

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 2(10)/2011 o Luty



W tym numerze

- Nowy rok.....2
- Nagrody, wyróżnienia i statystyki2
- Wizzytacja3
- Dwóch nieodpowiedzialnych nieletnich
podróżuje po Europie7
- Pożegnaniem SP-TLO 11
- Nowości w portalu Cassubian VA..... 12



Okiem szefa

Nowy rok

Niedawno rozpoczął się nam nowy rok, co oznacza, że skończył się stary. Ta nowatorska i jakże odkrywczą myśl w oczach szefa wirtualnej linii lotniczej ma jednak zupełnie inne znaczenie niż dla większości populacji, a to głównie z dwóch powodów. Po pierwsze cały miniony rok to podstawa do dokonania całościowej analizy pracy firmy i odpowiedzi na pytanie: rozwój czy regres? Po drugie – koniec drugiej połowy roku to czas przeanalizowania dokumentów operacyjnych oraz wyników osiągniętych w poszczególnych obszarach i przez poszczególnych pracowników.

Jeśli idzie o pierwsze pytanie, to zasadnicza odpowiedź już się pojawiła i to też w dwójakiej postaci: raz, że mój zastępca przygotował dogłębny raport za rok 2010, który miałem przyjemność zatwierdzić, dwa – osobną analizę przygotował także

Szef Działu Promocji S. Wawak w ujęciu ekonomii stosowanej. Wnioski są jasne i precyzyjnie określone, a zawarte w strategii na kolejny, szósty rok działalności Firmy.

Opracowywanie odpowiedzi na drugie pytanie skłoniło mnie do napisania kilku słów, i to niekoniecznie w odniesieniu do działalności strictly firmowej, a w zasadzie do pewnego podejścia do tematu.

Po pierwsze, co najbardziej ewidentne, kilku pilotów wykonało naprawdę gigantyczną liczbę lotów: Irek Wołczyński – 300 przy zachowaniu wskaźnika jakości PR – 99,8% czy Sebastian Budzyła – 200 z PR równym 100%. To są wartości same w sobie i nie wymagają osobnego komentarza.

Po drugie, acz dostrzegalne w zasadzie dla Zarządu czy Komisji Kontroli Lotów (KKL) – zupełnie nowy, autorski system zarządzania wszystkimi aspektami funkcjonowania Firmy. Wszystko zintegrowane, uporządkowane i sprawne. Dla zobrazowania: dodanie nowego pilota dawniej wymagało dodania 4 nowych skryptów, modyfikacji trzech innych, utworzenia dwóch katalogów itp. Obecnie – wypel-

niam 1 formularz i... gotowe. Tak to działa we wszystkich działach: flota, rozliczenia, nagrody... Autorem jest Sławek Wawak przy współpracy Marcina Szczygła.

Trzecia rzecz – praca KKL. Każda jedna operacja, a było ich w 2010 roku 1498 – została przecież sprawdzona, przeanalizowana i przesłana do księgowości. Bywało różnie, czasem wisało po 20 lotów, czasem piloci czekali na wypłatę kilka dni dłużej, tak czy siak – praca KKL, czasem niewdzięczna – zasługuje na wyróżnienie. Na pierwszym miejscu Tomek Sokołowski z wynikiem 458 operacji, sam skontrolowałem 442, w dalszej kolejności – Bartek Kowal – 319 i Piotrek Widzowski – 215.

Nie wspominam tutaj celowo o nagrodach cyklicznych za poszczególne miesiące, bo o nich czytacie każdego pierwszego dnia miesiąca. Chcę w tym miejscu podziękować tym, którzy swoją pracę wykonują niejako „po godzinach” znajdując na nią czas prócz spędzania go w powietrzu.

To zaangażowanie i postawa aktywności na rzecz innych to wartość, której nie ma w statystykach, a bez której nie byłibyśmy dzisiaj w miejscu, w którym jesteśmy.

Nagrody, wyróżnienia i statystyki

W styczniu udało się wylatać rekordową liczbę lotów w historii Cassubian VA. Było to 186 zaliczonych lotów. Ogólny wskaźnik jakości pracy wyniósł 96,4%. Na ten wynik złożyło się wielu pilotów, ale aż 72% tych operacji wykonało sześciu pilotów, za co otrzymują tym miesiącu nagrody:

Złota:

- kpt. I. Wołczyński (39 lotów, 97,5%)
- kpt. M. Stabryła (24 loty, 92,3%)
- kpt. B. Kowal (21 lotów, 100%)
- kpt. M. Szczygiel (20 lotów, 95,2%)

Srebrna:

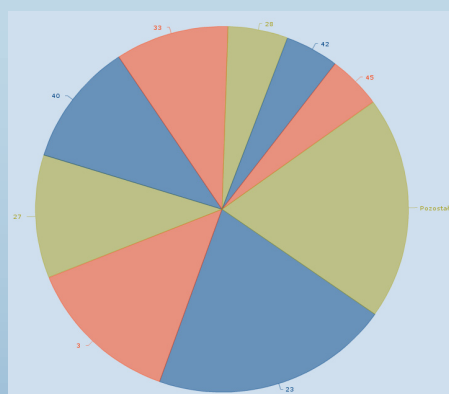
- kpt. P. Widzowski (19 lotów, 100%)

Braźowa

- kpt. Ł. Banasik (10 lotów, 100%)

Gratulujemy nagrodzonym i życzymy sukcesów w kolejnym miesiącu. W lutym naszym celem będzie poprawnie wykonanych 120 operacji.

Raporty finansowe również pokazują



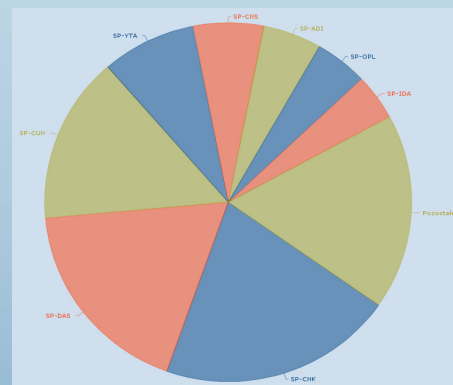
Rys. 1. Aktywność pilotów

bardzo dobre wyniki w styczniu. Przychód przekroczył 28 mln zł, a zysk to ponad 10 mln zł. W tym aż 2,9 mln zł zysku pochodzi od samolotów typu B736, które w poprzednich latach generowały niewielkie straty, a 1,7 mln od A320.

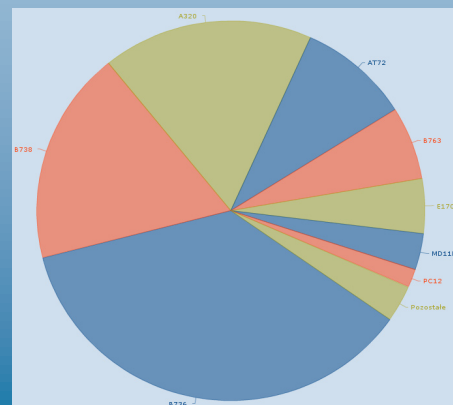
Ze względu na znaczne rozbudowanie floty w styczniu, ogólny stan finansów firmy, z uwzględnieniem zaciągniętych kredytów to -127 mln zł. Nie ma jednak powodów do obaw, gdyż kwota ta jest porównywalna z zyskami z roku 2010. Można mieć zatem nadzieję, że przed końcem bieżącego roku uda się przejść „powyżej kreski”.

Najczęściej wykorzystywanym samolo-

tem był B736 – 70 operacji, dalej B738 – 35 i A320 – 34.



