

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 8(28)/2012 • Sierpień

W tym numerze

- Odrzucić skrzydła 3
- Stulecie lotnictwa w Elblągu 7
- Gold Traveler. Linia ludzi z pasją 9
- Aktualności 10

Źródło: sxc.hu

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



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





Rys. 1. Agusta A109A

Odrzucić skrzydła

Microsoft tworząc Flight Simulator trochę po macoszemu potraktował helikoptery. Owszem, w FS 2004 znajduje się Robinson R22 i Bell 206, a w FSX Acceleration nawet Agustę Westlanda AW 101. Tyle, że symulator próbuje zastosować do nich lekko zmodyfikowane zasady lotu samolotów, co kończy się niestabilnością na małych prędkościach. Ze względu na błędy w fizyce lotu zdarza się, że po utracie kontroli nad maszyną wykonuje ewolucje w powietrzu, na które nie można w żaden sposób wpływać. Nawet wyłączenie silników może nie spowodować opadnięcia maszyny na ziemię. Co więcej, w standardowych maszynach można zapomnieć o autopilocie, który jest warunkiem komfortowych lotów na dłuższych odległościach.

W związku z tym, słabo rozwinął się również ten segment rynku produktów dla FS. Niewielu jest wydawców zajmujących się wydawaniem helikopterów. Wśród darmowych dodatków jest kilka ciekawych maszyn. Większość z nich jednak jest mocno niedopracowana.

Mimo tego, zdecydowałem się w czasie wakacji wrócić do mojej pierwszej lotniczej miłości – śmigłowców. Miłość to niełatwa, bo w FS te maszyny są naprawdę trudne w pilotażu. Okazuje się jednak, że można je nieco oswoić dzięki kilku dodatkom, o których napiszę w tym artykule.

Sprzęt i oprogramowanie

Zestaw podstawowy do latania helikopterem to joystick z osią throttle oraz pedały. Oś skrętna w joysticku (zamiast pedałów) nie pozwoli na osiągnięcie wystarczającej stabilności lotu. Joy w śmigłowcu musi być ustawiony na dużą czułość, dlatego każdy ruch osi skrętnej będzie powodował niezamierzone przechyły maszyny. To bardzo utrudnia, jeśli nie uniemożliwia zawis (ang. *hover*) – coś co trzeba koniecznie opanować zanim zalogujesz się do Vatsim.

Przydaje się oddzielny joystick z dźwigniami. Wtedy można oddzielić sterowanie maszyną od sterowania przepustnicą. To z kolei pozwala na zajęcie wygodnej pozycji przed komputerem. Wygodna pozycja pozwoli pilotowi szybko reagować rękami i nogami na sytuacje na ekranie.

Przydatny jest także FSUIPC w pełnej wersji, który pozwala na modyfikację czułości poszczególnych osi. Optymalnym rozwiązaniem jest zmniejszenie czułości przy niewielkich ruchach joysticka, a zwiększenie przy dużych wychyleniach. Generalna zasada sterowania, to możliwie małe, szybkie i częste korekty lotu.



Rys. 2. Bell B430 w zawisie

Zasady lotu w dużym skrócie

Tak przygotowani możemy zacząć naukę lotu śmigłowcem. Ktoś kiedyś powiedział, że jeśli latanie samolotem można porównać z jazdą na rowerze, to latanie śmigłowcem – z jazdą na monocyklu. Tak rzeczywiście jest. Sterownica (joystick) modyfikuje kąt ułożenia łopat głównego wirnika, co powoduje pochylenie maszyny na boki, do przodu lub do tyłu. Orczyk (pedały) reguluje kąt ułożenia łopat wirnika ogonowego, co umożliwia obrót maszyny. Dźwignia przepustnicy modyfikuje ustawienia głównego wirnika powodując wznoszenie lub opadanie.

Brzmi dobrze? Nie do końca. Trzeba pamiętać o zależnościach między tymi elementami. Najważniejszą jest zależność między przepustnicą a sterownicą. Obie dźwignie wpływają na rotor.

Przyspieszenie wymaga pochylenia joysticka do przodu przy jednoczesnym zwiększeniu mocy. W przeciwnym przypadku maszyna zacznie zniżać. Przy zwalnianiu odwrotnie – należy cofnąć joystick i zmniejszyć moc. Obie ręce mają co robić szczególnie na małych prędkościach.

Wirnik ogonowy znajduje się pod wpływem strumienia powietrza wyrzucanego przez wirnik główny, dlatego maszyna ma tendencję do obrotu w lewo lub prawo zależnie od pozycji dźwigni przepustnicy. Dodatkowo, ze względu na to, że wirnik główny kręci się w jedną stronę, maszyna będzie mieć tendencję do skręcania. Lot po prostej wymaga stałej korekty orczykiem.

