

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

VIRTUAL PILOT

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 4(24)/2012 • Kwiecień

W tym numerze

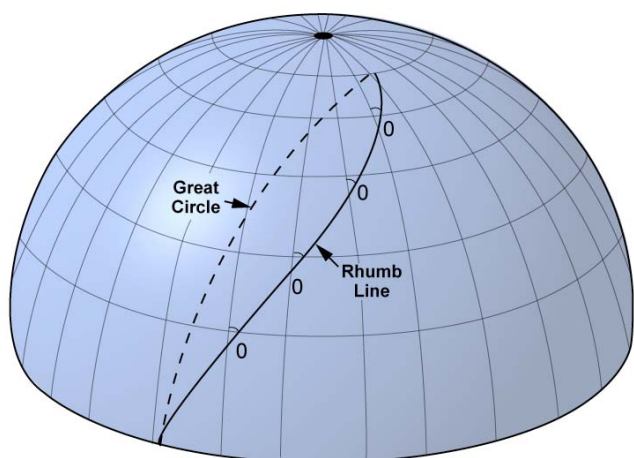
- ▣ Lecimy prosto czy skręcamy.....2
- ▣ Walentynkowe Rajskie Wyspy5
- ▣ Wywiad cz. 3.....6
- ▣ Aktualności.....7
- ▣ Aktualności z PL-VACC.....8
- ▣ Kwiecień w Cassubian8
- ▣ I kwartał w Five Stars.....9
- ▣ Z kądka cateringu lotniczego 10
- ▣ Proceduralne pustki 12

Źródło: zastavki.com

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Lecimy prosto czy skręcamy

Zgodnie z klasyczną definicją nawigacja lotnicza jest działem wiedzy zajmującym się określaniem pozycji samolotu i wyznaczaniem linii drogi do celu. Można zasady nawigacji wkuwać, a można je zrozumieć, przynajmniej podstawy. Rozwój FSa utrudnia takie zrozumienie – kolejne wersje coraz bardziej sprowadzały nawigację do „GPSa i jego różowej linii”. Pojawiając się na Vatsimie, większość wirtualnych pilotów ma ogromne kłopoty z nawigacją gdy GPS okazuje się bezużyteczny. Próbują za wszelką cenę trzymać się konceptu „różowej linii” nie mając pojęcia czym ta linia tak naprawdę jest. Wymieniają GPS na FMC i ze zdziwieniem stwierdzają, że często to nie wystarczy. Poza złymi nawykami wyrabianymi przez FS dodatkową barierą jest niewłaściwa intuicja.



Rys. 1. Ortodroma (great circle) i loksodroma (rhumb line). Źródło: www.flugrevue.de

Większość ludzi intuicyjnie postrzega świat wg klasycznych kartezjańskich trzech wymiarów, przy czym powierzchnię ziemi upraszcza do płaszczyzny. Papierowe mapy utwierdzają ich w przekonaniu, że o kształcie ziemi można zapomnieć. Zadajcie znajomym prostą zagadkę dając na odpowiedź parę sekund czyli odwołując się do ich intuicji:

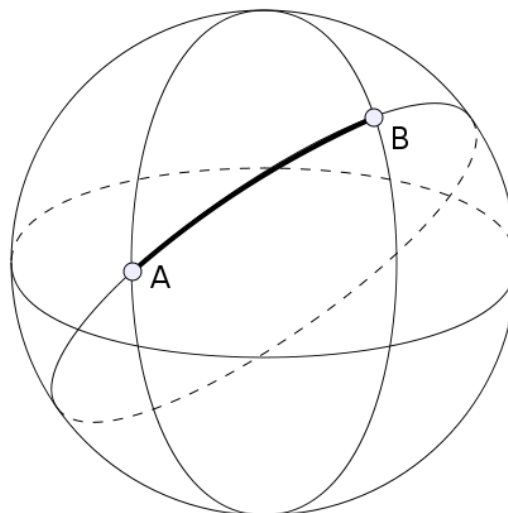
Wzdłuż równika opasano ziemię wstążką. Następnie podniesiono tę wstążkę o 1 metr nad powierzchnię ziemi. Ile więcej wstążki potrzeba, by połączyć jej końce?

Większość grubo przesadzi, bo w ich codziennym życiu traktowanie ziemi jako kuli jest kompletnie zbędne i nie nabrali właściwych odruchów. Nawet zwykłe zabawy „na orientację” z mapą i kompasem tego nie wymagają dopóki obszar zabawy jest niewielki. Nie zastanawiamy się na przykład ile wynosi suma kątów trójkąta, którym przeszliśmy na wycieczce. Ale już w geodezji ma to znaczenie jeśli chcemy uniknąć „walki o miedzę” po wykonaniu pomiarów triangulacyjnych. Prawdziwe schody pojawiają się w nawigacji morskiej i lotniczej, gdy intuicyjne uproszczenie powierzchni ziemi do płaszczyzny kończy się błędami rzędu nawet tysięcy kilometrów. Porządny kurs nawigacji odbywany przez zawodowców pozwala zapomnieć o tym uproszczeniu. Wirtualni mają swoje kursy, znacznie prostsze i mniej skuteczne, a i tak nie wszyscy chcą je odbywać. Niestety – pewne fakty trzeba rozumieć i umieć je stosować w wirtualnej

zabawie jeśli nie chcemy się wylogowywać przy instrukcjach kontroli innych niż „continue as filed”.

Do odwołania uprośmy sobie rozważania zakładając brak wiatru, turbulencji i stałe ciśnienie czyli sytuację gdy efekt lotu zależy tylko od pilota, a nie od zjawisk atmosferycznych. W geometrii szkolnej uczą, że najkrótsza droga pomiędzy dwoma punktami prowadzi po prostej. Chcąc przenieść tę definicję na powierzchnię kuli musimy znaleźć najkrótszą krzywą łączącą dwa punkty ale leżącą na powierzchni kuli. Globus i nitka pozwalają raz-dwa samodzielnie stwierdzić, że taką krzywą jest efekt przecięcia powierzchni kuli powierzchnią przechodzącą przez środek kuli i zawierającą oba punkty. Takie przecięcie jest nazywane kołem wielkim. Lot pomiędzy dwoma punktami dokładnie nad łączącym je kołem wielkim oznacza lot po najkrótszej linii drogi. Ale jednocześnie oznacza stałe utrzymywanie się w jednej płaszczyźnie zawierającej środek ziemi. Z fizycznego punktu widzenia takie utrzymywanie tej samej płaszczyzny zawierającej wektor siły ciężenia oznacza zerową składową siły działającej na samolot w kierunku prostym do tej płaszczyzny czyli... brak jakichkolwiek skrętów czyli... lot prosto.