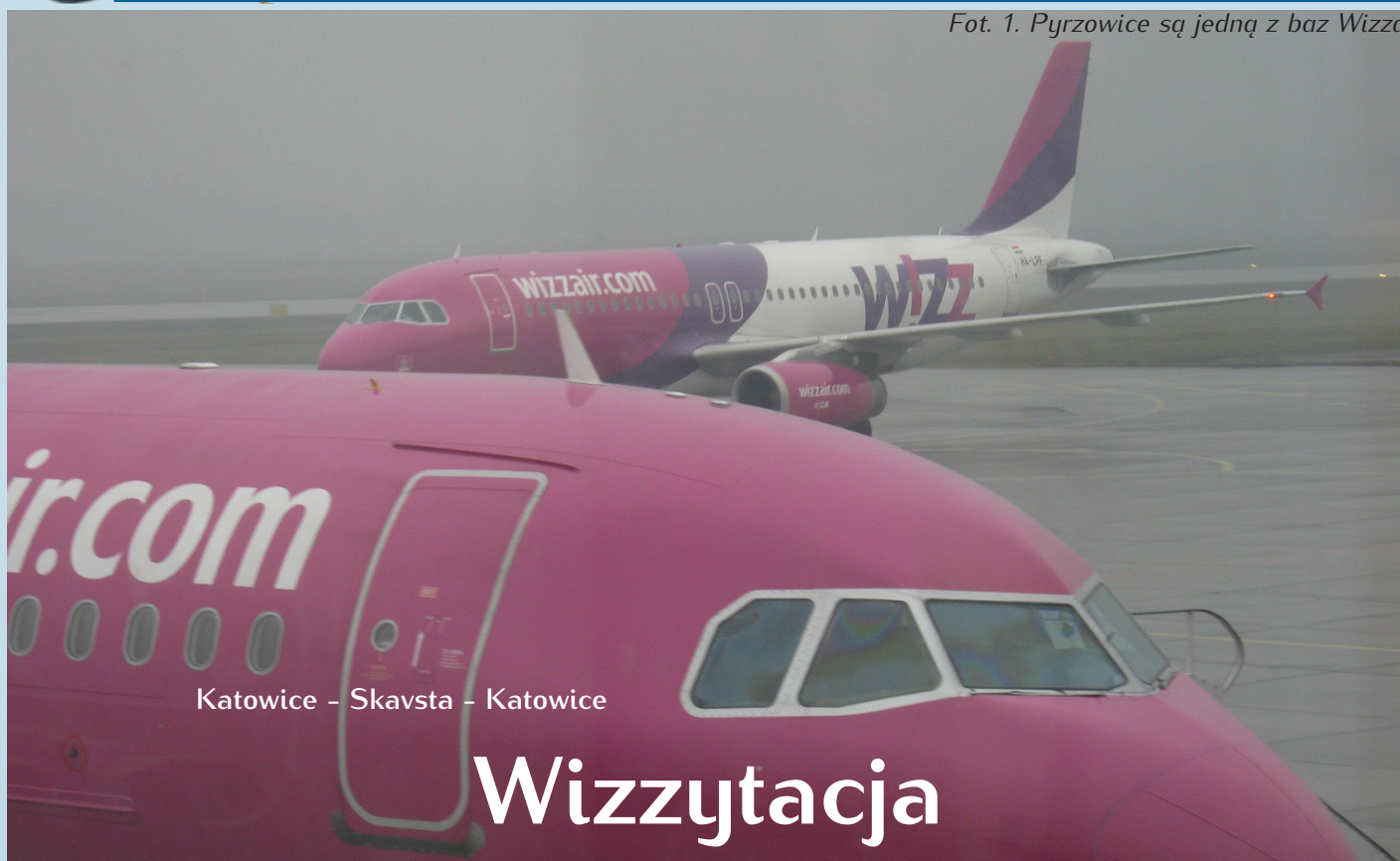
Rys. 2. Wykorzystanie maszyn



Rys. 3. Wykorzystanie typów



Fot. 1. Pyrzowice są jedną z baz Wizzai



Wizytacja

Tuż przed Bożym Narodzeniem na firmowym shoutboksie przeczytałem, że można lecieć z Katowic do Sztokholmu i z powrotem za 30zł. Fajna sprawa, może by się wybrać. Te 30 złotych to tylko część kosztów podróży. Muszę dojechać z Krakowa samochodem (paliwo w 2 strony przynajmniej 70zł), zaparkować (36zł). Niemniej zdecydowałem, że i tak warto. Dotychczas nie leciałem ani z Wizzem, ani do Szwecji („Panowie na materacu, do Szwecji w przeciwnym kierunku, pan w czerwonym czepku proszę nie drażnić rekina...”).

1 dzień do wylotu

Odprawa on-line załatwiona, karty wydrukowane. Bagaż (laptop i aparat fotograficzny) przygotowane. Mapy lotnisk zapisane na dysk. Trasa przelotu sprawdzona w FSC. To pierwszy raz, gdy wirtualne narzędzia przydają mi się do prawdziwego lotu. Propozycja FSC: FL320 EPKT BAREX UL623 CZE UL617 ROE UL996 ELVIX UZ330 VIBAR UL87 PE-LUP (STAR) ESKN. Z powrotem: FL330 ESKN TONSA UL87 XEOL UZ491 CHO UL996 DENKO UL619 CZE UL623 BAREX EPKT. Pewnie i tak dostanie skrótów od obszaru.

Samochód przygotowany. Trochę niepokoją mnie warunki pogodowe. W Katowicach i Łodzi nie powinno być proble-

mu, ale w Szwecji może się zdarzyć we wtorek wieczorem mgła, a tu tylko CAT-I. Dlaczego w Łodzi? Dlatego, że we wtorek A320-232 pracuje cały dzień: Katowice – Kolonia – Katowice – Skavsta – Łódź – Skavsta – Katowice. Ponad 15 godzin.

Sprawdzam czy samolot będzie zatłoczony. Próba zarezerwowania 24 biletów na ten lot zakończona powodzeniem. Nie

powinno być źle. Cena tylko wyskoczyła 20x wyższa niż ta, którą zapłaciłem. Z powrotem, sądząc po cenie powrotu, powinno być w ogóle luźno.

Pyrzowice

Dojazd bez problemu. Pogoda w Krakowie ładna, ale po drodze się popszała. W Pyrzowicach RVR 2300, podstawa chmur 1300 stóp, wiatr 22006KT. Na ESKN na



Fot. 2. Wieża w Pyrzowicach we mgle. RVR 2300, chmury na 1300ft



Fot. 3. Nowoczesne wnętrze terminala robi bardzo dobre wrażenie

razie warunki dobre – pełna widoczność, choć spore zachmurzenie. Po odprawie siedzę na hali, a w głośnikach słyszę dyskusje nt. katastrofy smoleńskiej. Przypomina mi się scena filmu Czy leci z nami pilot, gdy w czasie lotu pokazywano film o katastrofach lotniczych.

Na płycie nuda. Stoi Airbus A320 Wizzair (jak się później okazało uszkodzony – wieczorem miał rozebrany prawy silnik) i Embraer 145 LOTu. Jakaś zawiedziona wycieczka dzieci patrzy na martwą, zamgloną płytę lotniska. Po godzinie przyleciał E190 Lufthansy, a LOT odleciał. Potem przyleciały Wizzys z Malmö i z Kolonii – ten, którym mam lecieć. Seria

zapowiedzi lotów do Niemiec, Wielkiej Brytanii i Irlandii. Wreszcie coś się zaczyna dziać. Niestety wszystkie maszyny przylecą dopiero po moim wylocie.