Znajdując się na niskiej wysokości nie można zapomnieć o wpływie powierzchni ziemi na zachowanie śmigłowca. Powietrze przepychane przez rotor uderza w ziemię i tworzy poduszkę, która zmniejsza prędkość zniżania. Można to wykorzystać do uzyskania łagodniejszego przyziemienia. Jest to jednak utrudnienie przy starcie czy zawisie.

O ile na dużych prędkościach stosunkowo łatwo można opanować śmigłowiec, to przy starcie, lądowaniu czy zawisie staje się to dużym wyzwaniem. Podstawą do opanowania lotu śmigłowcem są godziny ćwiczeń. Żadna z opisanych dalej modyfikacji nie rozwiąże ostatecznie problemu braku umiejętności pilota.

Stabilizator lotu

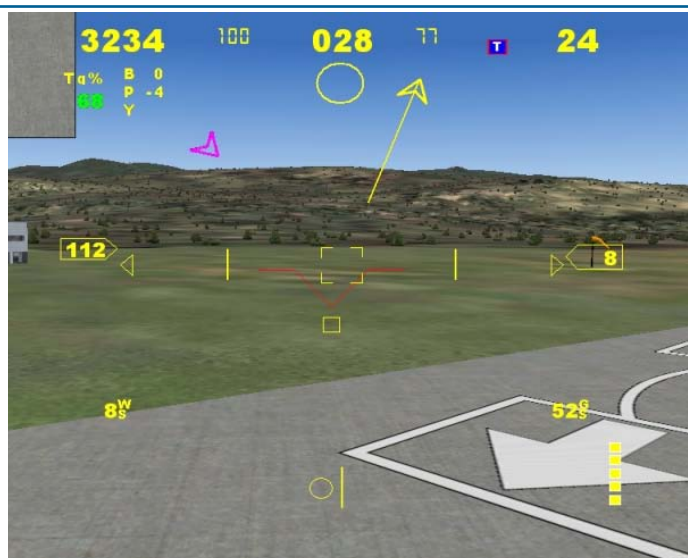
Stabilizator (<http://www.fs2000.org/addons/rcbhhc22.zip>) należy zainstalować w pliku panel.cfg, w sekcji wirtualnego kokpitu, choć działa on niezależnie od widoku. Nie jest on widoczny, ale modyfikuje fizykę lotu. Włącza się w momencie startu i działa do prędkości 35 kt (przy przyspieszaniu) lub 1000 ft AGL. Gdy maszyna zwalnia, włącza się przy 25 kt. Modyfikacja usuwa zależności omówione w poprzednim punkcie. Przepustnica odpowiada więc tylko za wznoszenie, sterownica – za zmiany w płaszczyźnie poziomej, orczyk – za obrót. Stabilizator działa dobrze w każdym modelu śmigłowca.

Stabilizator może być przydatny dla początkujących pilotów, którzy szybko chcą zacząć latać. Jednak w miarę nabierania doświadczenia coraz bardziej widoczne stają się jego wady. Pierwsza to brak możliwości ręcznego wyłączenia – konieczna jest modyfikacja pliku panel.cfg. Drugą wadą jest gwałtowne „przełączanie zasad fizyki” przy 25 lub 35kt. Najważniejszą wadą jest brak możliwości korzystania z pełnej dynamiki śmigłowca przy starcie lub lądowaniu: nie da się wystartować z dużym pochylem zamiatając rotorem ziemię i gwałtownie przyspieszając, nie da się wykonywać szybkich zwrotów zaraz po starcie, nie da się przyziemiać po gwałtownym zwalnianiu ze zniżaniem.

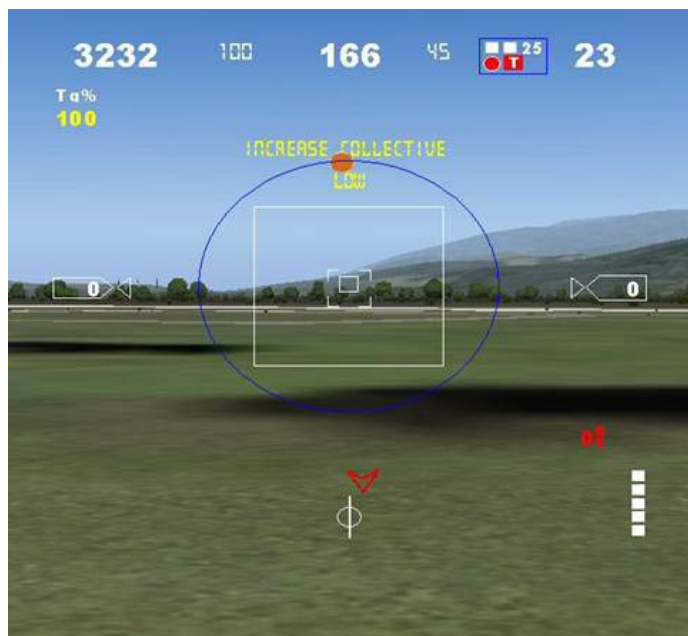
Oczywiście wszystkie te operacje i tak nie powinny być wykonywane on-line, bo to bardziej kozaczenie niż przepisowe latanie. Dlatego stabilizator może być dobrym pomysłem na mniej stresujące hover taxi na EPWA.