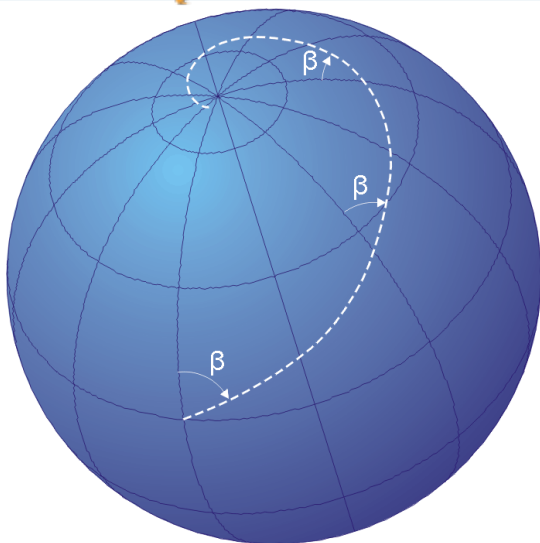
Samolot lecący prosto nad kołem wielkim mógłby oblecieć ziemię i wrócić do punktu wyjścia gdyby oczywiście miał do-



Rys. 2. Ortodroma
 Źródło: Wikipedia.org

statecznie dużo paliwa. Wykonując taką orbitę zmienialibyśmy stale kurs lotu – co każdy może sobie obejrzeć na globusie. Lot prosto, tj. lot nad kołem wielkim oznacza stałą zmianę kursu. Tempo zmian zależy od punktu na kole wielkim – szybciej gdy koło styka się z równoleżnikami, wolniej jeśli jest zbliżone do południków (oczywiście mowa o południkach i równoleżnikach magnetycznych). Wystarczy zajrzeć do e-AIP i porównać zmiany kursu np. na drogach L984 i M977¹.

A jak wygląda lot ze stałym kursem? Znowu pomocny jest globus. Obejrzyjcie sobie jak wyglądałby lot z Okęcia ze stałym kursem np. 70°. Byłaby to spirala wielokrotnie okrążająca półkulę północną i kończąca się na biegunie (oczywiście magnetycznym). Mimo stałego kursu samolot stale zmieniałby koło wielkie na jakim się znajduje czyli... pilot musiałby stale skręcać w kierunku bieguna magnetycznego. I mimo, że doleciałby do magnetycznego bieguna północnego pokonałby drogę dużo dłuższą niż ten biegun jest odległy od Okęcia².



Rys. 3. Loksodroma
 Źródło: Wikipedia.org

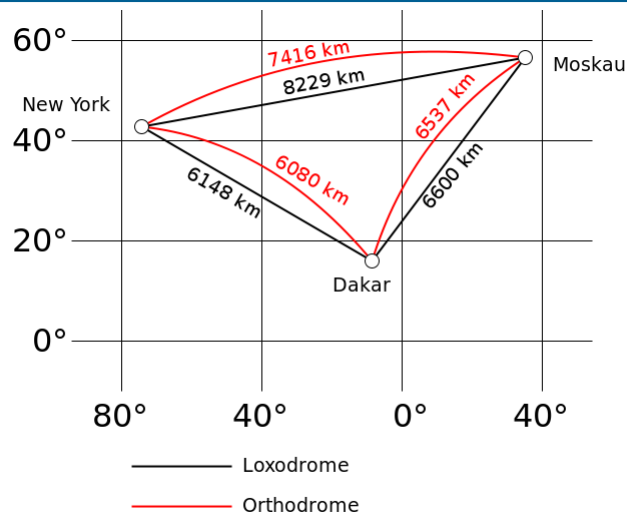
W geometrii powierzchni kuli najkrótsza linia łącząca dwa punkty jest fragmentem koła wielkiego, a linia przecinająca wszystkie południki pod tym samym kątem krzywą dynamiczną. W geodezji – która dla nawigacji jest mniej więcej tym, czym matematyka dla fizyki – te krzywe są zwane ortodromą i loksodromą odpowiednio. W lotnictwie lot prosto po najkrótszej drodze zwiemy potocznie radialem, a lot ze stałym kursem wektorem.

Kluczowe jest zrozumienie, że są to różniące się linie drogi. Idealnie wypoziomowany (i wyważony) samolot poleci przed siebie lotem radialnym, stale zmieniając kurs ale wykonując najkrótszą drogę do punktów do których doleci. Pilot samolotu utrzymującego stały kurs musi stale skręcać, a punkty na pokonywanej trasie można osiągnąć krótszą drogą radialną. Na niewielkich odcinkach ortodroma i loksodroma różnią się nieznacznie (o ile nie uwzględniamy wpływu zjawisk atmosferycznych). Na dłuższych różnice są znaczne³. Np. z Warszawy do Nowego Jorku aby polecieć ortodromą o długości 3698nm trzeba wylecieć z kursem 301°. Najkrótsza loksodroma ma długość 3965nm i polega na trzymaniu się kursu 260°. Prawie 270 mil różnicy to sporo, a z nawigacyjnego punktu widzenia zaczynamy od kursów różniących się aż o 41°.

A teraz przypomnijmy sobie o atrakcjach atmosferycznych. Kluczowy jest wiatr, a najbardziej jego składowa boczna. Na przelotowej 10-procentowa składowa boczna o wartości 30 kts przy naszej IAS 300 kts nie jest niczym nadzwyczajnym. Rzymek umieścił na forach zgrabny xls pozwalający obliczyć odchylenie jakie taki wiatr spowoduje – zachęcam do skorzystania. Idealnie wypoziomowany samolot wcale nie poleci po ortodromie (czyli po radialu), a samolot utrzymujący stały kurs wykona inną linię drogi niż oczekiwany wektor. To dlatego w nawigacji odróżniamy nakazaną od rzeczywistej linii drogi. Jest jeszcze gorzej gdy wiatr jest zmienny (a prawie zawsze taki jest) i turbulencje wpływają na pilotaż. Aby temu zaradzić trzeba wykonywać manewr zwany poprawką kursową. Do tego potrzebna jest zdolność do określania pozycji czyli część pierwsza definicji nawigacji. To temat na oddzielny tekst.

Tu ustalmy, że:

- Lot wzdłuż koła wielkiego czyli po ortodromie czyli radialnie jest lotem prosto czyli samolot nigdzie nie skręca w sensie fi-



Rys. 4. Ortodroma i loksodroma – porównanie odległości
 Źródło: Wikipedia.org

- zycznym (choć stale zmienia kurs) i pozwala osiągnąć punkty docelowe najkrótszą drogą.
 - Lot ze stałym kursem czyli lot po loksodromie oznacza ciągle skręcanie.
 - Stały kurs rzadko oznacza lot prosto czyli konieczna jest akcja pilota, a zmiany kursu niekoniecznie muszą wynikać ze skręcania czyli pracy pilota.
 - Dwa punkty położone niebiegunowo łączy tylko jedna ortodroma i wiele loksodrom (do Nowego Jorku z Warszawy możemy polecieć ze stałym kursem i wielokrotnym okrążeniem ziemi zanim dotrzemy na miejsce).
 - Ortodroma i loksodroma pokrywają się dokładnie tylko przy lotach wzdłuż południków i równika magnetycznego. W pozostałych przypadkach krzywe się różnią i to znacznie. I dlatego jeśli mapa przewiduje radial albo kontro nakaże lot DCT, to wykonujemy radial, a jeśli wektor, to wektor.
 - Zjawiska atmosferyczne silnie wpływają na pilotaż zarówno po ortodromie jak i loksodromie.
- Każdy może sobie sprawdzić swoje rozumienie podstaw nawigacji lotniczej. Jeśli w powyższym podsumowaniu nic go nie dziwi, to proponuję test końcowy:

Jak wykonać lot radialny do NDB na podstawie odczytu ADF przy bezwietrznej pogodzie?