Chwila pracy (przygotowuję prezentację na szkolenie), szybki obiad i już komunikat dla pasażerów odlatających do Sztokholmu: zabierać manatki i do wyjścia. Przy wyjściu tłum. Ok. 120-140 osób. Dobrze, będzie kilka miejsc wolnych. Niestety stoję daleko, więc nie maszans na miejsce przy oknie. Trudno, może w drodze powrotnej. Za oknem obserwujemy załadunek bagaży i tankowanie. Po kilkunastu minutach wreszcie rozpoczyna się wchodzenie na pokład. Wsiadam tyl-



Fot. 4. HA-LPD – bohater tego artykułu

nym wejściem, zajmuję miejsce przy korytarzu w widoku na skrzydło.

Kapitan Richardson przywitał się w języku angielskim. Stwierdził, że warunki są przyzwoite i że będzie fajny lot. Następnie instrukcje bezpieczeństwa, a w międzyczasie pushback. Nawet nie zauważyłem włączania silników. Klapy na 1 i powoli zaczynamy się toczyć drogą kołowania do punktu zatrzymania przez 27. Ale nierówno! A ja narzekałem na polskie drogi. Nawierzchnia złożona z betonowych kwadratów jest nierówna i poprzerastana chwastami. Na szczęście pas startowy w nieco lepszym stanie. Pełna moc, rozbieg, start.

Po chwili znika ziemia, jesteśmy w chmurach. Wznoszenie, wyrównanie, przyspieszenie i znów w górę. Klapy schowane. Przebijamy pierwszą, potem drugą warstwę chmur. Już widać Słońce. Tego można pozazdrościć pilotom – za-



Fot. 5. Terminal portu lotniczego w Pyrzycach prezentuje się bardzo dobrze
Parking przy samym terminalu jest dwa razy droższy od drugiego – oddalonego o 300 metrów



Fot. 6. Skavsta ma bardzo mały i oszczędny terminal

wsze mają ładną pogodę na przelotowej. W trakcie wznoszenia wykonujemy skręt w prawo, prawdopodobnie na BAREX, a później w lewo – zgodnie z planem lotu. Wygląda na to, że skrótów nie będzie. Próbuję włączyć palmtopa z Pathaway i mapą lotniczą. Nic z tego. Nie łapie satelitów. Za szybko? Chyba nie, podłączony do FS pokazywał poprawnie. Pewnie za daleko od okna. Wyglądam za okno – pełna pokrywa chmur. Pozostaje jedynie orientacja na podstawie Słońca. Lecimy na północny-zachód.

Wyrównanie, nieznaczne zmniejszenie mocy silników. Jesteśmy na przelotowej. Od czasu do czasu trochę zatrząsie. Uciążliwy jest tylko ten potworny szum silników pomieszany z dźwiękiem nawiewów. Sam nie wiem co głośniejsze. Kapitan gdzieś nad bałtykiem informuje, że dostaliśmy skrót i będziemy 20 minut wcześniej.

Skavsta

Nad wybrzeżem Szwecji widać nieco morza i lądu przez chmury. Niestety po chwili znowu biało. Hałas płynący z silników zmniejsza się, płynnie przechodzimy do zniżania. Po chwili wyraźne zwiększenie kąta zniżania. Chmury zbliżają się z dużą szybkością. Na horyzoncie przyspieszony zachód Słońca.

Wchodzimy w chmury. Widok ograniczony: za oknem od powierzchni skrzydła odbija się mrugający beacon, a na końcu widać błyskający stroboskop. Zwięk-

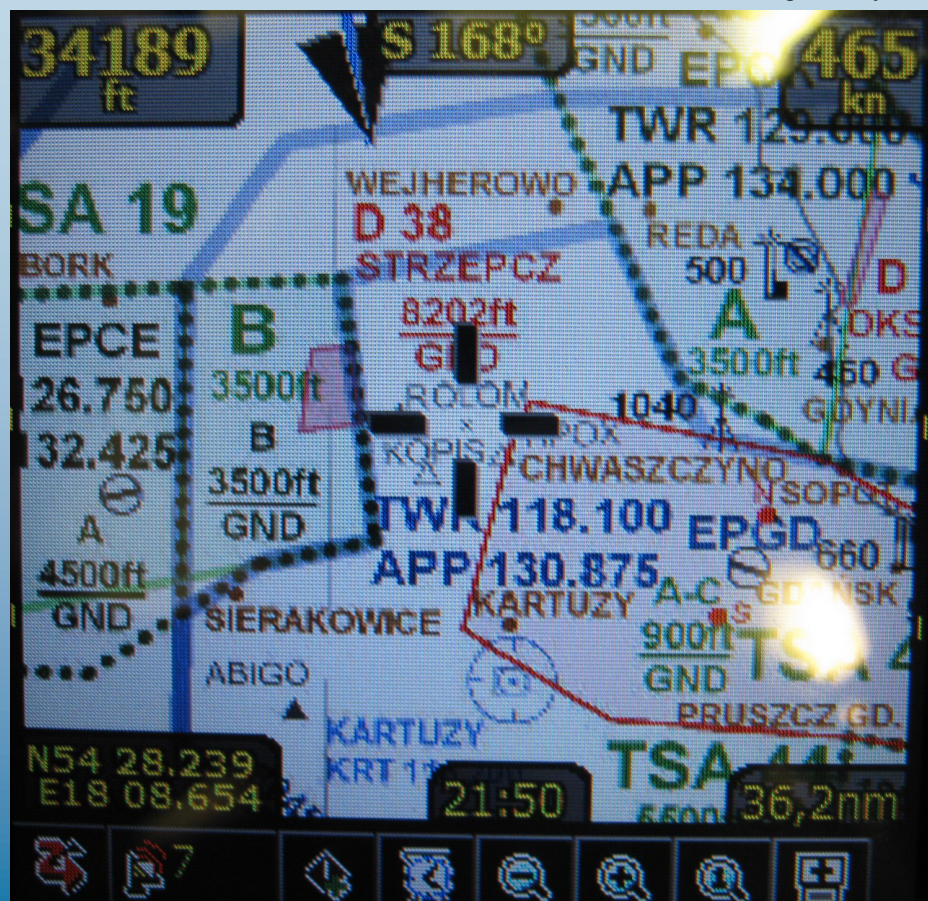
sza się moc silników, lekkie wyrównanie lotu. Zapewne już kończymy STARa. Tak, wyczuwalny skręt w lewo i wyjście na prostą do pasa 26. Zapewne w momencie przechwycenia ścieżki zniżania kłapy na

1, po chwili wysuwa się podwozie. Kłapy 2, a potem pełne. Za oknem pojawia się piękny widok oświetlonego i zaśnieżonego Nyköping. Poniżej chmur widoczność jest bardzo dobra. Jesteśmy coraz niżej. Początek pasa, przyziemienie, wsteczny ciąg, wychodzą spoilery. Dojeżdżamy do końca pasa, zawracamy i backtrack.

Samolot zatrzymuje się na płycie lotniska. Operator schodków chyba pięć razy próbuje podjechać. W końcu mu się udaje i możemy wysiąść. Jest nieco chłodniej niż w Katowicach, zalega też sporo śniegu. Budynek terminala wygląda jak nieco większy dworzec PKS. Obok stoi kilka Ryanairów. Wykończenie wnętrza oczywiście w stylu IKEI. Tymczasem samolot o 5 minut przed czasem wybiera się po Tomka do Łodzi.

Pięć godzin na lotnisku. Za mało czasu, aby wybrać się do Nyköping, za dużo, żeby siedzieć. Nigdzie na lotnisku nie ma gniazdek do podłączenia komputera. Internet kosztuje 50zł/h. Katowice były pod tym względem luksusowe – gniazda przy stolikach, internet 7zł/h. Krótki spacer po okolicy i powrót do terminala (praca czeka). Na szczęście bateria w laptopie trzyma 4h.