Uniwersalny HUD dla helikopterów

Uniwersalny HUD dla helikopterów (TRAINING_HUD w sekcji FS9 Panels and Gauges na <http://hovercontrol.com>) to kolejny gauge, który można zainstalować w śmigłowcu. Nie modyfikuje on zachowań maszyny, ale dostarcza niezbędnych informacji do jej pilotowania. Ukazuje się on jako przezroczysty panel HUD na głównym ekranie. Zawiera wszystkie istotne informacje o locie, zawiera również HSI (jako drugi panel HUD) i DME. Można go dowolnie przesuwąć po ekranie. Mamy więc do dyspozycji pełny zestaw wskaźników. Przydaje się to szcze-



Rys. 3. HUD w trybie lotu



Rys. 4. HUD w trybie trenera



Rys. 5. HUD w trybie lotu z HSI
(można je także ustawić obok siebie)

gólnie w wieloelementarnych kabinach, gdzie każde zerknięcie na przyrządy naraża pilota na ryzyko utraty kontroli nad maszyną. Jedynym błędem jest zamiana miejscami wskaźników IAS i VS.

Panel to nie tylko zwykły HUD. Ma on również dodatkowe informacje niezbędne dla pilota śmigłowca w FS. Przede wszystkim pokazuje strzałką kierunek przesuwania się maszyny oraz przyspieszenie. Po co? Otóż w FS przy małych prędkościach (poniżej 5 kt) bardzo trudno się zorientować czy maszyna leci do przodu czy do tyłu. A to ważne przy zawisie czy lądowaniu. Inną informacją jest wysokość radarowa, która pozwala precyzyjnie posadzić maszynę. Wysokość nad ziemią również trudno ocenić z pokładu wirtualnego śmigłowca.

HUD ma również funkcję trenera. Pozwala na trening zawisu. Wystarczy ustawić zamierzoną wysokość zawisu, a zmodyfikowany wyświetlacz pokaże jak należy przestawić sterownicę, orczyk i przepustnicę, aby uzyskać zamierzony efekt. W praktyce wymaga to wielu ćwiczeń, bo utrzymanie maszyny w nieruchomej pozycji wymaga bardzo częstych, szybkich i niewielkich korekt. Pułapką trybu treningu, w którą łatwo wpaść, jest próba ustabilizowania w oparciu tylko o ten przyrząd. Dużo szybciej uzyskać można efekt patrząc na wybrany „mebel” na ziemi, a tylko kątem oka zerkając na HUD.

HUD można w każdej chwili wyłączyć. Jest to bardzo przydatne narzędziem. Może zastąpić cały szereg przyrządów, dzięki czemu pozostanie więcej miejsca na ekranie na widok zewnętrzny. Zdecydowanie polecam.

Oswajanie aircraft.cfg

Moją ulubioną maszyną jest Agusta A109. To lekki, 6-8-osobowy śmigłowiec, który ma swój urok. Niestety jest przy tym bardzo narowista. Okazuje się, że wiele maszyn można oswoić dzięki modyfikacji pliku aircraft.cfg. Znajduje się w nim sekcja [Helicopter], w której wprowadzono współczynniki stabilizacji. W zamierzeniu mają one zwiększać stabilność maszyny, gdy realność w FS ustawiona jest na tryb Easy. W praktyce zwiększają stabilność kosztem szybkości i dokładności reakcji maszyny.

Zmienna nosi nazwę *low_realism_stability_scale*, a jej domyślna wartość to 1.0, 1.0, 1.0 (dla każdej osi oddzielnie). Jeśli tryb FS jest ustawiony na coś innego niż Easy, wartości te zaczy-



Rys. 6. Bell B412

nają przeszkadzać. W przypadku FS 2004 można na początek obniżyć je do 0.6, w przypadku FSX zalecane jest nawet 0.4. Dobre wyznaczenie wartości wymaga jednak doświadczeń. W Agustinie A109 ustawiłem ostatecznie wszystkie wartości na 0.0, ale już w Bellu 412 od Hovercontrol, 0.41 ustawione przez twórców modelu okazało się być najlepszą wartością.