(PK)

Przypisy

1. AIP prezentuje kursy odlotowy danej drogi lotniczej z danego punktu. Ich zmiany są widoczne, nawet w przybliżeniu do jednego stopnia. Warto pamiętać, że stosowanie tych wartości do nawigacji non-RNAV w FSie często zawodzi, a to ze względu na różnice deklinacji. Ta z AIPu jest aktualna, a ta zaszyta w FSie jest z czasów jego przygotowywania do sprzedaży.

2. Teoretycznie spirala nieskończenie wiele razy obiega ziemię, a biegun magnetyczny jest matematycznie granicą do której dąży.

3. Wzór matematyczny koła wielkiego jest prosty (poziom gimnazjalny). Dawniej piloci prowadzili obliczenia ortodromy suwakiem logarytmicznym. Ale krzywe dynamiczne czyli loksodromy nie mają postaci analitycznej czyli dokładnego wzoru (są rozwiązaniem układu równań różniczkowych) i korzystamy ze wzorów przybliżonych albo z szybko zbieżnych szeregów (tak pewno działają FMC). Ja używam nieocenionego i dostępnego na sieci „Virtual E6-B”. Przy okazji robi wiele innych użytecznych przeliczeń.



Publikuj w miesięczniku



Zapraszamy do współpracy wirtualne linie, pilotów i kontrolerów

Na łamach Virtual Pilot możecie opublikować:

- raporty, statystyki i podsumowania miesięczne
 - artykuły prezentujące wirtualne linie
 - zaproszenia na eventy, zloty i spotkania
- poradniki dla początkujących i zaawansowanych
- recenzje urządzeń, programów, modeli i scenerii
 - opisy ciekawych tras, podejść i lotnisk
 - sprawozdania z imprez lotniczych
- informacje ze świata prawdziwego lotnictwa

Kontakt e-mail: vpilot@cassubian.pl



Walentynkowe Rajskie Wyspy z FiveStars

Słońce, plaża, zimne drinki... Czego chcieć więcej? Piloci Five Stars Airline tęsknią za latem i wybrali się w podróż po Rajski Wyspach. Gdy w Polsce panowały mrozy rzędu -30 stopni to załogi FSE szykowały się do jakże długiej drogi. Czekają nas 17900 mil i 38:05 godzin lotu.



Rys. 1. Mapka ze strony FiveStars
Warszawskie lotnisko, 19 Stycznia, 8:34

Niestety nie obyło się bez odśnieżania samochodu ale myśl, że za parę godzin opuścimy zimne terytorium Polski, podniosła mnie na duchu. Załoga bardzo punktualnie zebrała się przed pokojem nr 29 i szybko zabraliśmy się za briefing. Na lotnisku panuje temperatura -19 °C i widoczność 2500m. Wiatr wieje z kierunku 320 o sile 6kt. Po 30 min. jesteśmy gotowi do lotu i po chwili, wchodzimy na pokład Boeinga. Po zaprogramowaniu FMC i uzyskaniu zgody na lot, byliśmy gotowi by przyjąć pasażerów na pokład. Dziś leci wielu Niemców i Szwedów. Zgoda na uruchamianie, pushback i kołowanie do pasa 33. Widoczność spada do 2000m, ale to nie powstrzymuje nas od startu, gdyż nasze ograniczenie RVR wynosi 200m. Łączymy się z wieżą i od razu dostajemy polecenie zajęcia pasa i oczekiwania na start.



Fot. 2. Po starcie z Tel Avivu
Zdjęcie: Tymoteusz Kasina, FSE165

Przed odlotem sprawdzamy konfigurację samolotu. Wieża wydadzą zgodę na start! *After Take off, contact approach on 128.800, bye bye!*

Trasa, którą przebyliśmy jest zbyt długa by opisać ją tak dokładnie jak nasz początek przygody w Warszawie. Warto wspomnieć o jednym z ważniejszych lotnisk jakim jest Tel-aviv. Był on drugim lotniskiem naszej podróży, z którego wyruszaliśmy w trasę do Dubaju. Nie mogłem odlecieć od tego lotniska bez zrobienia zdjęcia.

Pogoda nas nie rozpieszczała bo zaledwie 23°C, ale to nic w porównaniu z Madagaskarem gdzie temperatura wyniosła 34°C! Drugim słynnym lotniskiem jest Dubaj. Gdy przyleciałem o 19LT to ruch był prawie zerowy! Jedna Lufthansa zajmowała pas.



Fot. 3. Dubaj
Zdjęcie: Filip Michalak, FSE145

Event pokazał, że są miejsca na ziemi gdzie człowiek może odpocząć i zobaczyć, że Ziemia to nie tylko warszawskie wieżowce, ale także piękne krajobrazy. Wiele lotnisk nie posiadało ILS, ale pogoda zawsze była ładna i nigdy nie bałem się, że mnie zawiedzie. Po tej wyprawie jeden ze znajomych zapytał mnie czy bym poleciał drugi raz tą samą trasą. Zastanowiłem się i odparłem, że tak. Czemu? Każdy z nas przyzna, że ciągle loty po Polsce czy Europie się nudzą. Jedni zaczynają przesiadać się na long-haul, a inni wyruszają w takie wycieczki. Przed nami kolejny event! Tym razem polatamy za „wielką kałużą” i spędzimy w powietrzu ok. 34 godziny. Serdecznie zapraszamy do wzięcia udziału w tej wyprawie. Poznasz nowe rejony i polatasz w doborowym towarzystwie. Event nie ma na celu promowania linii, ale zacieśnianie więzi między wirtualnymi pilotami świata VATSIM!

Serdecznie Pozdrawiamy! Załoga linii Five Stars Airline (TK)

Wywiad cz. 3

Maciej Vozhny: Zainspirowany ostatnim przypadkiem lądowania w Krakowie Bombardiera na jednym silniku, chciałbym na moment wrócić do tematu usterek. Czy utrata jednego z silników zdarza się często?

Torsten: Utrata silnika w sensie jego samoczynnego całkowitego wyłączenia zdarza się niezmiernie rzadko. Znacznie częściej piloci decydują się na wyłączenie silnika, gdy obserwują niepokojącą zmianę parametrów. Chodzi o to, aby silnik narazić na jak najmniejsze uszkodzenia. W naszej linii globalnie sytuacje, gdy piloci obserwując nieprawidłowe działanie jednego z silników decydują się na jego wyłączenie zdarzają się średnio raz w tygodniu. Jednak biorąc pod uwagę ilość operacji jakie wykonujemy, na poszczególnego pilota (a jest nas kilkuset) takie zdarzenia też przypadają bardzo sporadycznie. Mi przez 20 lat nie zdarzyło się nigdy.

MV: Rozumiem, że do takiej „uziemionej” maszyny Wasza linia wysłała swoich serwisantów.

T: Tak, oczywiście. Jednak nie zawsze bywa to takie proste. Przytoczę tu autentyczną historię sprzed kilku lat, kiedy jeden z naszych samolotów lecący do Mińska w Białorusi miał problemy z całkowitym wysunięciem podwozia. Na szczęście po kilku kręgach nad lotniskiem w końcu się udało. Nasi serwisanci byli w Mińsku już kolejnego dnia. Znaleźli i usunęli usterkę, jednak zgodnie z procedurami samolot należało podnieść specjalnymi podnośnikami celem przeprowadzenia prób czy wszystko już działa jak powinno (wielokrotne chowanie i wysuwanie podwozia). Ku zaskoczeniu naszych speców okazało się, że na całej Białorusi nie ma takich podnośników. Skończyło się na konieczności dostarczenia tychże podnośników z naszej centrali samochodem ciężarowym co zajęło kilka dni.