Lot z Wizza Poznania opóźniony o 3



Fot. 7. PathAway w akcji. Strzałka na górze ekranu to samolot



godziny. Madryt o godzinę. Przylatuje Ryanair z Krakowa. Początkowo to nim chciałem się nim wybrać, ale nie było możliwości powrotu, bo zaraz odlatuje z powrotem.

HA-LPD przyleciał z Łodzi o czasie. W hali odlotów było mało osób, tak więc samolot został wypełniony jedynie w 1/3. Przywitał mnie ten sam zespół pilotów i stewardes. Tym razem usiadłem z przodu. Instrukcje bezpieczeństwa, pushback, start silników, kołowanie. Droga kołowania tym razem równa. Odlot z pasa 26. Po starcie mocno do góry. Wszystkie widoki za oknem chmury skryły już po kilkunastu sekundach. Jedyną atrakcją wznoszenia było wyłączenie świateł, zapewne w okolicach FL100.

Włączam palmtopa. Tym razem GPS złapał sygnał i udaje mi się włączyć PathAway z mapą lotniczą (VFR, ale ma zaznaczone fixy). Ze zdziwieniem orientuję się, że jesteśmy nad KRT. Po chwili kapitan informuje przez głośniki, że dostaliśmy skrót zaraz po starcie i będziemy 30 minut wcześniej – to lubię :-). Lecimy początkowo po UN133, a potem nieco na prawo od niej (pewnie skrót był na MO-KOS) na FL350, ok. 460 węzłów. Wysokie ciśnienie nad Polską powoduje, że PathAway wskazuje tylko nieco ponad 34 tys. stóp.

Zaczynamy zniżać. Zderzanie prowadzi nas trzema zakrętami na ILS 27, aby omi-



Fot. 8. Kapitan Richardson i drugi pilot w kabinie Airbusa A320

nać duże miejscowości. Światła lądowania, wejście w chmury. Podstawa chmur nieco wyżej niż rano, więc oglądam miejscowości i drogi, nad którymi lecimy. Ostatni zakręt nad boczną koleją w Siewierzu, która jest tak oświetlona, że początkowo pomyliłem ją z lotniskiem – nawet kształt podobny.

Łądujemy na „chodniku” 27. Ostre hamowanie, żeby zdążyć przed drogą A (szybki zjazd S jest zamknięty). Kołowa-

nie na stanowisko, wyłączenie silników.

Kapitan zgodził się na krótką rozmowę i zdjęcie dla Cassubian Newsletter. Drugi pilot przyznał się, że przez pięć latał na VATSIM. Podejrzewam, że w dzisiejszych czasach większość młodych pilotów przechodzi przez FS i VATSIM.

Powrót do Krakowa szybko i bez problemów. Tylko Automapa chce mnie kierować bocznymi drogami. Na szczęście znam trasę. (SW)



Fot. 9. Airbus A320 linii Wizzair na płycie lotniska w Pyrzowicach



Fot.1. Ryanair na przelotowej

Do czego może doprowadzić nas zmęczenie? Czyli...

Dwóch nieodpowiedzialnych nieletnich podróżuje po Europie

Ludzie odlatujący z lotniska w Łodzi, jak i pewnie pozostałych lotnisk na świecie, dzielą się na trzy grupy. Pierwsza z nich, to ludzie którzy na lotnisku pojawiają się 2-3 godziny, przed odlotem. Najpierw czekają, potem oddają bagaż rejestrowany, potem czekają, potem przechodzą kontrole bezpieczeństwa, potem czekają potem wsiadają do samolotu by znowu czekać.

Druga grupa, to Ci którzy pojawiają się w promieniu jednego kilometra od lotniska 2-3 godziny przed odlotem i zaczynają poszukiwanie odpowiedniego termina-

lu. Pierwsze kroki kierują oczywiście pod terminal pierwszy. Nie zauważają wielkiej kwadratowej, o boku 1 metra tablicy z napisem terminal 2 i wielką strzałką wskazującą kierunek do niego. Nie zwracają uwagi na strzałki namalowane na chodniku, pozostałe z wrześnieowej operacji, wskazujące kierunek do odpowiedniego terminalu, wchodzą do pierwszego. W środku oglądają szopkę bożonarodzeniową, składającą się z Jezuska położonego na kawałku szkła i zastanawiają się czemu nie ma nikogo w terminalu. Po wyjęciu biletów i upewnieniu się, że nie pomylili

godzin, wychodzą na zewnątrz i kierują się do terminalu numer 3, ponieważ to drugi budynek jaki widzą. I do tego jeszcze większy. Nie zastanawia ich, ani nie zaskakuje zestaw samochodów ciężarowych czy deski porożkładane wokół budynku. Nawet dźwig. Są determinowani i widzą w pełni oszklony budynek, jednak robotnik przy bramie wjazdowej na teren budowy uświadamia ich, że to nie ta droga. Wracają pod terminal i zauważają inny budynek, przy siatce. Po wyjściu z... aeroklubu, podchodzą do bramy wjazdowej na lotnisko, gdzie pani tłumaczy im jak dojść do terminalu numer 2. Jednak po minucie i tak zapominają drogę.

Ostatnia grupa to tak zwani „poinformowani” bądź też „nieodpowiedzialni”. Pojawiają się na lotnisku 30 minut przed odlotem. Po przejściu odprawy bezpieczeństwa, znajdują się w hali z pozostałymi pasażerami czekającymi na samolot. Ci z pasażerów, którzy patrzą na nich z pogardą, to pasażerowie grupy 1. Grupa 2 patrzy z uśmiechem, w końcu znaleźli terminal pierwszy.

Wiem, że miałem wyjąć wszystko z kieszeni, ale nie było nigdzie kosza, a wciskanie wysmarkanej chusteczki do pudła wydawało się ciut nie fajne, więc zostałem przemasowany przez pewnego mężczyznę, którego oczy wypatrzyły nierówność w mojej prawej kieszeni. Jednak wszystko bardzo miło i wesoło, szczególnie że mój znajomy -Towarzysz podróży - postanowił poinformować straż graniczną, iż jego buty śmierdzą, kiedy kazali mu je zdjąć. Po zakupieniu 0,7l wody za 5zł!, przez co zostałem wyśmiany przez znajomego, udaliśmy się by spocząć na krzesłach. Gdy ludzie zaczęli ustawiać się w kolejce, jakby bali się, że braknie dla nich miejsca w samolocie, zaczęliśmy się z nimi po cichu nabijać. Ale tylko przez chwilę, potem stanęliśmy razem z nimi, chcąc zdobyć miejsca przy oknie, najlepiej przy skrzydle. Gdy już wszedłem do samolotu, znalazłem szybko miejsce i usiadłem, oglądając co widzę za oknem. Pewien mężczyzna zauważył niezbyt miło, iż w tego typu środkach transportu nie trzyma się plecaka na kolanach. Przecież wiem, zaraz miałem schować... Pewnie należy do grupy nr 1.

Gdy kołowaliśmy, czułem się jak w wielkim autokarze. Przed pasem mocne hamowanie i czekamy. Na 90% pilot właśnie otrzymywał zgodę na lot, jak to zwykle bywa w Łodzi. 2 minuty i rusza-



Fot. 2. Wizz na lotnisku w Łodzi



Fot. 3. Nyköping nocą

my. Zajęliśmy pas, słyszę, że silniki się rozpędzają. Wszyscy ludzie zachowują się jakby naprawdę byli w autokarze! Ja staram się zachować powagę na twarzy, z nudzeniem wpatrując w okno. Kiedy jednak poczułem ciąg silników które wręcz wcisnęły mnie w fotel nie potrafiłem ukryć podniecenia. Dosłownie parę sekund i byliśmy w powietrzu. Niestety chmury były bardzo nisko i zobaczyliśmy ziemię dopiero przed lądowaniem. Start nastąpił

o godzinie 19. Podczas lotu podziwiałem stewardessy, jedna była naprawdę fajna. Oczywiście byliśmy zachęcani do obejrzenia katalogów Wizzair i zakupu pluszowych misi, lub tym podobnych. Misio był fajny, ale drogi. Skoro bilet kosztował 4zł, muszą znaleźć inny sposób, na zarobienie pieniędzy.