Plik aircraft.cfg jest ładowany do FS przy starcie aplikacji, dlatego każda zmiana wymaga pełnego restartu symulatora. Inaczej jest w przypadku pliku panel.cfg czy podmiany plików malowań, gdzie wystarczy restart lotu.

Po zmianie parametrów, Agusta zaczęła latać grzeczniej i równo. Wreszcie można wylądować dokładnie tam gdzie się chce. Długotrwały zawis wymaga jednak wciąż wielu ćwiczeń.

Modyfikacje panelu i glass cockpit

Zaawansowane śmigłowce, takie jak choćby wspomniana Agusta A109 mają mnóstwo wskaźników. Oczywiście można by je usunąć, bo przecież awarie i tak są wyłączone. Jednak wtedy latanie to już nie to samo. Poszukiwałem glass cockpitu do Agusi. Przejrzenie wszystkich domyślnych przyrządów dostępnych w katalogu Gauges w FS nie przyniosło rozwiązania. Zacząłem



Rys. 7. Zmodyfikowany panel Agusty A109 z glass cockpit od A139 oraz autopilotem



Rys. 8. Mi-2 od Nemeth Designs

więc szukać w różnych darmowych modelach. I udało się. Agusta A139 posiada zmodyfikowany glass cockpit z Embraera. Działa bardzo dobrze, szybko, nie kradnie klatek. Obsługuje tryb NAV, GPS, ILS, pokazuje częstotliwości NAV1, NAV2 i COM1. Niestety nie pokazuje wskazań ADF. W przypadku A109 musiałem zmienić zestaw radiowy na przyrządy z defaultowego Kingaira, bo oryginalne nie działały za dobrze (zainteresowanym mogę posłać mój plik panel.cfg).

Wadą jest brak pokręteł HDG i CRS. Trzeba je uzyskać w inny sposób, np. poprzez przypisanie do joysticka lub klawiatury.

Urządzenie godne polecenia w przypadku wielu monitorów. Przy jednym monitorze, proponuję jednak opisany wcześniej HUD ze względu na oszczędność miejsca.

Autopilot

Długi lot bez autopilota byłby uciążliwy. Na szczęście opracowano darmowy autopilot dla śmigłowców. Został on dołączony do A109, Bella B412 i wielu innych darmowych modeli. Można go także pobrać z Hovercontrol.com. Autopilot obsługuje tryby VS, ALT i IAS (oba bez możliwości preselekcji, ustawienia trzeba „wylatać”), HDG, NAV (obsługuje tylko NAV1, nie obsługuje GPS). Na dodatek są tryby APP, G/S, które pozwalają na obsłużenie przez autopilot podejścia ILS. Można więc wykonywać wygodnie zarówno loty z widocznością, jak i NON-RNAV.

Nie próbowałem podłączania FMC do helikoptera. Być może VasFMC pozwoliłby na loty RNAV. Wymaga to jednak dalszych doświadczeń.

Modele darmowe

To rzadki przypadek, gdy modele darmowe są lepsze od płatnych. Było tak w przypadku Avro RJ (uprzedzając komentarze: nie kupiłem jeszcze modelu od Quality Wings). Wśród śmigłowców, chyba dzięki prężnie działającemu portalowi Hovercontrol.com, można znaleźć sporo interesujących maszyn. Na uwagę zasługują na pewno:

- Agusta A109 – wiele różnych odmian, w tym wojskowe i ratownicze, wiele malowań, bardzo dopracowany kokpit, funkcja ręcznego lub automatycznego startu, wbudowany autopilot, łatwa modyfikacja kokpitu, przyjemne dźwięki. Szybki i zwin-

ny. Narowistość można ograniczyć. Podwozie na 3 kołach, chowane – odpada problem *hover taxi*. Dostępne są modyfikacje modelu lotu, które niestety u mnie się nie sprawdziły. Wadą są źle wpisane masy, co nie powoduje problemów dopóki nie podłączy się maszyny pod system rozliczeń linii lotniczej.

- Bell B412 i B430 – bardzo ciekawe modele od Hovercontrol. Pierwszy na płozach, drugi na kołach. Większe od Agusty (12-14 osób). Bardzo dobrej jakości przyrządy, dobrze się je pilotuje, choć wymaga to sporej dawki ćwiczeń.
- Sikorsky S-76 – darmowy model od Nemeth Designs. Ciekawa maszyna, bardzo przyjemna w pilotażu. Dość dobrze ustabilizowana. Niestety bez autopilota. Być może da się zamontować wspomniany darmowy autopilot.

