

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 11(19)/2011 • Listopad



W tym numerze

- A coś Ty zrobił dla Vatsim?2
- Multi Panel VR Insight.....3
- Aktualności z PL-VACC.....5
- Wyniki Cassubian w październiku6

Źródło: airliners.net, Paweł Guraj

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



Na łamach VP testowaliśmy już nieco sprzętu przeznaczonego dla wirtualnych pilotów, recenzowaliśmy płatne scenerie, prezentowaliśmy tajniki oprogramowania używanego przez większość społeczności, zapraszaliśmy do udziału w eventach – no jednym słowem – nabierało się tego trochę.

Odbiór inicjatywy prowadzenia miesięcznika – jak sami Czytelnicy wiedzą – był pozytywny – wystarczy spojrzeć na wątek, w którym została zaprezentowana. Świadczyły o tym także prywatne wiadomości i maile przysyłane na skrzynkę autorów koncepcji. Pięknie, prawdaż?

Do tej pory otrzymaliśmy... 1 materiał zewnętrzny (w sensie, że pisany przez osobę nie związaną z redakcją) plus kilka newsów z PL-VACC dotyczących egzaminów i innych aktualności. Stawiam otwarte pytanie, tym razem jako regularny czytacz stron tematycznych – od platformy-matki PL-VACC aż do każdej oficjalnie publikowanej czy nowopowstałej stronki VA w polskiej przestrzeni – naprawdę nie ma o czym napisać, czym się podzielić, czym się pochwalić szerszemu gronu? Teoretycznie – gdyby ten numer VP wziął do ręki obcokrajowiec, odniósłby zapewne wrażenie, że w **firze istnieje tylko jedna linia**, jedynie słuszna i każdy kto spoza śmie się odezwać, ośmieszon będzie... Na litość boską!

Większość polskich VA operuje wg określonych zasad opierając się o jakieś systemy. Czy to własne czy powszechnie dostępne – pozwalają generować pewne zestawienia informacji.

Nie fajnie by było, nie w formie współzawodnictwa (czysto po polsku), tylko informacyjnie przeczytać sobie raz w miesiącu, że firma X wykonała 145 operacji, o 30 więcej niż w zeszłym miesiącu, a najaktywniejszym pilotem był z pewnością P.Elikan z 43 lotami na koncie, plus, że otworzyli nowy HUB w Zimbabwie, a nową maszyną będzie Cargomaster? W dalszej kolejności info z innych – przecież działających – firm... Szczerze? **Marzę o takiej choćby jednej stronie, gdzie będą różne logotypy, różne adresy, różne inicjatywy** (super PR) – bez zgryźliwości, komentarzy – po prostu – przesłane przez VA do publikacji...

Każdy kto jest w temacie, wie i potwierdzi, że **w polskiej przestrzeni dzieje się sporo** i to w znakomitej większości w bardzo dobrym wydaniu. Inaczej tylko twierdzą Ci, którzy schronienia dla rozgrzanych umysłów musieli szukać poza jej granicami, albo wiedzą jeszcze zbyt mało, by to ogarnąć. Albo i to, i to.

Patrząc na poprzednie numery VP, gdzie jedynym śladem istnienia VA w Polsce są wzmianki o Cassubian VA, faktycznie można pomyśleć, że nic innego nie ma. Ale już rzut oka na SI wykaże że jest zgoła inaczej. Prosić? Nie, nie o to chodzi. Ale zrozumieć – to już inna sprawa. Zakończę przypowieścią z własnej młodości.