Przyziemienie całkiem miękkie, strasznie ciekaw byłem ile to było ft/min. Zboczenie „hobbistyczne”.

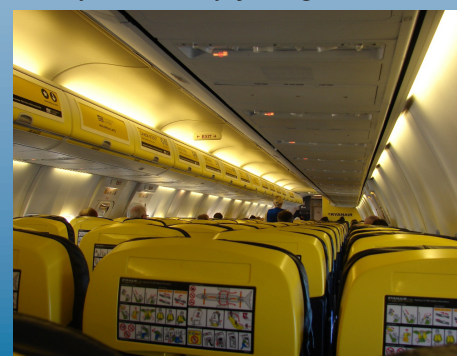
Następnie rozpoczął się nasz koszmarny, choć na początku było dość ciekawie. Po wejściu do terminala i upewnieniu, że nie widać nigdzie Sławka, wymieniliśmy w kantorze PLN na paręnaście koron i wyszliśmy „na miasto”. Znajduje się ono 8km od lotniska, ale niewzruszeni wyruszyliśmy na pieszą wycieczkę. Po drodze znaleźliśmy kierunkowskaz F11 Museum. Na miejscu spotkaliśmy zamkniętą budę, przez szyby której nic nie było widać, oraz dwóch chłopaków w naszym wieku, którzy lecieli z nami samolotem. Po krótkiej rozmowie okazuje się, że o 7 rano wylatują, tylko że do Mediolanu. Dodatkowo, za całość zapłacili 20zł mniej.

Woleli zostać w terminalu. Nudziarze. Jakies 2 kilometry dalej zatrzymuje się kawałek przed nami samochód, który 2 minuty temu nas mijał. W środku mężczyzna w wieku 50-60 lat, uśmiecha się do nas, zadając pytania po Szwedzku. Nie wiedząc o co mu chodzi, weszliśmy do samochodu i ruszyliśmy w podróż. Próbowaliśmy wszystkiego. Nyköping centre! Sea, Beach, cokolwiek. Mówiliśmy po Polsku, Angielsku, Niemiecku, mieliśmy nadzieje że dane słowo brzmi podobnie. Zatrzymał się przy jakiejś mapie, na której wskazaliśmy środek miasta mówiąc Centre, Nyköping Centre. W tym momencie zaczął nas pytać o hotel. Nie było opcji żeby się dogadać, więc zadzwoniłem do znajomego, który spędził rok w Szwecji, aby wytłumaczyć Szwedowi że ma zawieźć nas do centrum. OK! Chyba zrozumiał. Tylko, czemu jeździmy dookoła? Zrozumieliśmy. Ten miły starszy Pan, pokazywał nam miasto. Zatrzymywał się przy ciekawszych miejscach, by tłumaczyć coś po Szwedzku i tak jeździliśmy. Do momentu, kiedy podjechał z nami pod dworzec, nazwany Nyköping Centre...

Gdy pojechał, wyszliśmy z dworca i poszliśmy zwiedzać miasto. Jest naprawdę piękne. Warto dodać, że Szwedzi to dziwny naród. Gdy jest ograniczenie do



Fot. 4. Wnętrze terminalu na lotnisku Skavsta



Fot. 5. Wnętrze Ryanaira



Fot. 6. Widok z przelotowej na pokładzie Ryanair

30h na prościutkiej, długiej drodze, Szwedzi jadą 30km/h. Domy są czyste, nawet w centrum. W ciągu 5 godzin zwiedzania miasta znaleźliśmy jeden budynek, na którym znajdował się jakiś napis zmalowany sprayem, jestem pewny, że to robota polaków. Dodatkowo, co krok znajdowały się, nawet w centrum, pozostawione rowery. Mało które były przyłączone, ich po prostu nikt nie kradnie! Nie ważne, czy rower ma 50 lat, czy był to nowy specialized, rowery stały bezpieczne.

Oczywiście poszliśmy do portu. Przeszliśmy nawet wzdłuż ponad kilometrowego pomostu, pełnego wód i coś, co przypominało psią kupę, jak słowo daje...

Oczywiście potem trzeba było wracać tą samą drogą. Zmęczyło to nas strasznie ponieważ na pomoście strasznie wiało, a jego oblodzenie znacznie nas spowolniło. Kolega przestał naśmiewać się z zakupionej za 5zł wody.

Doszliśmy na najbliższy przystanek oznaczony na mapie. Niestety, pierwszy autobus na lotnisko o 4 rano, czyli za dwie godziny. Postanowiliśmy schować się więc na dworcu, było tam przecież ciepło. Niestety, dworzec otwarty do 23:30. Nie pozostało nam nic innego, jak podróż na pieszo.

Gdy o 4 rano, z przemoczonymi butami dotarliśmy na lotnisko, usiedliśmy na



Fot. 7. Nyköping nocą

krzesłach i usnęliśmy, opierając się o stół.

Otwieram oczy, nie wiem gdzie jestem, nie wiem co się dzieje. Słyszę jakieś głosy, ale nie dociera do mnie ich sens. Przede mną widzę uśmiechającego się znajomego. Mówi „posuń się”. Zaczynam orientować się w sytuacji, na lewo stoi pewien Szwed, który chce dostać się do pracy. Pracy, którą moje krzesło mu zagradzało. Wstałem, facet wszedł do budki i zaczął pracę. 5 minut później przyjechały pierwsze busy ze Sztokholmu i terminal zaczął się wypełniać. Więcej nie pośpię. Była 4:50.

Buty wciąż mokre, zostajemy na lotnisku. To była wieczność. Start dopiero o 11.

Zmęczeni, pochodzimy do kontroli bezpieczeństwa. Oczywiście, mimo całkowitego opróżnienia kieszeni, coś było nie tak. Zostałem zatem ponownie obmacany, a następnie postawiłem najpierw lewą, potem prawą nogę (z butem założonym, rzecz jasna) na pewniej maszynie, która jedynie włączyła w odpowiedniej chwili zieloną diodę. Potem dowiedziałem się, że porównuje ona wagę jednego buta i drugiego i jedynie w ten sposób sprawdza,



Fot. 8 i 9 - Edynburg



Fot. 10. Speedbird na płycie w Edynburgu

czy czegoś w nich nie ma.

Start na czas i podziwiam piękne widoki z okna. Co powiem na temat ryanair? Otóż, nie mam nic do stewardów, ale zdecydowanie bardziej podobał mi się stosunek kobiet do mężczyzn w liniach wizzair - 4:0. W ryanair było to 2:2. Dodatkowo, obie stewardessy były brzydkie. Ale wiem, to pewnie nie są standardy. Pewnie miałem pecha. Miejsca na nogi było mniej. W wizzairze dałem radę wyciągnąć nogi, choć musiałem się postarać. W ryanairze nie miałem możliwości wyprostowania nóg w fotelu. Wiem, że to inny samolot, ale to przecież nie od tego zależy. Dodatkowo, ilość reklam, loterii i tym podobnych była męcząca. Co chwilę gadali, namawiali, ale jestem w stanie to zrozumieć, pokonuje setki kilometrów za grosze.

Piękne podejście, zero chmur, lądowanie miętutkie. Po wyjściu, kolega został wypytany, czy długo ma zamiar zostać, czy jest sam i tym podobne. Oni nie chcą tu imigrantów.