Wiele maszyn można znaleźć na Hovercontrol.com. Niestety wiele modeli jest niedopracowanych. Można jednak znaleźć bardzo ciekawe i dobrze działające maszyny.

Modele płatne

Warto wspomnieć o kilku modelach płatnych. Dwie firmy wypuściły bardzo ciekawe modele: Nemeth Designs oraz Dodosim.

Nemeth ma bardzo bogatą flotę maszyn radzieckich, między innymi: Mi-2, Mi-17, Mi-24, Ka-26, a także sporo maszyn zachodnich, w tym Eurocoptery. Oferuje także, co jest rzadkością wśród producentów, wersje darmowe maszyn, w tym wspomniany model Sikorsky S-76. Maszyny są bardzo dopracowane i symulują wiele systemów pokładowych. W uruchomieniu Mi-24 przydaje się znajomość rosyjskiego, bo napisy wykonano w tym języku. Są oczywiście także instrukcje po angielsku w plikach PDF. Bardzo ciekawy, ze względu choćby na popularność na pol-



Rys. 9. Mi-24 od Nemeth Designs

skim niebie jest Mi-2. Obie maszyny dość stabilne (Mi-24 bardziej, ze względu na swój ciężar). Maszyny do FS 2004 są dość tanie, większość poniżej 8€. Do FSX niestety droższe.

Dodosim nie wydał tylu maszyn, za to skupia się na realizmie lotu. Oferowany jest zaawansowany Bell B206, który prezentuje możliwie realną fizykę lotu, wraz z uwzględnieniem wszystkich zależności, które dało się uzyskać. Dla przykładu gwałtowne operowanie przepustnicą, które w przypadku standardowych modeli jest dość bezpieczne, tu może spowodować nagłą utratę mocy, która kończy się spotkaniem ziemi.

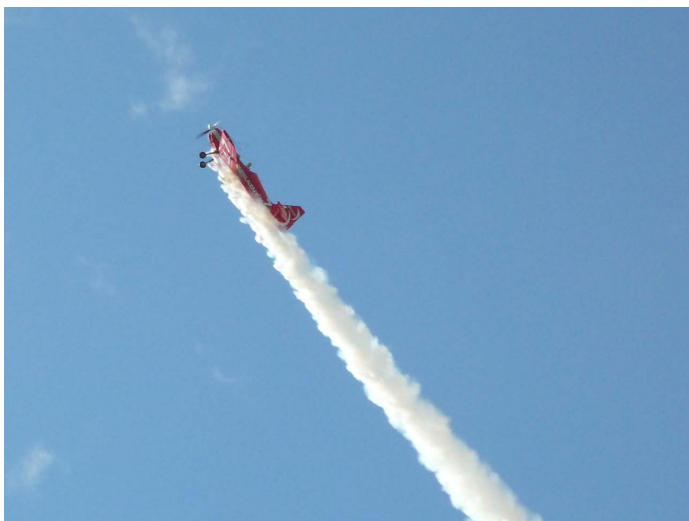
Odradzam natomiast modele Aerosim. Zresztą firma chyba już nie istnieje. Ich modele to bardzo ciekawe (z nazwy) maszyny: Agusta Westland Merlin, MH-53 Pave Low, Links czy Sea King. Choć śmigłowce są ładne z zewnątrz, to niestety kokpity są bardzo niedopracowane. Trzy przyciski na krzyż i uruchamianie silników kombinacją Ctrl-E. (SW)



Stulecie lotnictwa w Elblągu

W dniu 14 lipca 2012 roku na lotnisku Aeroklubu Elbląskiego odbyły się obchody Stulecia lotnictwa w Elblągu. Jak donosi historia w sierpniu 1912 roku Niemiecki łowca rekordów Otto Stiefvater podczas przelotu z Berlina do Królewca awaryjnie lądował na polu w okolicach Elbląga.

Na elbląskiej murawie zgromadziły się tysiące widzów oczekujących na pokazy lotnicze z okazji stulecia tego wydarzenia. Oto krótka relacja.



Na ziemi mieliśmy okazję obejrzeć wystawę pojazdów wojskowych oraz Straży Granicznej. Przed hangarem głównym licznie zgromadził się Elbląski klub Motocyklowy Orzeł. Dla dzieci przygotowano mnóstwo atrakcji w postaci zamków kolejek górskich oraz karuzel. Można było także odbyć lot w symulatorze lotu który był rozbudowaną wersją tego, co każdy z nas, wirtualnych pilotów, ma w swoim komputerze.

Jednak tym, co najbardziej przyciągało publiczność, były samoloty, które wystawiono na płycie lotniska oraz śmigłowce Sokół Straży Granicznej i SH2G Kaman lotnictwa Marynarki Wojennej.