Były czasy (to tak dla młodych – ku wiedzy, a starych – ku pokrzepieniu (!) serc), że sąsiedzi do siebie przychodzili. Od Gierka, potem z przerwą na wojnę '81 aż do upadku systemu – było i to w zasadzie bardzo często. Nic nie było, a jak było, to byle co, ale ludzie się cieszyli. Do dzisiaj smak kawałka chleba z grubym plastrem jaja na twardo posypanym zmielonym pieprzem, wziętym z talerza piętrowo poukładanych kanapek stojącego na stole w zadymionej kuchni, w której rodzice z sąsiadami grali w karty rozważając o obaleniu rzeczywistości – budzi we mnie poczucie tożsamości narodowej i odpowiedzialności za Ojczyznę. Sam będąc pokłosiem pogierkowskiej Polski poczytuję to sobie za bezcenną lekcję – móc stać w kolejkach po cukier czy kawę i chodzić na spacer do jedynego pięknego miejsca we własnej miejscowości (dworzec PKP zarządzany przez ś.p. zawiadowcę Stencła od którego Prusacy mogliby się uczyć punktualności). Stąd jest we mnie jakaś tam wiara w pewien rodzaj zdevaluowanej przez obecną rzeczywistość wartości – wspólnej pracy dla wspólnego dobra. Wbrew wszelkim pozorom nie wymaga to już nadludzkich wyrzeczeń, ma zaś jednego wroga, z którym sobie nie poradzi. Jest nim **lenistwo i modny, bo wygodny – tumiwi-sizm** – roszczeniowe oczekiwanie, że będzie barwniej i lepiej, bo się należy i jest to zgodnie z porządkiem wszechświata.

Wirtualnych linii, przynajmniej tych podanych w oficjalnym spisie PL-VACC, jest 12 (nie licząc historycznych). Pilotów singli – ludzi robiących dobrą robotę, bo są nimi przecież, co najmniej kilkudziesięciu (jeśli nie kilkuset). Odkąd VP przestał być firmową propagandą Cassubian VA prócz dwóch przypadków NIKT nie podzielił się NICZYM ze społecznością. To nie to samo co forum PL-VACC, gdzie wymieniamy poglądy i dyskutujemy na bieżąco. To spotkanie przy herbacie czy przysłowiowej kawie wśród ludzi, których łączy (jak kiedyś bieda moich rodziców) wspólna pasja. Chcecie naprawdę powiedzieć, że lepiej zamknąć się za parkanem w myśl zasady o swoje rzepce i nie wysilić się choćby o włos, by dać coś innym?

Kto podniesie rękawicę?

(AK)



Test urządzenia

Multi Panel VR Insight

Nie jest to najlepszy czas na kupowanie sprzętu, bo kurs euro zdecydowanie do tego zniechęca. Zupełnie przypadkowo trafiłem jednak w polskim sklepie na ostatni egzemplarz multi-panelu VRInsight po starych cenach. Nie mogłem się oprzeć, bo ceny na zagranicznych portalach były o 50% wyższe. Już po 2 dniach od zakupu czarne pudełko dotarło do mnie.

VRInsight dobrze pakuje produkty. Kartonowe pudełko, w środku dodatkowe zabezpieczenia z kartonu i kilka foliowych woreczków z powietrzem. Po rozpakowaniu znajdujemy instrukcję (w której prawie nic interesującego nie ma), płytkę (zbędną, bo sterowniki są niepotrzebne), zestaw naklejek na przyciski i oczywiście panel.

Sam panel jest zrobiony bardzo solidnie. Obudowa jest metalowa, co daje odpowiedni ciężar i powoduje, że nie urządzenie przesuwa się przy wciskaniu przycisków (tak jak np. Saitek, którego ocenialiśmy w jednym z poprzednich numerów). Plecy obudowy stanowi wygięta blacha, która jednocześnie stanowi oparcie. Dzięki temu panel ma odpowiednie nachylenie i wygodnie się go obsługuje, gdy stoi na biurku.



Fot. 1. Przyciski i przełączniki. Przycisk B6 z oryginalną czarną naklejką (bez opisu)

Mój panel jednak miał zostać wmontowany w overhead, dlatego odkręciłem plecy i przykręciłem panel do płyty pod sufitem. Długi przewód USB umożliwia łatwe i bezbolesne podłączenie. Start komputera, rozbłyskają na niebiesko przyciski i już po chwili można przystąpić do testowania. Windows XP bez trudu wykrywa joystick z wieloma osiami i przyciskami. Wygląda na to, że wszystko działa.