MV: Z czego wynikają restrykcje prędkości na poszczególnych odcinkach pionowych po starcie, czy przed lądowaniem? Pytam dlatego, że jeśli przyczyną są procedury antyhałasowe to kontroler zwalniający po starcie samolot z tychże restrykcji decyduje o tym, czy przykładowy Pan Józek w swoim mieszkaniu pod torem lotu samolotu będzie miał dziś popołudniową drzemkę czy nie.

T: Powodów może być kilka. Mogą to być procedury antyhałasowe, mogą to być procedury porządkujące w swoisty sposób traffic przy podejściach, może to wynikać z „ciasnych” zakrętów zawartych w procedurach odlotowych, w których można się „zmieścić” utrzymując zadaną prędkość itd. Itd. Natomiast to co jest na pewno przyczyną często występującego na wielu lotniskach ograniczenia 250 węzłów do 10000 stóp są ptaki. Wiele samolotów, szczególnie tych starszych ma certyfikowane przednie szyby na zderzenie z ptakiem właśnie do tej prędkości.

MV: W którym momencie po starcie samolotu zazwyczaj pozwala się pasażerom rozpiąć pasy.

T: Regulują to po części lokalne procedury linii. U nas, jeśli warunki lotu są normalne (brak turbulencji itp) to po starcie na wysokości 5000 stóp personel samolotu otrzymuje sygnał, że może się zająć swoją pracą a „lampeczki” seat belts gasimy po przecięciu FL100.

MV: Jak prawidłowo wykonać lot w następującej sytuacji. Lecimy w Europie z obowiązującym podziałem FL na wschód

– zachód. Startujemy z południa na północ. W linii prostej docelowe lotnisko mamy na wschód, a więc z założenia wybieramy nieparzysty poziom lotu. Jednak trasa przelotu jest „pokręcona” i w trakcie jej wykonywania kilkakrotnie lecimy drogami skierowanymi na zachód. Jak w realu wykonuje się taką trasę? Czy za każdym razem zmienia się FL w zależności od obowiązującego dla danej drogi lotniczej poziomu lotu?

T: Musisz wziąć pod uwagę jedno. W realu zawsze jest kontrola, a jedną z jej podstawowych zadań jest umożliwić pilotom jak najbardziej komfortowy przelot. W sytuacji opisanej przez Ciebie wszystko zależy od okoliczności. Jeśli traffic na to pozwala, to kontroler zezwoli Ci kontynuować lot po „drodze parzystej” na nieparzystym poziomie. Do tego dochodzi możliwość wydania pilotom skrótów itd. Bywają jednak sytuacje, gdzie otrzymujesz polecenie zmiany FL, gdyż nie ma innego wyjścia. Nie znam uregulowań Vatsim w tej kwestii, jednak uważam, że w sytuacji braku kontroli, czyli Unicomu (który zresztą w realu też jest spotykany, np. w niektórych rejonach USA) powinniście każdorazowo zmieniać FL zgodnie z przypisanym dla danej drogi.

MV: Wiem, że w niektórych modelach samolotów rozwinięcie trapów ratunkowych przy środkowych drzwiach wymaga maksymalnego wychylenia klap. Biorąc to pod uwagę, kiedy po wylądowaniu powinno się chować kłapy. To znaczy, kiedy uważa się, że sytuacja jest na tyle bezpieczna, iż potrzeba ewakuacji jest praktycznie nierealna.

T: Błędne rozumowanie, oparte o „przesadną ostrożność”. Gdyby podchodzono do tego w ten sposób, to wpuszczano by do samolotu pasażerów tylko w momencie wysuniętych kłap, a tak nie jest. Po wylądowaniu kłapy chowamy po zamknięciu after landing checklist i z reguły jest to moment po opuszczeniu pasa. Nie ma też takiej sytuacji, gdzie w 100% możemy założyć, że ewakuacja nie będzie potrzebna. Dam Ci kolejny przykład ze swojego „podwórka”. Jakiś czas temu na naszym macierzystym lotnisku doszło do zadymienia a następnie niewielkiego pożaru w kabinie załogi zanim jeszcze przystąpiono do uruchamiania silników. Kapitał momentalnie zgłosił „on the ground emergency” i zarządził ewakuację. Pasażerowie korzystający z tylnich drzwi opuścili samolot po trapach, a ewakuowani przez drzwi środkowe wyszli na skrzydła skąd zostali ściąnięci przez lotniskową straż pożarną. Nic Ci nie grozi w samolocie jeśli Cię w nim nie ma. Tak bym to ujął.

MV: I ostatnie pytanie w tej sesji. Kiedy w realu mówi się, że pilot jest doświadczony?

T: To oczywiście kwestia bardzo indywidualna i zależy od pilota. Niektórzy nabywają pewne nawyki i umiejętności szybciej, innym to zajmuje więcej czasu. Jeśli chodzi o pewne przyjęte stereotypy to pilotów z nalotem do 1000 godzin uważa się, używając Vatsimowskiego języka, za newbie. O doświadczonym pilocie z reguły mówi się, gdy ma na koncie co najmniej 5000 godzin. Przy okazji jakiegoś incydentu, przeczytałem w prasie, że sa sterami siedziało dwóch doświadczonych pilotów z nalotami odpowiednio 3 tys i 2 tys godzin. To typowy przykład dziennikarskiej ignorancji. Załogi z takim nalotem nie uważa się w naszym środowisku jako doświadczonych.

MV: Dziękuję ślicznie.

T: Proszę bardzo.



Aktualności ze świata wirtualnego lotnictwa



Regional Wednesday

Marzec uraczył nas kilkoma zlotami, o których warto w tym miejscu napisać. Po dość długiej przerwie powrócił jeden z najstarszych zlotów organizowanych na naszym niebie, a mianowicie Regionalna Środa.

Jest to cykl zlotów, w którym co dwa tygodnie w środy kontrolerzy PL-VACC zapewniają kontrolę na lotniskach regionalnych. Pierwszy zlot z tego cyklu odbył się dnia 22 marca i połączył lotniska w Szczecinie i Wrocławiu.

Kolejna impreza z tego cyklu odbyła się w środę, 4 kwietnia, w godzinach 18:00 - 21:00z i tym razem była możliwość latania między Łodzią i Rzeszowem.