Punkt kulminacyjny czyli pokazy w locie rozpoczął po godzinie 13:30 Wojciech Krupa na samolocie Zlin 50. Jego kunszt pilotażu i czerwona maszyna ciągnąca smugę gęstego białego

dymu pozostanie w pamięci wielu Elblążan na długo. Zresztą nie tylko mieszkańcy tego miasta byli obecni na imprezie. Charakterystyczna sylwetka „Żelaznego” przemyciała w łamiących karki obserwatorów beczkach i pętłach. Szczególnie efektownie Wojciech Krupa zaprezentował manewr zwany przewalanką, wyglądało to tak jakby prawa fizyki zupełnie go nie obowiązywały.



Po około pół godziny od wylądowania „czerwonego Zlina” nad Elbląskie niebo przyleciała Grupa Akrobacyjna Białe-Czerwone Iskry. W tzw. „wariacie płaskim” wykonali szereg przelotów rozejść oraz zawsze efektownych mijanek. Już wtedy z oddali w kierunku południowo-zachodnim zaobserwowaliśmy groźną chmurę, która pędziła, aby zepsuć całą imprezę. Około 20 minut potem Wojciech Krupa wykonał kolejny pokaz jakby chciał nam otrzeć łzy które cisnęły się z myślą o zepsuciu pokazów przez tego burzowego potwora. Chwilę później wystartował wiatrakowiec, który pokaz na równie wysokim poziomie kończył w lekkim deszczu.



Nie udało się już pokazać w powietrzu nic więcej. Załoga Sokoła zdecydowała o odlocie do Rębiechowa. Był to czas na kilka fotek. Po uruchomieniu silników śmigłowiec odleciał zataczając krąg i przelotem żegnając publiczność. Pięć minut później lądował na elbląskiej murawie w strugach deszczu. Załoga dostała polecenie powrotu od kontroli lotów, gdyż warunki w drodze były bardzo trudne i mogły zagrażać bezpieczeństwu. Deszcz



spędziłem w towarzystwie instruktorów i osób stowarzyszonych z modelarnią. Dołączył do nas pan Jan, który był pierwszym licencjonowanym mechanikiem lotniska w Elblągu. Czas w takim towarzystwie zdaje się nie mieć żadnych reguł. Ledwie zdążyliśmy wysłuchać opowieści o opylaniu Gawronem Jeziora Drużno (jak się potem dowiedziałem przeciw komarom) i o tym, jak to ręcznie, bez wielu narzędzi, docierano tłoki silnika w Gawronie.

Gdy deszcz ustał, zrobiło się pogodnie. Na mokrej murawie stał Sokół po chwili odleciał już bez pożegnalnego przelotu. Nadeszła pora na SH2G. Zdążyłem jeszcze zapytać pilotów o tą jaką trasą odleć. I co bardzo zaskoczyło drugiego pilota, jak zapytałem o odlot na „radiolatarnię czy VFR” szkoda że załoga tak się spieszyła z odlotem, bo mogła by z tego wyniknąć ciekawa rozmowa. Na pożegnanie fotka ich checklisty. W czasie gdy Kaman rozgrzewał silniki odleciał także Wojciech Krupa zataczając krąg nad zebraną już nieliczną publicznością.

Nikt z nas nie wiedział, że w tle tej burzy tak wiele tragedii spotkało mieszkańców południowej części województwa Pomorskiego i Warmińsko-mazurskiego. Kilka godzin później świat obiegły wiadomości o tornadach w tej okolicy... (PG)



Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 8(28)/2012 • Sierpień

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:

- Piotr Gliński
- Sławomir Wawak

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.

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



Gold Traveler Linia ludzi z pasją

Chcemy latać na maszynach, które wyszły z produkcji czy nawet z użycia lata temu. Ale nie tylko. W naszej flocie znajdują się także samoloty obecne dziś w wielu liniach lotniczych.

„Złoty Podróżnik” to nie zwykła nazwa linii, tytuł czy też synonim. Gdy kiedyś w sklepie zaopatrzenia harcerzy kupiłem książkę o wdzięcznym tytule *Sakwa Włóczykija* zatopiłem się w niej na długie godziny. Choć miałem wtedy 9 lat strasznie spodobało mi się to, jak opisuje się w niej wycieczki piesze i rowerowe. Było tam mnóstwo porad zawierających się we wszystkich możliwych przedziałach wiedzy niezbędnej do radosnych wędrówek. Rozmarzony spoglądałem oczami wyobraźni jak można w prosty sposób wykorzystać wolny czas. Wystarczyło zabrać ze sobą prosty ekwipunek, aby móc cieszyć się swobodą i pięknymi widokami. I właśnie taki cel ma nasza linia. Po prostu latać i cieszyć się z przestworzy. Cieszyć oko pięknymi wzgórzami, i serpentynami rzek. Wszystko w granicach, na które pozwalają nam realia Vatsimu.