Przyciski i przełączniki

Panel składa się z 12 przycisków i 4 przełączników. Prostokątne podświetlane przyciski sprawiają wrażenie całkiem solidnych. W rzeczywistości nie jest tak idealnie. Są to przyciski „dotykowe”, ich skok jest bardzo niewielki. Dodatkowo nie zawsze wciśnięcie zostaje zarejestrowane przez urządzenie, dlatego trzeba dość precyzyjnie ich używać. Zaletą jest podświetlenie – w ciemnej kabinie, wmontowane w overhead, sprawdzają się doskonale.

Producent dostarcza naklejki, którymi można okleić przyciski. Pomysł bardzo dobry i nieźle zrealizowany. Za pomocą specjalnego chwytaka należy ściągnąć przezroczystą osłonę przycisku i pod nią przykleić czarną naklejkę z białymi literami. Trzeba bardzo delikatnie postępować z osłoną, bo jest niezwykle delikatna i może łatwo pęknąć. Efekt jest bardzo dobry, choć... jednorazowy. Zdzieranie naklejki z delikatnych przycisków raczej nie wchodzi w grę.



Fot. 2. Panel posiada 6 enkoderów

Wadą jest także treść prezentowana na naklejkach – w moim przypadku żadna nie ma odpowiedniego opisu. Zresztą nawet, gdyby miała, to co zrobić, gdy latamy różnymi maszynami, a każda z nich może mieć nieco inny zestaw przycisków? Rozwiązanie jest jednak możliwe. Wystarczy przygotować w programie graficznym własne napisy i wydrukować je na folię (taką do prezentacji) na dobrej drukarce laserowej. Atramentówki zwykle gorzej kryją. Trzeba też opracować własny standardowy schemat podziału przycisków, aby w każdej maszynie przynajmniej część przycisków służyła do tego samego. Da się to zrobić np. z włączaniem akumulatorów, APU, świateł czy awioniki.

Przełączniki dostępne poniżej przycisków zostały zaprojektowane do różnych zastosowań. Pierwsze dwa to typowe przełączniki on-off. Trzeci jest przełącznikiem on-on, do którego przypisane są dwie funkcje, zaś sama dźwignia powraca zawsze do położenia środkowego (można nim dzięki temu np. wysuwać/chować kłapy). Ostatni działa jako przełącznik trzypozycyjny - on-off-on. Również obsługuje dwie funkcje, ale w taki sposób, że włączenie jednej rozłącza drugą.

Wszystkie przełączniki działają precyzyjnie i z właściwym oporem. Używa się ich przyjemnie, choć przydałyby się plastikowe nakładki powiększające samą dźwignię.

Do wykorzystania pozostaje jeszcze czerwony przełącznik widoku, do którego można przypisać 4, a nawet 8 funkcji.



Fot. 3. Pokręta i suwaki są identyfikowane jako osie

Pokręta i suwaki

Panel został wyposażony w 6 pokręteł typu enkoder oraz dwa klasyczne potencjometry obrotowe. Do tego dochodzą 4 suwaki. Pokręta można zaprogramować do obsługi autopilota (np.: HDG, CRS lub IAS, ALT, V/S), ustawiania ciśnienia czy częstotliwości. Wadą enkoderów jest... brak wyobraźni konstruktorów. Aż prosi się, aby enkodery były wciskane. Wówczas ich przyciśnięcie zmieniałoby funkcję (np. ze zmiany prędkości co 10kt na zmianę co 1kt lub w przypadku częstotliwości zmianę z liczb całkowitych na dziesiętne). Niestety zamiast tego, trzeba do tego celu zaprząć jeden z przycisków (tylko w pełnej wersji FSUIPC oczywiście, bo konieczne jest programowanie offsetu i funkcji warunkowych). Przekręcenie pokręta HDG o 180 stopni przy rozdzielczości 1 stopnia zajmuje prawie minutę, dlatego możliwość zmiany dziesiątkami jest bardzo przydatna. O „wykręcaniu” FL370 setkami stóp nie wspomnę.