Szybki spacer i docieramy do przystanku Ingliston, skąd odjeżdża autobus linii 48. Po małych przygodach z zakupem biletów i dogadaniem z prawdziwym Brytolem, do tego Szwedem (więc akcent wprost wspaniały) wsiedliśmy do piętrowego autobusu miejskiego, zajmując oczywiście najlepsze miejsca, z przodu na piętrze. Podczas podróży podziwialiśmy widoki, naprawdę fajnie to wszystko wygląda. Nie jest to jednak już Szwecja i

nie wszystko lśni czystością. Dodatkowo, lewostronny ruch, przez który dwa razy prawie wpadłem pod samochód przechodząc przez jezdnie i patrząc w lewo czy nic nie jedzie, jest moim zdaniem totalnie bezsensowny. No ale rozumiem, przecież jeżdżąc po prawej stronie, dopasowali by się do pozostałych krajów Europejskich, a na to nie mogą się zgodzić.

Zamek w Edynburgu? Coś wspaniałego. Robi wrażenie, jednak na pieszo można dojść ścieżką pod kątem około 30 stopni jedynie do połowy wysokości wzgórza. Widok z tego miejsca na miasto jest mimo wszystko, naprawdę cudowny. Widać nawet wybrzeże, po drugiej stronie miasta.

Oczywiście jak prawdziwi turyści nie mogliśmy ominąć fast fooda, tym razem padło na Burger King. Ciepły posiłek, coś wspaniałego. W busie powrotnym dopadła nas oba chęć snu. Ledwo daliśmy radę wytrzymać, te 30 minut jazdy...

Ładujemy się do boeinga. Czuję, że to już ostatnie minuty na obcej ziemi, ostatni lot samolotem, ostatnie godziny oczekiwania, do znalezienia się w wygodnym, ciepłym łóżeczku. Start, jak zwykle ekscytujący moment, jednak zmęczenie nie pozwoliło mi się nim cieszyć tak, jak za pierwszym razem. Nie byłem nawet w stanie wytrzymać do końca wznoszenia, jednak usnąć w ryanairze, to jak spać na stojąco. Naprawdę, ciężko o to. Ostatecznie, skończyło się na oparciu głowy o rozkładane z fotelu przede mną oparcia na laptopa czy jedzenie. Ile można spać w ta-



Fot. 11. Terminal w Edynburgu

kiej pozycji, w lecącym samolocie z reklamami rogalów w czekoladzie w tle? Trzy minuty. Ile można spać w takiej pozycji, dodając totalne zmęczenie? Pięć minut. Wiele lat czekałem, aby zobaczyć ziemię z 11 tysięcy metrów. Zachód słońca, prawie bezchmurne niebo, lecę tysiące stóp nad ziemią podziwiając świecące miasta i marzę tylko o jednym... o śnie. Teraz żałuję, że nie starałem się czerpać z tego większej przyjemności, wtedy żałowałem, że nie mam choćby 15 centymetrów więcej przed następnym fotelem.

Steward podaje informacje, za 55 minut ładujemy. Najwyższa pora odwiedzić ubikacje w samolocie... małe a cieszy:) Nic ciekawego, oprócz samego splukiwania, podczas którego o mało nie wpadła do środka rolka papieru, razem ze mną, a ja zastanawiałem się czy samolot nadal leci. Niezłe ciśnienie.

Ładowanie dość twarde, samolot leciał dość szybko, jak na mój gust i wykorzystał prawie cały dystans pasa. Wysiadam z samolotu, znane powietrze, znana ziemia, znane lotnisko. Tak blisko do znanego łóżka...

Gdyby ktoś mnie spytał czy wolę, czy stać, porządną, bezpieczną, powolną, nudną Szwecję czy, brudną, pełną imigrantów, lewostronną Szkocję, wybrałbym Polskę.



Fot. 12. Lotnisko w Edynburgu



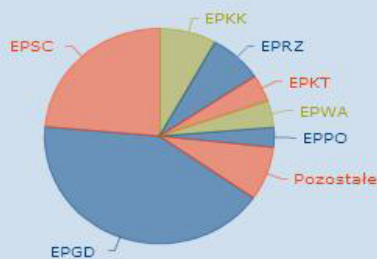
Pożegnanie z SP-TLO

Smutna to była podróż i pełna nostalgii, bo TLO była jedną z pierwszych maszyn w naszej Firmie i nigdy nie zawiodła ani pilotów, ani pasażerów. Nie za szybka, nie za nowoczesna, ale z duszą, po której teraz pozostała pustka.

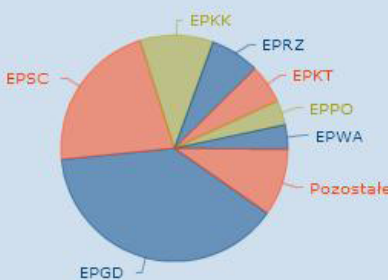
Pierwszy lot w Cassubian VA wykonała 17 września 2007 roku na swojej ulubionej trasie, której w EPWW FIR była niekwestionowaną królową – z Gdańska do Szczecina. Na 209 operacji na tej trasie TLO wykonała 1/5 z nich. Łącznie dzielnie służyła w 241 lotach, pokonując w sumie 33 572 nm i spędzając w powietrzu niespełna 280 godzin w znakomitej większości po trasach krajowych, ale sprawdzała się także w krótkich lotach zagranicznych, zwłaszcza do destynacji północnych – na Bornholm czy Visby.

Mimo dwusilnikowej konstrukcji była tania w utrzymaniu, bo silniki GTSIO-520-M o łącznej mocy 750 koni mechanicznych były niezwykle oszczędne.

Najczęstsze lotniska startu



Najczęstsze lotniska lądowania



Usterki techniczne pan Edek naprawiał z przyjemnością, bo „Cesienka” - jak mówił - to złota dziewczyna.

W grudniu zagroził nawet, że zwolni się z pracy, jeśli Zarząd nie zrezygnuje z jej sprzedaży. Zarząd przekonał go przekonaniem oka na nieprawidłowości w książkach pokładowych i braku instrumentów w różnych maszynach (jak tłumaczył chciał synkowi podpiąć do kokpitu, ale w żadnym z nich nie było wtyczki USB).

Dla wielu z pewnością była rachitycznym pomnikiem poprzedniej epoki lotnictwa, bo ani wyposażeniem, ani osiągnięciami nie dorównywała współczesnym konstrukcjom. Ale potrafiła zachować rzadko już spotykany klimat prawdziwego latania; na wolancie czuło się drgania jej serca, a trzykrotnie obijane skórą fotele przekazywały momenty na plecy pilota i pasażerów. Charakterystyczny dźwięk silnika oraz oświetlenie tworzyło magiczną aurę każdego lotu, niezależnie od warunków pogodowych. Wie to każdy, kto choć raz ją pilotował.

Zobaczyć za jej sterami zachód słońca mając po jednej stronie zasypiających mieszkańców kraju, a po drugiej odbijający ostatnie blaski dnia Bałtyk – bezcenne. Będzie nam jej brakowało – chciałoby się rzec, kończąc to krótkie podsumowanie. Pozostaje się tylko cieszyć, że maszyna pozostanie w ciągłym użytkowaniu, więc zakończę inaczej - zwyczajowo – do miłego!



REKLAMA

CASSUBIAN
VIP services



Loty biznesowe do każdego kraju

Cassubian VIP services

Zapoznaj się z naszą ofertą



REKLAMA

Nowy system zarządzania wirtualną linią lotniczą

Nowości w portalu Cassubian VA

Nowy portal Cassubian VA powstał niecałe 4 miesiące temu. Zmiana została przeprowadzona w sposób, który w najmniejszym stopniu przeszkadzał w wykonywaniu operacji lotniczych. Dopiero w ostatnim miesiącu udało się dokończyć ostatnie, niewidoczne dla użytkowników zmiany. Zmiany te były konieczne ze względów bezpieczeństwa, a także wygody użytkownika. W tym artykule omówione zostaną krótko nowości na portalu CSB. Do niektórych z nich dostęp posiada tylko Zarząd, zatem będzie okazja do bliższego zapoznania się z tym, czego na co dzień nie widzimy, a co jest niezbędne, abyśmy mogli latać.