A dlaczego Złoty? Złote lata samolotów pasażerskich. Ich rozwój, ich konstrukcje i wyścig koncernów je budujących. Piloci którzy zostawali bohaterami pokonując coraz większe dystanse zmagając się z pogodą, niedoskonałościami konstrukcji lotniczych. Dzisiejsze standardy klasy Economy znacznie przewyższają dawne standardy klasy pierwszej.

Lot naszą „Super Connie” znacznie różni się od lotu Boeinga 767. W tym pierwszym samolocie nie można liczyć na wciśnięcie guzika autopilota, który wyręczy nas ze wszystkich niemal

czynności. Tu trzeba bez przerwy zwracać uwagę na wskaźniki temperatur, ciśnienia oleju. Przegapienie wysokości na jakiej należy uruchomić turbosprężarki na pewno skończy awarią. Włączenie ponowne uszkodzonego silnika po takiej awarii jest niemożliwe. Tak samo jak po przegrzaniu cylindrów. Podczas 5-ciu lotów L-1049 Super Constellation. Tylko w dwóch lotach nie wystąpiła awaria hydrauliki. A wszystko to przy wyłączonym generowaniu awarii z menu symulatora. O zewnętrznych programach nie ma tu nawet mowy. Na każdy etap lotu przewidziana jest osobna checklista. Ma ona 20 części i za każdym razem należy sprawdzić każdą pozycję. Nawet zwykłe przygotowanie do lotu wymaga zdecydowanie więcej niż wyszukanie poprawnej trasy i zaopatrzenie się w mapy. Brak komputera pokładowego wyklucza programowanie trasy.

Pilotując DC 3 nie można nawet liczyć na lot po radiało „z automatu”. Wszystko wykonujemy ręcznie nie da się nawet ustawić wysokości którą samolot ma utrzymywać. Jedyna rzecz na którą pozwala Autopilot w DC 3 to lot wyznaczonym kursem oraz zadany kąt wznoszenia lub opadania bez możliwości utrzymania poziomu. L-1049 pozwala na nieco więcej ale wciąż jest to dużo bardziej wymagająca praca niż uzbrojenie trybu LNAV oraz VNAV.

Podczas jednego z ostatnich lotów Super Connie otrzymałem polecenie zniżania jeszcze zanim zdążyłem przygotować samolot do tego. Bałem się, że nagłe zmniejszenie mocy silników spowoduje nagły spadek temperatur, a co za tym idzie szok termiczny silnika. Grozi to nagłym wyłączeniem silnika bez żadnego ostrzeżenia. Pomogło zamknięcie cowl flaps (klapki za cylindrami silników odpowiedzialne za swobodę przepływu powietrza chłodzącego silnik) oraz zmniejszenie kąta natarcia łopat śmigieł z jednoczesnym zwiększeniem mocy. Temperatury nie spadły, a dołot i lądowanie przebiegło już bez większych problemów.



Ktoś zapyta czy to jest wolność o jakiej wspomina hasło linii. Owszem. Dużo pracy czyni każdy lot niezapomnianym. Po lądowaniu człowiek czuje ogromną satysfakcję. I docenia widok za oknem maszyny. Poza tym nasza polityka nie nakłada ograniczeń w postaci ilości tras, licencji. Nie nakładamy także żadnych nakazów. U nas każdy kto chce ten lata nawet codziennie. Lub dwa razy w miesiącu. Liczymy się z każdym zdaniem, każdym pomysłem.

Nasza Kadra:

- Piotr Gliński GDT101 CEO
- Mateusz Pielewski GDT102 Flight Director
- Jakub Kłós GDT103 Manager



PAR w Poznań-Krzesiny (EPKS)

Już w najbliższy wtorek 20-22LT ciekawa impreza organizowana przez Polską dywizję VATSIM. W Poznaniu-Krzesinach ćwiczone będzie podejście PAR. Coś, czego nie da się zrobić bez obecności kontrolera.

Podejście PAR polega w skrócie na tym, że przyrządy nawigacyjne ma przed sobą kontroler i to on informuje pilota jakie manewry mają być wykonane. Połączenie głuchego telefonu z ciuciubabką (szczególnie, gdy chmury są nisko).