Potencjometry są wykrywane jako osie, ale ja wolałem użyć ich, na zasadzie podobnej do enkoderów, do sterowania jasnością ekranów (szczególnie w ATR od Flight 1 się to przydaje). Wprawdzie roboty z tym jest w FSUIPC sporo, ale efekt jest bardzo dobry. Do tych potencjometrów przypisana jest funkcja „fast rotate and hold”, której przełącznik znajduje się na boku, po prawej stronie panelu. Prawdę mówiąc nie udało mi się dojść do tego jak ta funkcja działa, ani nawet znaleźć tego w bardzo skrótovej instrukcji.

Suwaki również są rozpoznawane jako osie. Ich naturalnym zastosowaniem jest przypisanie do obsługi silników. Zależnie od posiadanych już innych urządzeń, można do nich przypisać dźwignię przepustnicy, mieszanki czy śmigła. Świetnie sprawdza się to w klasycznych dwusilnikowych maszynach. W przypadku silników odrzutowych dźwignie te można zastosować do uruchamiania silników (np. w A320: starter i przełączniki silników) lub sterowania spoilerami. Wszystko zależy od inwencji.

Wadą panelu jest brak możliwości opisanie pokręteł i suwaków. Tylko podświetlane przyciski mają możliwość przyklejenia opisów. Cóż, pozostaje kartka z zaznaczoną konfiguracją lub dobra pamięć.

Integracja z FS

VRInsight nie dostarcza do panelu żadnych sterowników. Nie ma takiej potrzeby, gdyż urządzenie jest rozpoznawane jako joystick, co umożliwia łatwe przypisanie funkcji do przełączników.

Jednak w praktyce jedynym rozsądnym sposobem integracji jest użycie pełnej wersji FSUIPC. Tylko wtedy będzie możliwe przypisywanie kilku funkcji do jednego pokręta, czy różnicowanie funkcji zależnie od maszyny.

Bez większego trudu można przekonać standardowe maszyny do współpracy z panelem. Trudniej, jak zwykle, jest z rozbudowanymi płatnymi i darmowymi modelami. Testowałem 4 maszyny: Pipera Seneca V od FSD, Pilatusa PC-12 i ATR 72-500 od Flight1 oraz Airbusa A320 Wilco.

Piper korzysta ze standardowych skrótów FS2004, zatem bez większego problemu przypisałem przyciski. Problem pojawił się dopiero w trakcie testów. Okazuje się bowiem, że włączenie światła przyciskiem w panelu nie zmienia pozycji przełącznika w wirtualnym kokpicie. Co więcej, światła zaświecają się na ułamek sekundy i gasną (gauge Pipera je wyłącza). Inaczej jest z wyłącznikiem akumulatorów, awioniki czy starterem – tu wszystko działa poprawnie.

Pilatus PC-12 również korzysta głównie z domyślnych ustawień, jednak w jego przypadku potrzebowałem dodatkowo skonfigurować VasFMC¹. I tu, ku mojemu zaskoczeniu, pojawiły się niezrozumiałe problemy. Wszystko działało, a raczej nie działało, jak chciało. Zupełnie nieobliczalne efekty. Dopiero poszukiwania na forach dyskusyjnych pozwoliły na znalezienie przyczyny – VasFMC w najnowszej wersji ma skopane offsety, przez co nie komunikuje się prawidłowo z FSUIPC. Powrót do starej dobrej i sprawdzonej wersji 2.0.9a rozwiązał problem. Pilatus lata.

Dużym wyzwaniem jak zwykle jest ATR 72-500 od Flight1, który wymaga tworzenia makr do większości przycisków. Makra miałem już wcześniej przygotowane², dzięki czemu poszło w miarę szybko. Jedynie nowe makra trzeba był dograć do sterowania pokręteł QNH oraz COM1. Poza tym bezproblemowo.

Airbus od Wilco to również duże wyzwanie. Tu nawet makra nie pomagają i niektóre przełączniki można włączyć tylko myszą. Dużą pomocą jest konfigurator dostarczany przez Wilco, który pozwala na dopisanie skrótów klawiaturowych do wielu funkcji maszyny. Następnie w FSUIPC do tych skrótów przypisać można przełączniki panelu. Pamiętać przy tym należy, że będzie to działać poprawnie tylko, gdy okno FS2004 jest aktywne. W przeciwnym przypadku FSUIPC wyśle kombinację klawiszy do innego aktywnego okna i nie wiadomo czym to się skończy.

