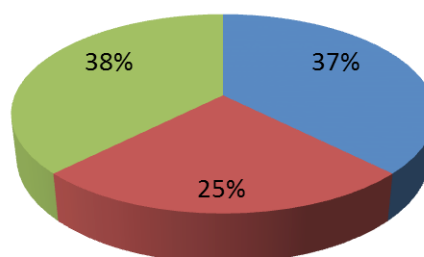
■ FSAcars ■ FSPassengers ■ FSFK  
■ Eurobook ■ FSAirlines ■ FleetBoard  
■ SATAvFDR ■ kAcars



W ubiegłym roku z niewiadomych przyczyn pominięty został wykres opisujący stosowane systemy rozliczeniowe. Blisko jedna trzecia firm wykorzystuje w tym zakresie gotowy system FSAirlines. Do tego dochodzą dwie firmy wykorzystujące EuroBook. Zastosowanie innych komercyjnych systemów rozliczeniowych jest znikome (FSPassengers, FS Flight Keeper). Dużą popularnością cieszą się natomiast proste aplikacje monitorujące wykonywanie lotów (FSAcars oraz kAcars). W 2012 roku pojawił się następca FSAcars, który w tej chwili przechodzi testy. SATA Virtual, która jest autorem FSAcarsa, wraz z Cassubian Group testują zupełnie nowy rejestrator o nazwie SATAvFDR. Z pierwszych doświadczeń (system działa ok. 3 miesiące) można stwierdzić, że jest on dużo lepszy i bardziej zautomatyzowany. Daje duże możliwości rozbudowy i wykorzystania wyników. Po zakończeniu testów zostanie zapewne udostępniony przez SATA

## Zasady prowadzenia szkół

■ Szkoły tylko dla zatrudnionych  
■ Szkoły dla wszystkich  
■ Brak szkoły

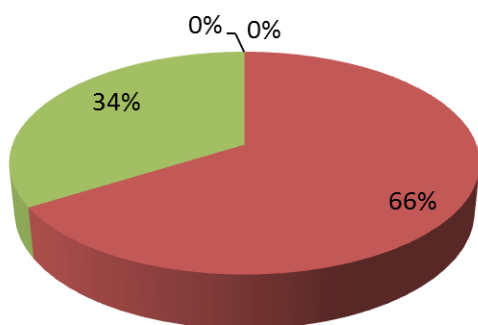


większej liczbie linii lotniczych.

W porównaniu z ubiegłym rokiem zwiększył się odsetek firm nie prowadzących własnych szkół. Większość firm deklaruje prowadzenie szkół tylko dla zatrudnionych. Niewiele też zmieniło się w zakresie dostępności materiałów merytorycznych dla pilotów. Aviation.home.pl praktycznie przestało działać. W Cassubian udało nam się uruchomić Centrum Szkolenia Pilotów, które jest otwarte dla wszystkich. Zawiera ponad 100 stron z materiałami do nauki latania. Zapraszamy. :-)

### Wersje symulatorów

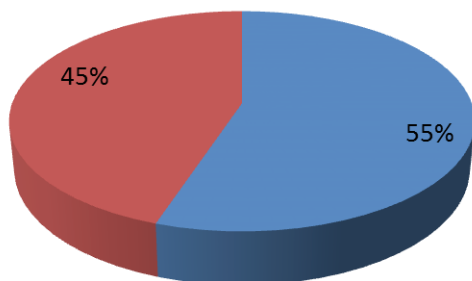
■ FS2002 ■ FS2004 ■ FSX ■ X-plane



Mimo znacznego zwiększenia udziału w rynku, FSX wciąż pozostaje w cieniu FS2004. W ubiegłym roku udział FSX wynosił 22%, był więc o 12 punktów procentowych mniejszy. Z pewnością wzrastająca liczba scenarii i maszyn wypuszczanych tylko pod FSX będzie powodowała stopniowe zwiększanie się jego udziału w rynku. W przyszłym roku sprawdzimy jakie miejsce wywalczy sobie nowy symulator – Prepar3D.

### Aplikacje do komunikacji

■ Sqbox ■ Fsinn

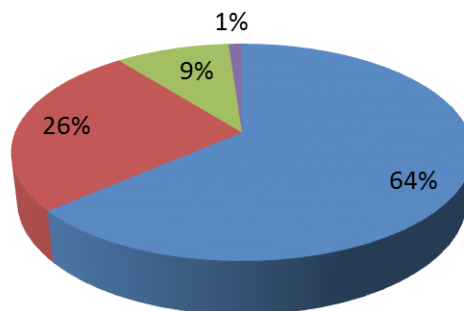


Osobiście cieszy mnie stopniowa zmiana programów do komunikacji. FSInn w ciągu roku zwiększył swój udział o 13 punktów procentowych i dziś jest wykorzystywany niemal przez połowę pilotów. O zaletach FSInna pisałem już kilka razy. Z pewnością jest to dużo lepsze i dające więcej możliwości rozwiązanie.

Znacząco spadł udział samolotów odrzutowych w naszych flotach. Trend, o którym pisałem rok temu, coraz wyraźniej rozwija się. W miarę nabierania doświadczenia, coraz więcej pilotów sięga po maszyny mniejsze, turbośmigłowe lub tłokowe. Udział śmigłowców spadł, ale trzeba wziąć pod uwagę, że ich liczba bezwzględna nie zmieniła się (zwiększyła się po prostu ogólna liczba maszyn). Tylko jedna linia lotnicza wykorzystuje śmigłowce.