[illegible]

Rezerwacje

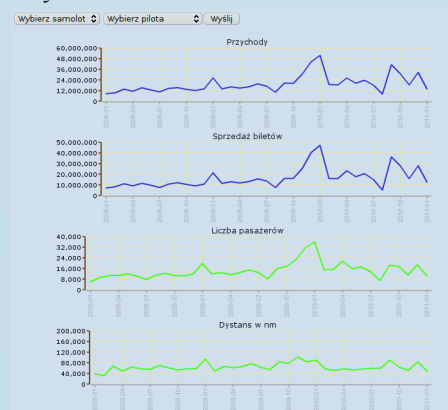
Nowy panel rezerwacji jest już znany wszystkim pilotom. Dzięki użyciu javascriptu udało się zautomatyzować niektóre czynności. Jednocześnie rozwiązaliśmy problem nieświadomego podbierania zarezerwowanych maszyn. Obecnie kolorowe kontrolki informują o dostępności poszczególnych samolotów. Możliwość popełnienia błędu przy rezerwacji została zminimalizowana. Podobny panel działa również dla rezerwacji VFR. Planowane jest rozbudowanie panelu o planowanie lotów w oparciu o dynamicznie tworzoną bazę planów, a także automatyczne wysyłanie informacji do Vatsim.

	Kod	Parametry	Linia lotów	Niekt (m)	Niekt (h)
	AT 72	SP-DNA		110404	503 39 51
Aktualność w	Projekt 2		Data lotu		Główny start
	SP-ET	EPOD	28	2011 01 18	12 56 00
DTM8					
	HLT		23	2011 01 40	11 05 00
Rezerwa na dzień EKRA (Tępotętny). Odbył 2011 01 20 22 15:00. Pół C88023.					
	Kod	Parametry	Linia lotów	Niekt (m)	Niekt (h)
	B736	SP-CNK	582	237338	839 59 59
Aktualność w	Projekt 2	Pół I O	Data lotu		Główny start
	DTM8	HLT	23	2011 01 40	11 05 00
B736					
	SP-CUN		531	224014	838 59 58
Aktualność w	Projekt 2	Pół I O	Data lotu		Główny start
	EPWA	UKOD	27	2011 01 18	19 37 00
Rezerwa na dzień EKRA (Tępotętny). Odbył 2011 01 20 22 15:00. Pół C88045.					
	Kod	Parametry	Linia lotów	Niekt (m)	Niekt (h)
	B763	SP-CNS	269	225008	834 59 58
Aktualność w	Projekt 2	Pół I O	Data lotu		Główny start
	VIDP	HEOR	33	2011 01 19	11 41 00
Rezerwa na dzień EKRA (Tępotętny). Odbył 2011 01 21 15 00:00. Pół C88033.					

Postoje maszyn

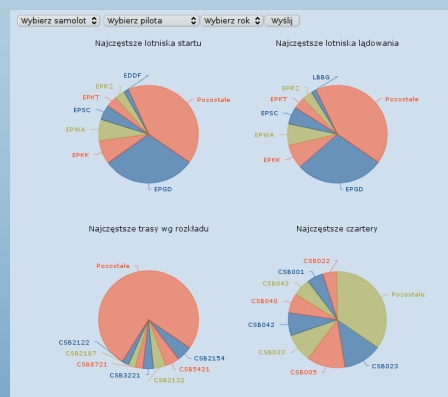
Moduł postoje maszyn został napisany od nowa, aby umożliwić śledzenie wykorzystania samolotów. Oprócz danych

o rezerwacjach i postojach, podaje także podstawowe statystyki wykorzystania samolotów. Nowością jest wyświetlanie również samolotów prywatnych na dole listy.



Statystyki

Dotychczasowe statystyki pokazywane w tabelach były słabo czytelne. Nie pozwalały one na głębsze analizy. Dlatego również ta część portalu została całkowicie zmieniona. Obecnie możliwe jest przeglądanie dynamicznie generowanych statystyk obejmujących zarówno finanse, jak i analizę destynacji, wykorzystania maszyn czy pracy pilotów. Korzystając z rozwijanych list można z łatwością otrzymać bardzo szczegółowe dane. Niektóre funkcje statystyk wymagają logowania do portalu.



Centrum kontroli lotów

Zupełnie zmienił się wygląd miejsca pracy Komisji Kontroli Lotów. Obecnie zaawansowany system analityczny dostarcza kontrolerom szczegółowych informacji i wyświetla je w postaci 31 kolorowych kontroltek. Do tego samego zestawu kontroltek mają dostęp również piloci. Część kontroltek ma charakter informacyjny, inne natomiast są wykorzystywane do

oceny lotów. System potrafi ocenić prawidłowość wyboru pasa startu czy lądowania, sprawdza masy, a także podstawowe parametry lotu.

Uzupełnieniem kontroltek jest mapa lotu oraz wykresy prędkości i wysokości lotu. Nowy system jest dokładniejszy niż Vataware i dostarcza większej ilości informacji. Brakuje tylko jednej funkcji: w planach jest dodanie funkcji analizy planu lotu i wyświetlania go na mapie. Zostały już poczynione w tym kierunku pierwsze kroki.

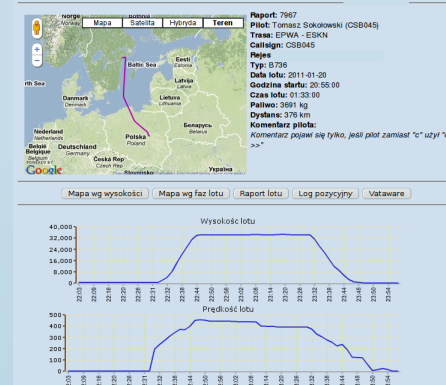
IATA	DEPT AD	DEST AD	ALTN	ROUTE	FL	COM1
T/O MINIMA	T/O RWY	T/O VR	T/O V2	CLB RATE	GEAR UP	GEAR DOWN
LAND MINIMA	LAND RWY	LAND SPEED	DESC NM	DESC RATE	FLAPS	TDR
ZFW	MTOW	MILW	MTXW	LADUNEK	FINAL FUEL	SPENT FOLD
VATSIM	UPRAWNIENIA	UTC +1	INFO	PARAMETRY	WAGI	

Komentarz i ocena lotu

Wybierz opcję...

Kontroler: Sławomir Wawak

Ocena lotu



Rozliczenia lotów

Dokumenty rozliczenia lotów nie są nowością – były dotychczas dostępne, chociaż trudno było je znaleźć w portalu. Obecnie można je zobaczyć w module zaliczeń lotów. Oprócz tego moduł pokazuje wspomniane wcześniej kontrolki, mapy oraz wykresy – te same, którymi dysponuje KKL. Dokumenty rozliczenia lotów są generowane na podstawie zaliczeń lotów. Bazują na danych o ładunku, zużytym paliwie, cenach biletów i paliwa oraz innych parametrach. Na ich podstawie naliczane są przychody pilotów. Uwaga! Latasz na pusto - generujesz straty!