Podsumowanie

Panel działa dobrze i robi to, czego od niego oczekiwałem. Do poprawy oddałbym precyzję wykrywania zmian stanu przycisków (delikatne wciśnięcie nie jest rejestrowane) oraz enkoderów (przy szybkim obracaniu nie są wykrywane wszystkie „kliknięcia”). Da się jednak z tym żyć. Zdecydowanie nie są to pieniądze wyrzucone w błoto.

Zauważyłem niepokojące zjawisko, które występuje w momencie konfigurowania osi lub przycisków panelu w oknie konfiguracyjnym FSUIPC. Bardzo często po takiej konfiguracji FSUIPC przestaje reagować na urządzenia Saiteka (wolant, przepustnice i pedały). Po restarcie FS2004 wszystko działa prawidłowo. Na poziomie Windows XP te problemy nie występują – wszystkie joysticki są wykrywane, a ich ustawienia rejestrowane. (SW)

¹ Przy okazji 1 listopada warto przypomnieć, o niedawnej nagłej śmierci projektu VasFMC.

² Omawiane w jednym z wydań w 2010 roku.



POLISH VIRTUAL AREA CONTROL CENTER

Polish VACC

Aktualności z PL-VACC

Spieszymy z informacją, iż dzięki postawie naszych kontrolerów a głównie mierze Piotra Widźgowskiego, Wieża na Okęciu zdobyła w tygodniu 43 z wynikiem 71h08min tytuł IRON MIC w kategorii TWR. Serdeczne gratulacje dla Piotra i pozostałych kontrolerów, którzy dołożyli swoją cegiełkę do tego wspaniałego wyniku.



Złoty

W listopadzie, jak co roku świętujemy odzyskanie przez Polskę niepodległości. W związku ze świętem narodowym PL-VACC cyklicznie organizuje zlot, który jak pokazuje doświadczenie przyciąga olbrzymią ilość pilotów z całego świata i jest jedną z największym imprez na europejskim, wirtualnym niebie.

Także w tym roku PL-VACC ma zaszczyt zaprosić wszystkich na zlot z okazji święta odzyskania niepodległości. Już 11 listopada w godzinach 18:30 – 22:00LT specjalnie z okazji zlotu, w specjalnym centrum dowodzenia w Warszawie, spotka się kilkunastu kontrolerów, którzy siedząc ramię w ramię zapewnią kontrolę w Warszawie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku i Poznaniu. W ten szczególnie dzień nie może was zabraknąć!!!

Strona PL-VACC

W bieżącym miesiącu strona PL-VACC wzbogaciła się o kilka rozwiązań, które bez dwóch zdań podnoszą poprzeczkę funkcjonalności o kilka poziomów wyżej. Po pierwsze, co na pewno nie umknęło Waszej uwadze, na stronie głównej pojawiła się mapka obrazująca ruch w EPWW FIR. Mapka pokazuje nam również jakie pozycje ATC są obecnie zajmowane, pozwala nam filtrować ruch nad Polską za pomocą rozwijanego menu oraz pokazuje nam podstawowe informacje na temat wybranego przez nas

samolotu, takie jak callsign, lotnisko startu i lotnisko docelowe.

Kolejną nowością jest zmiana sposobu prezentacji danych lotniska. Obecnie mamy zorganizowane to za pomocą swego rodzaju „kontenerów” tematycznych, które po kliknięciu prezentują nam swoją zawartość. Na uwagę zasługuje również wprowadzenie działu „Pozycje ATC” dla każdego lotniska, co zapewne pozwoli pilotom, szczególnie zagranicznym, łatwo zorientować się, z jakim kontrolerem ma się połączyć w pierwszej kolejności.