Rys. 1. Stacja PAR

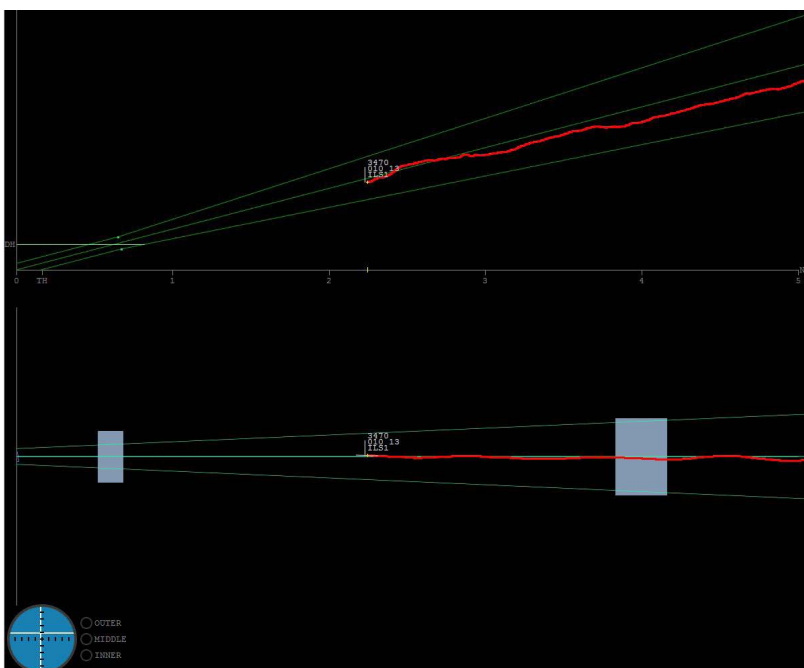
Informacje organizacyjne (od PL-VACC)

- Jest to zlot dla osób, które dobrze panują nad swoimi wirtualnymi maszynami. Zdecydowanie nie dla newbie.
- Obsługiwani będą tylko i wyłącznie piloci posługujący się komunikacją głosową. Wynika to ze specyfiki PAR.
- Po stronie pilota wymagane jest uruchomienie drobnej aplikacji. vPAR Transponder. Działa na Win XP/Vista/7 z FS9 i FSX. Wymagane jest posiadanie FSU-IPC. <http://bathursted.ccnb.nb.ca/vatcan/fir/vPAR/>
- Osoby które chcą wziąć udział we wtorkowym zlocie, proszone są o zgłaszanie się w tym wątku. Adres IP do połączenia zostanie wysłany do zainteresowanych w dniu zlotu. Event odbywa się na VATSIM. To jest drugie, równoległe połączenie.
- Zlot organizujemy w Krzesinach. Lotnisko to posiada scenię dla FS9 która działa również w FSX. <http://www.pl-vacc.org/pol3/files.php?d=1> Nie sugerujcie się tym, że jest to lotnisko wojskowe. Możecie przylatywać dowolnymi typami samolotów. Wybrałem to lotnisko ponieważ: posiada PAR w realu, uruchomienie PAR na tym lotnisku nie będzie utrudniało innych operacji w vFIR, lotnisko znajduje się pod cywilnym APP (Poznań).
- Jeśli będzie Was sporo, musicie liczyć się z ewentu-

alnymi holdingami. Kontroler PAR może prowadzić samoloty wyłącznie pojedynczo. Pewnie będzie też sporo odejść na drugi krąg. Szczególnie podczas Waszych pierwszych prób.

Współpraca z PAR:

- Kontroler obsługujący PAR powita każdego pilota prosząc go o sprawdzenie jakości łączności radiowej (voice)
- Po komendzie „do not acknowledge further transmissions” nie wykonujecie readbacków. Dotyczy to również zgody na lądowanie. Chyba, że zostaniecie o taki readback wyraźnie poproszeni.
- Kontroler podaje informacje o położeniu względem ścieżki zniżania. Np. „approaching glide path”, „commence descend now”, „well/slightly above/below glide path”, „on glide path”, „adjust rate of descent”, „rate of descent is good”, „level off”, względem przedłużenia osi pasa.
- Kontroler podaje hdg z dokładnością do jednego stopnia (do tej pory spotykaliście się z dokładnością do 5 stopni, jak np. na zbliżaniu): „on centerline”, „slowly/quickly closing from left/right”, „heading is good”.
- Kontroler podaje odległość w nm od punktu przyziemienia
- Nie komunikujecie odchodzenie na drugi krąg. Jeśli kontroler zauważy, że oddalacie się od G/P, zapyta: „are you going around?” i wtedy jest to czas na Waszą odpowiedź.
- Kontroler poda Wam informację o osiągnięciu wysokości decyzji. Od tego momentu (oczywiście) powinniście widzieć pas. Kontroler będzie jednak dalej podawał komunikaty o charakterze informacyjnym aż dolecicie do punktu przyziemienia.



Rys. 2. Konsola kontrolera