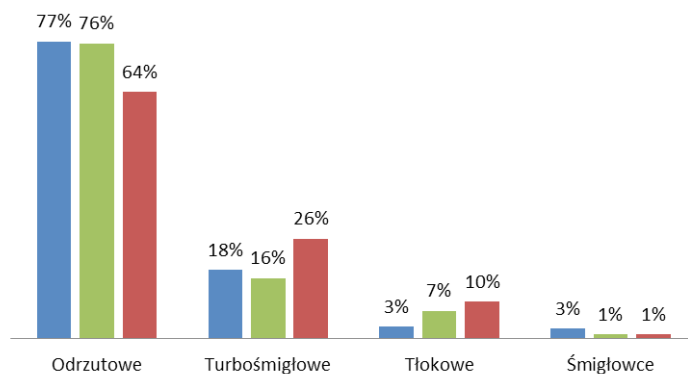
### Rodzaje maszyn

■ Odrzutowe ■ Turbośmigłowe  
■ Tłokowe ■ Śmigłowce



### Udział rodzajów maszyn we flotach

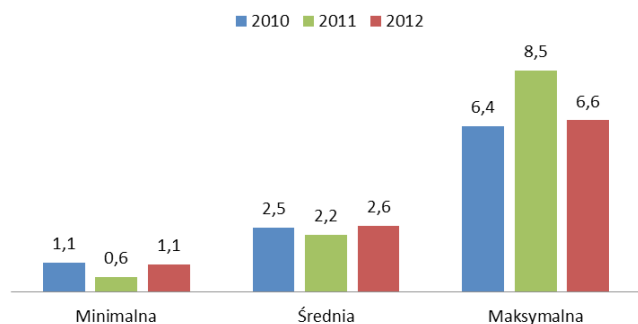
■ 2010 ■ 2011 ■ 2012



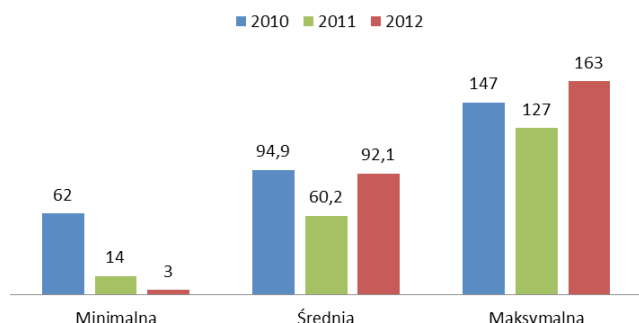
Po szaleństwie roku 2011, kiedy to niektóre linie miały po ponad 8 samolotów na jednego pilota, wracamy powoli do normalności. Średnio linie utrzymują po 2,6 samolotu na jednego zatrudnionego pilota. Jeśli weźmiemy pod uwagę pilotów nieaktywnych, liczba ta nieco wzrośnie. Firmy, które mają po 6 samolotów na pilota najczęściej korzystają z FSAirlines. Zasady rządzące FSAirlines zachęcają po prostu do posiadania dużej liczby samolotów.

Cieszy wzrost średniej liczby lotów wykonywanych przez jednego pilota. W 2011 roku było to 60 lotów, w 2012 – ponad 92 loty. Były i linie, w których piloci wykonywali po 163 loty. Jedna z linii praktycznie nie latała w tym roku, stąd minimalna wartość wynosi 3.

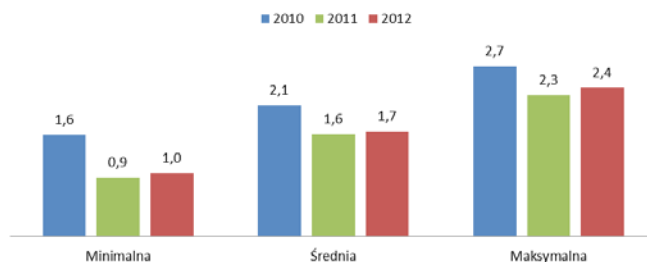
### Średnia liczba maszyn na 1 pilota



### Średnia liczba lotów na 1 pilota (wg linii lotniczych)



### Średni czas 1 lotu (wg linii lotniczych)



Niewielka zmiana w średnim czasie lotu pokazuje wyraźnie, że latały dalej (albo wolniej, albo pod wiatr ;-)). Przeciętny lot trwający nieco ponad 100 minut pozwala w przypadku maszyny odrzutowej przelecieć ponad 600 mil. A nawet w przypadku turbopropa oznacza zwykle opuszczenie granic Polski.

Na koniec podsumowanie zmian kadrowych w liniach lotniczych. Na wykresie kolorem niebieskim zaznaczono linie, które w tym roku podały po raz pierwszy swoje dane lub stan zatrudnienia nie zmienił się. Na zielono pokazujemy linie, które zwiększyły liczbę zatrudnionych pilotów, na czerwono zaś te, które zmniejszyły. Bazujemy tu na deklaracjach linii z zeszłego i bieżącego spisu dotyczących ogólnego zatrudnienia, nie na liczbie zwolnionych/zatrudnionych deklarowanej przez linie lotnicze.

## Liczba pilotów w liniach lotniczych