LOT ID	Zakres	CALLSIGN	DATA	MASZYNA	REJSTRACJA	WYLOT	PRZYLOT	CZAS LOTU	RAPORT
7927	OK	C880501	2011-01-14	AT72	SPADI	EPKT	EPBY	02:30:00	Raport M1 i2 Fakture Ukryj
Opinia KKL:	Wyświetlono przyjęcie, niemiecki jednak przy telefonie ponownie 10km, w wypadku tej maszyny i linia, oraz hamowania mediumood, przy takiej pogodzie w pełni zasadnicze jest podejście iLS. Zdecydowanie PIC, więc lot bezpieczny.						Kontroler:	Piotr Widagowski	

Cassaban Airways Team VA Virtualne Linie Lotnicze		Dział Finansów i Kad. Cassaban Airways Team VP	
Imię i nazwisko:	Ipt. Sławomir Wawak		
Rozliczenie lotu z dnia	2011-01-14		
Kod lotu:	CS80501		
Raport nr:	7927		
Stopień awansu zawodowego	1		
Stopień: wg stopnia awansu			
Przebieg rozliczeniowa netto	Dywidenda o 0.11 %		
Lot na trasie	EPKT - EPBY		
Użyta maszyna	AT72		
Rejestracja	SP-ADJ		
Liczba pasażerów/CARGO (kg):	53		
Cena biletu:	677 zł		
Czas lotu:	02:30:00		
Pokojowy dystans	489 nm		
Zużyte paliwo:	1208 kg		
Aktualna cena i dostawca paliwa:	6 zł/kg / Masters Aviation Gasoline		
Przychód brutto:	35981 zł		
Przychód ze sprzedaży biletów:	35981 zł		
Pozostałe przychody operacyjne:	17187.14 zł		
Koszt paliwa:	7808.64 zł		
Koszta lotniskowe:	562 zł		

Fleet manager

Najistotniejszą zmianą w funkcjonowaniu jest
Odwiedź nas na www.cassubian.pl

waniu portalu jest centralizacja zmian we flocie oraz rosterze. Każda zmiana jest obecnie wprowadzana tylko w jednym miejscu, co zmniejsza ryzyko popełnienia błędów i przyspiesza zarządzanie linią lotniczą. Fleet manager jest modulem pozwalającym na zarządzanie flotą: zakupy i sprzedaż maszyn, a także definiowanie ich parametrów technicznych niezbędnych dla systemu oceny lotów.

maliśmy informację o dodaniu do RM modułu do zarządzania planami lotów. Plany generowane są z raportów FSA-CARS i wpisywane do bazy automatycznie po uzyskaniu akceptacji przez KKL. Dane wykorzystywane są przez system rezerwacji. Dzięki temu łatwiejsze będzie teraz przygotowanie do lotu. Każdy plan posiada informację o swoim wieku, co częściowo rozwiązuje problem aktualizacji bazy AIRAC.

według pilotów, dat i typów nagród.

Oprócz wspomnianych nowości, zostały wprowadzone zmiany również do innych skryptów, np. tych widocznych na stronie głównej – rezerwacji ATC i jakości pracy pilotów. W praktyce wszystkie stare skrypty zostały poprawione lub przepisane, aby sprostać nowym wymaganiom, które Zarząd stawia przed załogą. Mam nadzieję, że ciepło przyjmiecie te zmiany. Czekam też na wszelkie uwagi i propozycje udoskonalenia.

[illegible]

DODAWANIE NOWEGO RAPORTU	
<i>(Tworzy raport na podstawie loga od pilota i podjina raporty pozycyjne)</i>	
Dane z raportu (w razie potrzeby popraw na prawidłowe):	
id pilota	
Data	
Godzina	
IATA	
Callsign (utworzony na podstawie IATA)	
Lotnisko startu	
Lotnisko docelowe	
Numer rejestracyjny samolotu	
Typ samolotu ICAO	
Czas trwania lotu	
Zużyte paliwo	
Dystans	
Log:	
gwiazdki dodane automatycznie, proszę nie usuwać	

Zarządzanie kadrami

Moduł zarządzania kadrami został napisany od nowa, aby sprostać nowym wymaganiom naszej linii. Obecnie możliwe jest szybkie przydzielanie i odbieranie uprawnień poszczególnym pilotom. Moduł obecnie nie jest zintegrowany z portalem. Być może w przyszłości rozwiążemy ten problem.

Dodaj nowego pilota	
Pilot ID	
Nazwisko	
Miasto	
E-mail	
Status	
Stopień	
Powód odwołania	
Data odwołania	
Numer pilota VATSIM ID Kraj Data przyjęcia Funkcja ☐ Nie pełni funkcji ☐ VA Founder ☐ Egzaminator ☐ Administrator forum ☐ FDB Admin ☐ NOTAM ☐ Flight Supervisor ☐ Executive Officer ☐ Operational Officer ☐ IT Manager ☐ Advertising Manager	

Route manager

Mały lifting przeszedł route manager, który jest odpowiedzialny za definiowanie regularnych połączeń krajowych i zagranicznych. Jego działanie zostało usprawnione i przyspieszone.

Tuż przed zamknięciem numeru otrzy-

ID w bazie	Nummer lotu:	CSB	Odstot:		Przytlot:	
Godzinny odlotowy	Dni odlotowy:		Plan lotu:		Samolot:	
Autor:	CSB	Wg planu	Status:	aktywny	Data:	0000-00-00 00:00
Rejestracja:	Pilot:	CSB	Wyślij	Wybierz lot, aby móc go usunąć!		

Dodawanie raportów

Znane wszystkim problemy z FSA-CARS spowodowały, że konieczne stało się przygotowanie narzędzia usprawniającego awaryjne dodawanie raportów. Aktualnie dodanie i sprawdzenie raportu zajmuje ledwie chwilę. Niestety logi pozycyjne na razie nie są odzyskiwane, przez co mogą wystąpić problemy z wyświetlaniem map dla lotów wczytywanych w ten sposób.

Tabela 1. Wyniki konkursu na wyzyskiwanie nagród			
Pilot	Liczba lotów zaliczanych w 2016-12	Jakość lotów	Średni TDR za 2016-07-01 - 2016-12-31
42 (ziola)	100%	-120 ftmm	
20 (ziola)	88.5%	-120 ftmm	
22 (ziola)	100%	-120 ftmm	
21 (ziola)	100%	-120 ftmm	
15 (grabowa)	93.8%	-120 ftmm	
12 (grabowa)	100%	-182 ftmm	
11 (grabowa)	100%	-102 ftmm	
10 (grabowa)	100%	-134 ftmm	
9	100%	-181 ftmm	
9	100%	-215 ftmm	
6	100%	Nie wykonano 20 lotów.	
4	100%	-109 ftmm	
4	100%	Nie wykonano 20 lotów.	
3	100%	Nie wykonano 20 lotów.	
3	75%	Nie wykonano 20 lotów.	

Wyzyskiwanie nagród

Jedną z możliwości DODATKOWO do wybrania konfiguracji nagrody, zgodnie z decyzją o braku, jest możliwość wybrania

Wybierz pilota Wybierz nagrodę Wybierz rok Dostosuj Wyszukiwanie

Pilot	Nagroda	Data	Akcja
Srebrna	Srebrna	2007-04-01	Usun
Srebrna	Srebrna	2007-05-01	Usun
Srebrna	Srebrna	2007-05-01	Usun
Ziola	Ziola	2007-06-01	Usun
Ziola	Ziola	2007-10-01	Usun

System nagród

Jeśli odwiedziliście ostatnio roster, to pewnie zauważyliście, że nagrody wyświetlają się w inny sposób. Zmiana jest wynikiem opracowania nowego modułu służącego do przyznawania nagród. Moduł jest półautomatyczny, tzn. dostarcza gotowych wyliczeń dla nagród miesięcznych i półrocznych. Umożliwia także szybkie definiowanie i nadawanie nowych nagród. Możliwe jest także wyszukiwanie nagród