Serdecznie zapraszamy do brania udziału w tym cyklu zlotów, a wszystkim, którzy nie mieli jeszcze do czynienia z kontrolą proceduralną, z którą trzeba się liczyć na obu lotniskach, polecamy dokument zawierający wprowadzenie do świata proceduralnego zbliżania: http://pl-vacc.org/tmp/uproszczone_pol.pdf

Cross The Pond

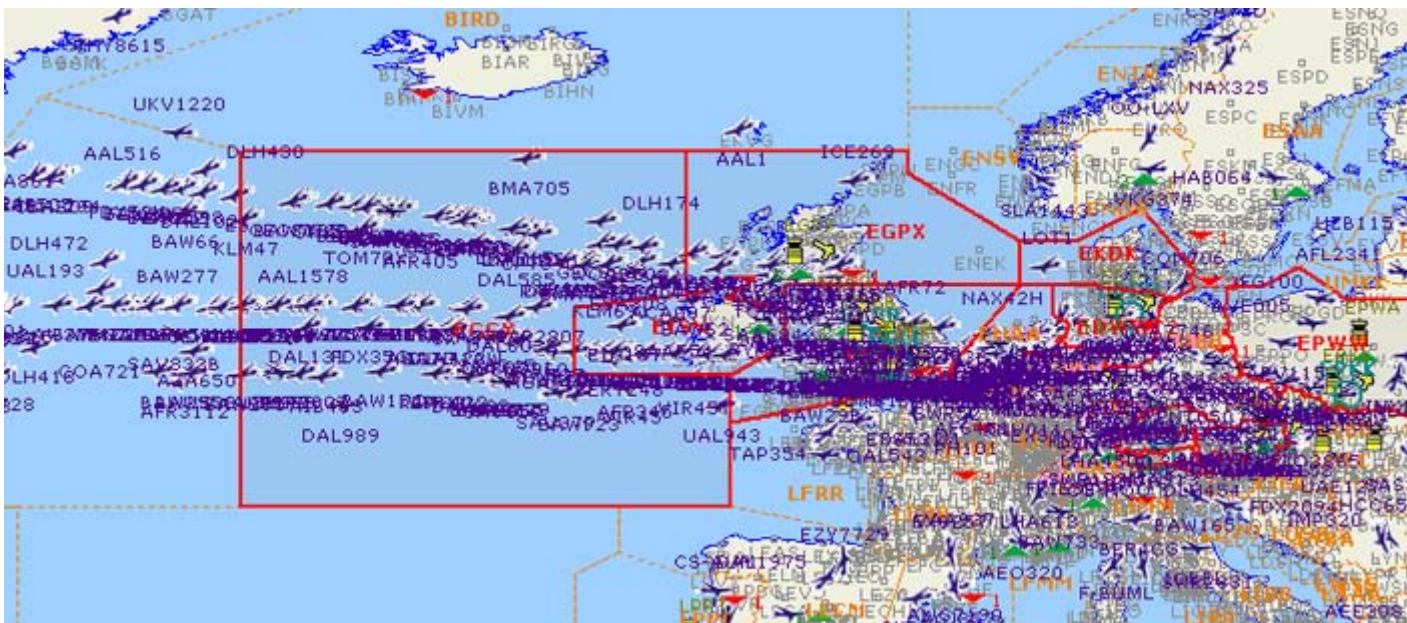
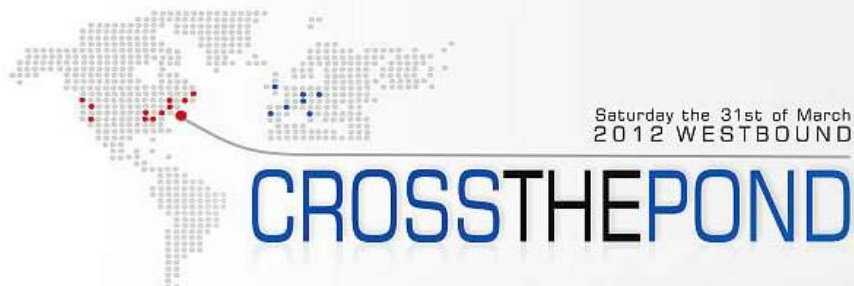
Kolejną imprezą, w której PL-VACC wziął udział był znany w całym świecie VATSIM zlot Cross The Pond.

W tym roku po raz pierwszy w historii polskie lotnisko zostało wybrane jako jeden z portów, z którego piloci wykonywali skok przez „sadzawkę”. Tego zaszczytu dostąpił w tym roku Kraków, który został nomino-

wany przez PL-VACC do tego zlotu głównie za sprawą świetnej scenarii autorstwa Drzewiecki Design.

Zarząd VATEUD rozpatrzył pozytywnie nasz wniosek i w ostatni dzień marca Kraków został obłożony ciężkimi maszynami, które jedna za drugą powoli startowały by udać się w długą podróż przez ocean.

Serdecznie dziękujemy pilotom i kontrolerom, którzy wzięli udział w tym zlocie. (FW, MD)



Rys. 1. Zrzut ekranu Servinfo podczas Cross The Pond



Aktualności z PL-VACC

Szkolenia - zmiany egzaminu teoretycznego

W dniu 30 marca 2012 kończy swoją działalność Eurotest 3. Od tego dnia egzaminy teoretyczne na każdy stopień kontrolerski w PL-VACC przeprowadzane będą w nowym systemie, nazwanym ATSimTest i dostępnym pod adresem www.atsimtest.com.

Główną różnicą pomiędzy nowym a starym systemem jest sposób jego funkcjonowania. W Eurotest 3 każdy w dowolnej chwili mógł podejść do egzaminu teoretycznego, bez względu na to czy został przyjęty na szkolenie przez Szefa Szkoły Kontrolerów (SSK), czy też nie. ATSimTest kładzie kres tej praktyce. Ma to miejsce dzięki zaimplementowaniu systemu tzw. tokenów.

W pierwszej kolejności, uczeń który został przyjęty na szkolenie lub zgłasza chęć podniesienia swojego stopnia, zwraca się z prośbą do SSK (ACCPL2) z prośbą o udzielenie tokena umożliwiającego podejście do testu. Token taki ma ważność 1 miesiąca i wygaśnie, jeśli w tym czasie nie wygenerujemy w systemie

swojego testu.

Po wygenerowaniu testu w ATSimTest mamy 30 dni na jego wypełnienie. Po uzupełnieniu i wysłaniu testu system automatycznie sprawdzi test i zwróci nam wynik. Jeśli uczeń test zaliczył system automatycznie przydzieli mu token, umożliwiający SSK rekomendowanie go do wyższego stopnia po zdaniu egzaminu praktycznego.

Jeśli uczeń nie zaliczył testu musi skontaktować się z SSK celem omówienia oblanego egzaminu. SSK nadaje wtedy uczniowi token umożliwiający powtórne podejście do egzaminu. Ważność zaliczonych testów wynosi w dalszym ciągu 180 dni.

Aktywni

W lutym, podobnie jak w styczniu, królem kontrolerów w kategorii „aktywność” został Rafał Bardel, któremu po piętach depczą w tym miesiącu Andrzej Ciołek i Tomasz Sokołowski. Gratulacje dla najbardziej aktywnej trójki i podziękowania dla wszystkich kontrolerów. (FW, MD)

Kwiecień w Cassubian

Z początkiem nowego miesiąca przysłała pora na podsumowanie ostatniego - marca. Jest to pierwszy od kilkunastu miesięcy, w którym zanotowaliśmy spadek względem lat poprzednich. Pokazuje to poniższy wykres:



Ze względu na zmęczenie oraz niskie ciśnienie Zarząd nie pofatygował się nawet o analizę przyczyn takiego stanu rzeczy, jak podają nieoficjalne źródła zblizonego do oddalonego od Gdańska o 700 km Lublina - część członków Zarządu po prostu łyknęła kielona więcej i położyła się z tym problemem spać. Znowuż inny członek Zarządu z Małopolski, który wszędzie widzi pozytyw i w ogóle umie jakoś tak na to patrzeć, że widzi coś tam coś tam, stwierdził ostatnio, że w przyszłym miesiącu nastąpi znaczny przyrost ilości wykonywanych operacji ze względu na znaczny przyrost Purchasing Managers' Index Services w kontekście spadku wartości przyrostowej Indeksu nastroju konsumentów Uniwersytetu Michigan. Zgodziłem się z tym bo ja rozumiem co on do mnie mówi, bo ja pracuję w telewizji.