Aktywni

To już stało się nudne ☺ Po raz kolejny, najbardziej aktywnym kontrolerem w październiku został niezawodny Arek Wicher z ponad setką godzin on-line. Kolejne miejsca zajęli odpowiednio Filip Witeczak oraz Piotr Widźgowski. Gratulacje dla wszystkich ☺ (FW)

Stopka redakcyjna

Miesięcznik
Virtual Pilot

Nr 11(19)/2011 • Listopad

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:

- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak
- Filip Witeczak

Kontakt z redakcją: vpilot@cassubian.pl

Strona internetowa: www.cassubian.pl

Dział reklamy i promocji: vpilot@cassubian.pl

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

Wieści z linii lotniczych

Wyniki Cassubian w październiku

Październik okazał się bardzo pomyślnym miesiącem pod względem jakości i liczby wykonanych operacji. Analiza wskaźników nastraja optymistycznie – twierdzi S.Mrol, starszy, acz nie za duży wzrostem ekonomista Działu Analiz. Udało się nawet wcześniej niż to planowano (o 2 miesiące) spłacić zaciągnięte u wierzycieli z Pruszkowa zobowiązania przeznaczone na ostatnią na modernizację floty. Zarząd jest z tego faktu ponoć bardzo zadowolony – dodaje Mrol.

Na taki wynik zapracowali zwłaszcza poniżsi dowócy załóg, za co otrzymują zwyczajowe premie oraz - wyjątkowo, w form-

ie innowacji - gąbkę z irhy na parujące niemiłosiernie szyby. A może to była mgła?

Złota

▪ kpt. Mateusz Szczepkowski	36 lotów
▪ kpt. Ireneusz Wolczyński	31 lotów
▪ kpt. Lukasz Banasik	27 lotów

Srebrna

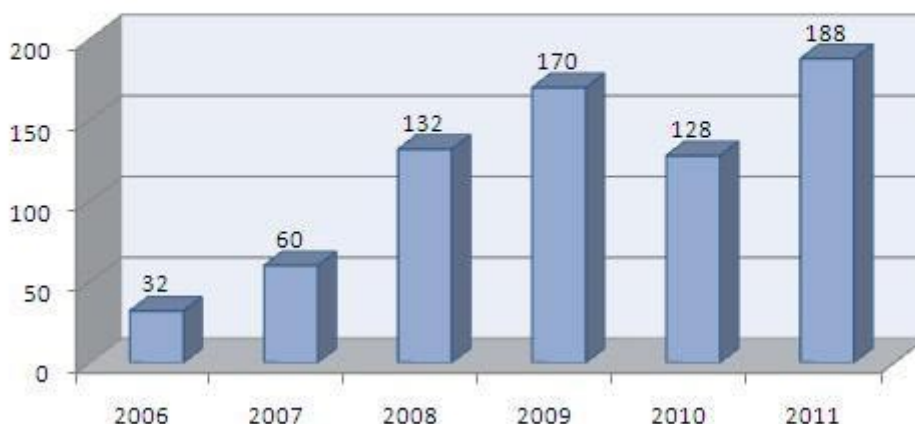
▪ kpt. Mateusz Stabryła	15 lotów
-------------------------	----------

Brązowa

▪ kpt. Sebastian Budzyla	14 lotów
▪ kpt. Adrian Klawikowski	13 lotów
▪ kpt. Piotr Widzowski	12 lotów

Zarząd składa podziękowania najaktywniejszym i gratuluje wysokiego wskaźnika jakości PR. Pozostałych napomina się, że albo zdobędą wyróżnienia, albo odetnie im się ogrzewanie w kabinach (potocznie PILOT HEAT) na cały okres zimowy!

Liczba lotów - październik
2006 -2011



-10%

Voucher rabatowy do wykorzystania w portalu "PL-VACC Gadgets". Z tym voucherem udzielamy rabatu -10% od ceny końcowej zakupionych przedmiotów!

Jak otrzymać rabat? Dokonaj zakupu w serwisie, a w komentarzu wpisz kod promocyjny z paska obok.



E G 7 P F F 1



Voucher dla czytelników Virtual Pilot

-10%