Kilku pilotów otrzymało zwyczajowe wyróżnienia za ponad-

przeciętną aktywność operacyjną:

Złote

- kpt. P. Widźgowski
- kpt. A. Klawikowski
- kpt. I. Wołczyński
- kpt. P. Urban

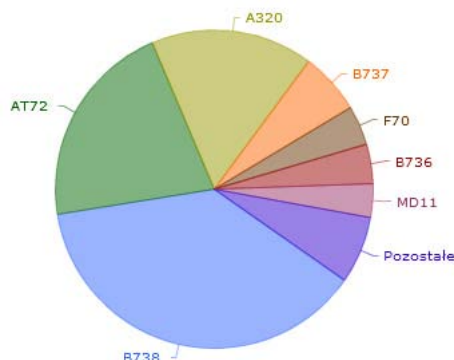
Srebrne

- kpt. Ł. Banasik

Brązowe

- kpt. D. Dąbrowski
- kpt. M. Stabryła
- kpt. M. Szczygieł

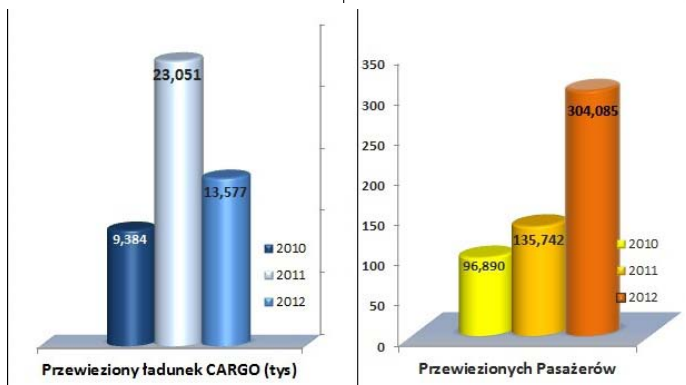
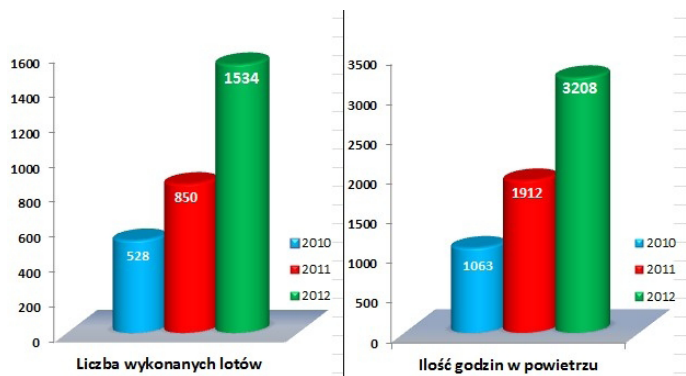
Nagrodzonym serdecznie gratulujemy wyróżnienia i prosimy o zgłaszanie się do H.Aliny, która aktualnie zastępuje K.Ryskę, przebywającą od lipca 2004 roku na urlopie wypoczynkowym bezpłatnym, z legitymacjami celem wbiać pieczętki w rubryce D4D LPG. Życzymy udanego kwietnia optymistycznie, wzmocnieni o nowego Dowódcę 056. (AK)



Najczęściej wykorzystywane w marcu maszyny prezentuje wykres kołowy.

I kwartał w Five Stars

Jak wyglądał pierwszy kwartał 2012 w naszym wykonaniu? Obejrzyjcie podsumowanie i odpowiedzcie sobie teraz na pytanie. Jaka jest największa linia w tym regionie, nie bazująca na realnych przewoźnikach takich jak BAW, DHL, czy UPS. Jesteśmy więksi niż 99% VA w Europie, zostawiając daleko w tyle uznane marki.



Na taki wynik zapracowało 38 pilotów, z których aż 22 przekroczyło barierę 50h. To nie wszystko. W najbliższych dniach ruszamy z wiosenną rekrutacją 2012 i zaproszeniem na majówkę do Krakowa, gdzie odbędzie się nasz III oficjalny zlot. (GT)

Okienko rekrutacyjne otwarte!

Linia Five Stars Airline z przyjemnością ogłasza otwarcie wiosennego okienka rekrutacyjnego dla nowych pilotów.

Nasza piątkowa gwiazda to jedna z najlepszych wirtualnych linii w Polsce. Doskonale dobrany zarząd oraz profesjonalna współpraca z pracownikami linii pozwala na coraz to większą rozbudowę infrastruktury w firmie.

Co możemy wam zaoferować:

- Profesjonalne podejście
- Niesamowitą atmosferę
- Wysoko rozbudowany system szkolenia
- Wyszkoloną kadrę instruktorów
- Prywatny serwer do wykonywania lotów
- Autorski program do monitorowania lotów
- Organizowanie zlotów na terenie całej Polski

- Wewnętrzne eventy z nagrodami
- Firmowe gadżety liniowe

Nasza flota składa się z samolotów: Boeing, Airbus, Embraer, McDonnell Douglas, ATR, Aérospatiale i British Aircraft Corporation, British Aerospace, Beechcraft, Cessna Aircraft Company.

W tej chwili posiadamy ponad 85 maszyn oraz 37 pilotów. Naszym głównym hubem dla pasażerów jest Lotnisko Chopina w Warszawie. Posiadamy również hub w Krakowskich Balicach oraz w Miami. Dla klientów CARGO do dyspozycji mamy bazę w Frankfurtach.

Czekamy na pilotów już latających, jak i tych którzy dopiero zaczynają. Każdy nowy kandydat otrzymuje własnego instruktora który pomoże mu w szkoleniu i przygotowaniu do egzaminów teoretycznych i praktycznych. Nie czekaj i wyślij do nas aplikację korzystając z poniższego linku, a skontaktujemy się z Tobą. (SJ)



Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 4(24)/2012 • Kwiecień

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:

- Marcin Dziadowiec
- Sebastian Jakubowski
- Grzegorz Trzoch
- Tymoteusz Kasina
- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak
- Filip Witczak
- 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.



Z kącika cateringu lotniczego czyli bitki wołowe a'la FMC FL330

W każdym kręgu kulturowym są ortodoksi. Tych z naszej grupy ześwirowania z góry za ten artykuł przepraszam i oświadczam jednoznacznie, iż pozwy sądowe przyjmuję wyłącznie w środy po 1530LT, gdy schodzi ze mnie ciśnienie kłątwy poniedziałku.

Kiedyś podczas przyjemnej pogawędki podczas lotu, jeden z moich pilotów stwierdził, że musi przerwać konwersację, bo musi iść tam, gdzie każdy czasem chodzi. Oczywiście powiedział to w sposób przyjazny i cywilizowany, jak to na członków Zarządu przystało.

Myślę – mus to mus. Ale czemu kobiety nie chcą o tym gadać?! Mniejsza o to. Pomyślałem – hmm... FL330, UNI... w sumie, rozumiem chłopca. Że było ok. 12.30 LT, akurat tylko dwie godziny miałem z rana w pracy, mówię do siebie – co tu będę tak sam siedział – poszedłem po ziemniaki, nóż do obierania warzyw i do roboty. Nóż ze sklepu gdzie byle deska nazywa się UKLENGLUKENKLUGENBLUCK i wymyślił ją znany stylistka rzeczywistości LARS VON TRAUMENTRIER - i zacząłem obierać bulewki na obiad siedząc w kapitańskim fotelu na przelotowej do Belgradu. Tłumaczyłem to sobie – przecież jestem w

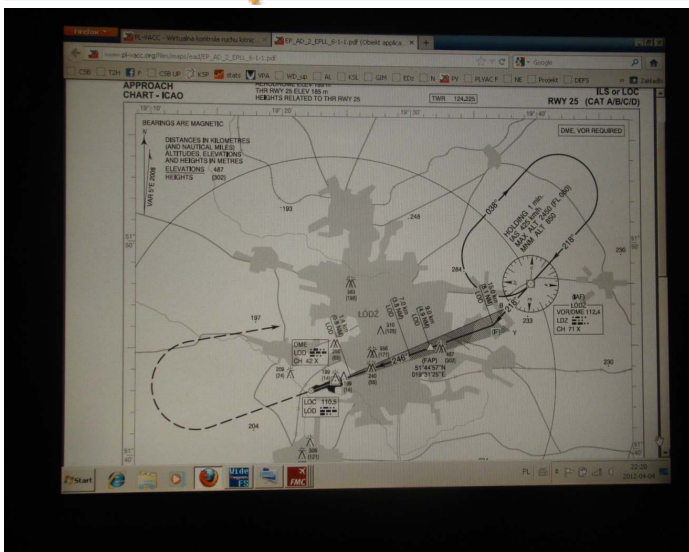
kokpicie, widzę przyrządy, Bluetooth na głowie – w razie gdyby jakiś bezrobotny lub emerytowany CTR nagle się pojawił – odpowiem, jak zacznę nieopatrznie spadać – zareaguję, jak wylecę z korytarza – skoryguję. Bezpiecznie. I tak narodziła się nowa świecka tradycja. Biki wołowe na przelotowej (w Radzie Zakładowej).

Zaraz ktoś powie, że to bluźnierstwo, zaprzeczenie idei i wyśle mnie przed Trybunał VACCU. Dobra, pograżę się zatem jeszcze dalej. Stałem się swego czasu użytkownikiem używanego zdezelowanego tableta Fujitsu Siemens model ST5032D z dotykowym ekranem na rysik. Potem wpadłem na pomysł zainstalowania na nim VasFMC, po lekturze licznych artykułów, ponoć można nim sterować zdalnie z innego kompa. Wynik tego równania łatwo przewidzieć. Jaki to wynik?

Oczywiście są nim soczyste, aromatyczne bitki wołowe w pysznym sosie własnym – to te jeden z tych smaków obiadów Waszej Mamy, który chcielibyście zakląć w orbitującą w waszej gębce gumę do żucia. Trzeba niestety poświęcić im wiele uwagi i czasu. Zatem – co i jak?

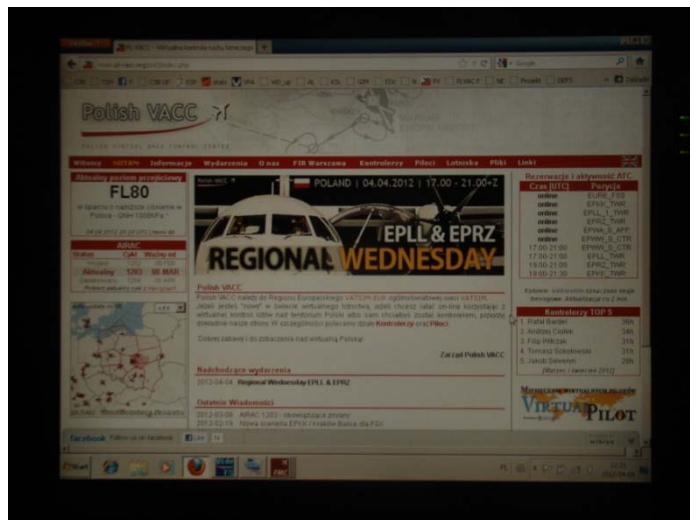
Raz – sprzęt. Rzeczony tablet z Win7 i WiFi plus wersja standalone VasFMC, w kokpicie zaś XPSP3 z GPSoutem i WideFsem serwerem. Wygodne – bez kabli. Można iść z tym do kuchni. Bajer!

Dwa – składniki. Mięso wołowe – im jaśniejsze tym lepiej,



poprosz by pokroili w sklepie, mają lepsze noże, ostrzą je z umiłowaniem i namaszczeniem, a facet który uwielbia ciepłko krwi spływającej po dłoniach czyni to z podnieceniem (w centrum katolickiej propisowskiej wsi!), poza tym wiedzą w jaką stronę kroić wołowinę (to nie jest obojętne, tak samo jak facing west lub east przy wypychaniu). Ja robię zawsze ilość na minimum dwa obiady za jednym gotowaniem – więc proponuję 10 plastrów, to będzie ok. 1kg. W związku z obowiązującą w naszym kraju orientacją pozytywną rządu Donalda, powiem tylko, że zapłacicie tyle co wszędzie i nie ma się co oszukiwać, że może być taniej. 38 zylka jak w mordę strzelił. Ale co tam – jak często jadacie bitki wołowe? Dalej – 4 jak najmniejsze ogórki kwaszone, 5 dużych plasterów boczku parzonego, dwie dorodne cebule, 2 marchwie, pół selera w paski, 1 pietruszkę korzeń, kilka żdźbeł (co to k... za słowo!) pietruszki natki, 3 liście laurowe, 4 ziarnka ziela angielskiego, pieprz w młynku koniecznie, dwie kostki bulionu wołowego do rozpuszczenia w dzbanku szklanym FRAGILENKLUGENBLUCK. Pokrojone plastry wołowiny włożyć do szczelnej siatki plastikowej i wsypać ok. 1 szklanki mąki. Zawiązać i wytrząść jak w turbulencjach typu SEVERE. Czyli bez szaleństw, ale zasadniczo pobieżnie. Jak z Zofią. W każdym razie trząść tak długo, aż poczujesz się jak Hoffander. Chrostowicz znaczy. Rozgrzać na patelni powlekaną substancją o nazwie TELFONGLUKENBLUCK olej z pierwszego tłoczenia (no w każdym razie nie stosować tego po przebiegu więk-

szym niż 80 000 km) i naprawdę na wysokim oleju opalić, spalić i położyć bitki do ujęcia. W tym czasie skoordynować bulion wołowy, zachowując separację z własnym dzieckiem – RODZICU PAMIĘTAJ – DZIECKO W KUCHNI TO SKARB (czy jakoś tak) - oraz przygotować naczynie o nazwie BRYTWANNAKLUGENBLUCK do duszenia bitek, i tam zapodać pokrojone warzywa i przyprawy zalać pół litrem (!) bulionu, podgrzać, nie gotować. Fest przybrązowane bitki wrzucić do brytwanny, oprószyć obficie pieprzem z młynka (do tego etapu zero soli – powoduje korozję nawet ocynku!), zalać całość po brzegi bitek bulionem, dolać 1 pełną szklankę czerwonego wina wytrawnego, najpierw posmakować, czy aby nie mdłe - lub samorodnego – posmakować dwa razy – ma być wyraziste, może być mocne. Jak



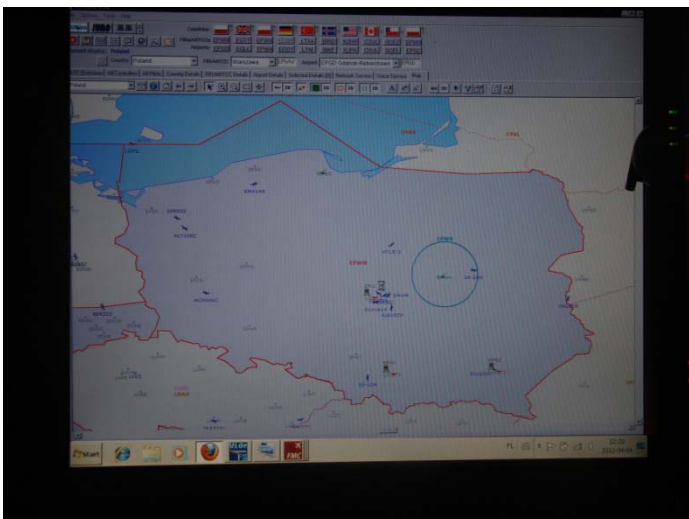
jest zima, musi być zimno. Wozem jestem. Przykryć, sprawdzać co 15 minut na małym ogniu (indukcji) wg dedukcji. Ale nie ma za co pani kierowniczo.

To tego typu bitek najlepiej nadaje się wolne przedpołudnie, córeczka baraszkuje ze świnką Peppą z biedry, ułożycie pościel, zmyjecie pozostałości po wieczorze, pozbiieracie zabawki i duperele. Połowinka jak wróci z roboty będzie kontent niczym Donald z Mazin po zawarciu porozumienia z „Chłopami” w sprawie emerytur. Chrsyste – zostało mi 35 lat wyroku... Toż to jak dożywocie. I ja uczę WOS... No nieważne – obiad pachnie jak u mamy, smakuje jak u mamy, córeczka rozbawiona, mieszkanie sprzątnięte... cud chłop – nie mąż. Każda tReściowa to powie. Moja mówi. ;)

Cóż, lot non stop monitorowany, pozycja, wysokość, punkty, radio via BT, w każdym momencie – krojenia warzyw, klepania biednych bitek czy smakowania winka – dostęp do wszystkich map – od terminal po enroute – wszystko pod ręką i to na kuchennym stole. Jak mają kurna takie bitki nie smakować? Jak ma się taki lot nie udać?

Co to ma wspólnego z realem? Na miłość boską – nic. Ale jak mawiał pewien klasyk: „Przydałoby się trochę finezji i polotu w tym smutnym jak...”, . Absolutnie nie narzekam na brak wrażeń na VS, nawet sam sobie organizuję ogólnopolskie eventy proceduralne, o których wiem tylko ja... ;). Wrażenia dają mi moi kursanci z KSP – gdzie jestem ATC od GND po CTR i robię rzeczy, które Sokoła przyprawiłyby o ślepotę. ;)

Ale Panowie – za bitki mamy – WSZYSTKO! (AK)



Proceduralne pustki – czyli gdzie ja jestem i o której będę gdzie indziej?

Są zloty, gdzie niebo pęka w szwach – okazjonalne (T2H, PG, 11.11 itp.), overloady i santa klausy itp. Pęka w szwach niebo, częstotliwość i czasem człowiek ze śmiechu, coś się tam wyrabia. Czasem jednak trafiają się zlociki mniejsze, co nie znaczy gorsze, wręcz przeciwnie – technicznie ciekawsze, a jednak frekwencja jest... Wiem, nie chodzi o ilość, ale zapytać o taki stan rzeczy można.

Ostatnio Zarząd PL-VACC wskrzesił jedną z najbardziej atrakcyjnych dla pilotów form zlotów – REGIONAL WEDNESDAY – Regionalne Środy. Lokalne lotniska, wieżyczki i procedurki – wieczór, niestabilna pogoda, tłok w powietrzu (na proceduralnym jedną maszynę liczymy jak co najmniej trzy na radarowym) – no czego pan pilot może chcieć więcej?

Na Kaszubach, jak ktoś mieszka na odludziu, 4 km od najbliższego sąsiada i 8 km od pierwszego sklepu, mówi się, że mieszka na pustkach. Trochę strach tam leżeć, bo droga polna, zero świateł, las straszny i jak by mama/żona/kochanka zadzwoniła, pytając „Gdzie ty znowu jesteś?”, to w zasadzie trudno odpowiedzieć...

A jednak czasem znajdują się tacy, co wolą właśnie „gubić” się na pustkach, niż spacerować po oświetlonych chodnikach wyłożonych kostką brukową z nazwami ulic i ich numerami. Co oni w tym widzą? Wolność? A może oni odróżniają wolność od samowolki?

Lata temu, gdy zaczynałem przygodę z Vatsim od czasu do czasu dało się widzieć opis kontrolera „Procedural approach”. Uuuuuu – myślałem, ale hardkorowcy i omijałem szerokim na 100 nm ARC DME takie lotnisko. Ale do pewnych rzeczy trzeba po prostu dorosnąć.

Wiemy, że wiele rzeczy potrafi za nas zrobić komputer pokładowy. Niektórym wykonuje cały lot. Potwierdzają, klikają i... samolot leci. Nawet w zasadzie tam, gdzie powinien. Ale kiedy

przychodzi jakaś nagła zmiana, często dzieje się tak, że komputer jedno, człowiek drugie. I kto tu steruje panie pilocie? No to w czym problem z proceduralną kontrolą zbliżania? Nie da się wklepać podejścia do FMC? Da się. Zaprogramować holda as published? Da się. Nie wyliczy ETA? Wyliczy. Czy ktoś od kogoś wymaga siedzenia z kalkulatorem i zmiennoprzecinkowych operacji w newralgicznym momencie podejścia? Nie. To dlaczego frekwencja nie dopisuje?

- 21.03 – EPSC: 11 odlotów, 10 przylotów,
- 21.03 – EPWR: 6/6,
- 04.04 – EPLL: 6/13,
- 04.04 – EPRZ: 4/7.

Może ja źle pytam? Może to całkiem niezły wynik?

Panowie piloci! Mówię do tych, co do tej pory omijali, jak ja kiedyś proceduralną kontrolę zbliżania. Nie odbierajcie sobie przyjemności sterowania samolotem i odpowiedzialności za własne słowa. Jeśli jestem to gdzie jestem (o ile wiem, gdzie jestem), to wiem, kiedy będę gdzie indziej. A komputerkowi, choć pomocny, będziecie mogli pokazać o... takiego: (AK)

