

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 10(30)/2012 • Listopad-Grudzień

W tym numerze

- Kaszubska Szkoła Pilotażu
– reaktywacja2
- Kup pan skrzynkę.....3
- Prosto w żebra po islandzku5
- Trymer od Saiteka7
- Nie taki LUA straszny.....8
- Bez stewardessy samolot
też nie poleci! 10
- Independence Day..... 12

Źródło: www.freeimageslive.co.uk

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Kaszubska Szkoła Pilotażu – reaktywacja

Po nieco ponad pół roku od wstrzymania przyjęć nowych kandydatów, Kaszubska Szkoła Pilotażu znów otwiera swoje podwoje. Właściwie to drzwi od stodoły, na których umie latać tylko polski pilot. Przyczyn przerwy było kilka, jedną z nich był ograniczony czas, który mogliśmy poświęcić na szkolenie – my z pozycji prowadzących jak i chętni, z pozycji kursantów. Jednak najważniejsze były: brak dobrej i aktualnej bazy materiałów do nauki, zbyt ogólny program szkolenia i ograniczenia techniczne. Postanowiliśmy temu zaradzić.

Baza wiedzy. W sieci z roku na rok jest dostępne coraz więcej materiałów do nauki latania w języku polskim. Coraz więcej informacji dla nowych pilotów jest na stronie PL-VACC. Niestety wciąż pojawia się sporo nieautoryzowanych (delikatnie mówiąc) poradników z serii „leć za różową linią” – w różnych wersjach, w tym filmowych. Istnieje popularna zasada – niewiele wiem, ale coś tam powiem – niestety to widać i słychać w takich publikacjach. Cały wątek na forum naszej społeczności traktuje tylko o tym. Co gorsza znany lotniczy portal edukacyjny od pół roku wita nas informacją „Parse error: syntax error, unexpected '<' in /index.php on line 89” – miała to być nowa, zaktualizowana do rzeczywistych wymagań czasów wersja kompendium wiedzy lotniczej. Niestety nie wyszło. Nie przeszkadza to doświadczonym pilotom. Oni tego nie widzą. A nawet jeśli widzą, to wiedzą gdzie znaleźć informacje, których szukają. Jeśli byle jakie materiały są łatwiejsze do odnalezienia niż rzetelnie przygotowane, to będziemy mieć więcej byle jakich pilotów od rzetelnie przygotowanych. Prosta zależność.

Dlatego na potrzeby KSP (a przy okazji dla wszystkich zainteresowanych) przygotowaliśmy na portalu Cassubian.pl Centrum Szkoleń, w którym w tej chwili znajduje się już dobrze ponad 150 artykułów dotyczących latania, komunikacji i nawigacji. Większość materiałów została napisana przez naszych pilotów. Część otrzymaliśmy dzięki uprzejmości zaprzyjaźnionych osób. W planach mamy dalsze rozwijanie tej bazy.

Celem jest stworzenie miejsca, w którym każdy pilot będzie mógł samodzielnie podnosić swoje kompetencje. Dlatego obok tekstów dotyczących podstaw komunikacji, czy zasad poruszania się po lotnisku, prezentujemy również tematy dla zaawansowanych – postępowanie z oblodzeniem (mimo, że niesymulowane w FS), zaawansowane planowanie lotów, NAT, nietypowe podejścia, itp. Centrum Szkoleń wymaga jeszcze sporo pracy, ale jest już dostępne. Prosimy o nadsyłanie uwag i informacji, które pomogą nam w usunięciu ewentualnych błędów lub nieścisłości, bo takie pewnie są.

Program szkolenia. Brak jednolitego i przejrzystego programu szkoleniowego utrudnia pracę instruktorom i naukę uczniom. Przygotowujemy program szkoleniowy, który będzie opierał się na modułach. Każdy kandydat będzie diagnozowany pod kątem posiadanej aktualnie wiedzy, a następnie instruktor będzie wybierał moduły, które są niezbędne do zrealizowania. Każdy moduł składać się będzie z pracy własnej ucznia – czytanie, analizowanie dostępnych tekstów, ćwiczenie off-line; pracy z instruktorem – rozmowy, rozwiązywanie problemów, testy; oraz części praktycznej – latanie pod okiem instruktora on-line, ale na naszym serwerze, poza Vatsim.

Wprowadzenie nowego programu szkoleniowego spowoduje

także, że nasza główna bolączka – przedłużające się z różnych przyczyn szkolenia – będzie mniej dotkliwa. Mamy nadzieję, że uda nam się szybciej przyjmować i szkolić kandydatów, choć pewnie i tak kolejek nie uda się rozładować.

Generalna idea szkolenia pozostaje taka sama – wyszkolić pilota do takiego etapu, aby mógł prawidłowo latać na Vatsim na prostszych trasach i nieskomplikowanymi maszynami, a jednocześnie był w stanie sam się doszkalać z wykorzystaniem dostępnych materiałów. Docelowo nie powinien stanowić zagrożenia ani przeszkody w ruchu lotniczym oraz powinien nabyć umiejętności uczenia się na własnych błędach.

Rozwiązania techniczne. W przygotowaniu jest nowy portal KSP. Zostanie on wkrótce wzbogacony o narzędzie do monitorowania postępów uczniów. Dzięki temu w razie ograniczeń czasowych jednego instruktora, szkolenie będzie mógł szybko przejąć ktoś inny. Będziemy też mogli znacznie szybciej reagować na sytuacje, gdy słomiany zapał do nauki nagle wygasł, bo i takie przypadki się zdarzały.

Zmieniamy także system monitorowania lotów wykonywanych na naszym serwerze pod okiem instruktora. Dotychczas dość prymitywny radar (ATC Radar Screen) nie pozwalał na ćwiczenie wielu procedur. Obecnie będziemy wykorzystywać Euroscope, który pozwoli na bardzo precyzyjne śledzenie zachowania ucznia, zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Dodatkowo instruktorzy będą mieli do dyspozycji zestaw scenariuszy, które mogą zostać uruchomione na serwerze. Uczeń zalogowany do sieci będzie wówczas widział samoloty zachowujące się (i popełniające błędy) zgodnie z wolą instruktora. Możliwe będzie więc ćwiczenie szybkich startów, wolnych podejść, czy choćby kołowania po lotnisku w maksymalnie realnych i stresujących warunkach.

Rozpoczęcie szkolenia. Kandydat ubiegający się o przyjęcie, podobnie jak dotychczas musi wykazać się umiejętnością samodzielnego uczenia. Trzeba mieć mentalność studenta, samodzielnie zdobywającego wiedzę, a nie ucznia szkoły podstawowej. Paradoksalnie, mentalność ta nie ma nic wspólnego z wiekiem, o czym jako wykładowca mogę zapewnić.

Pierwszym krokiem do kursu jest przeczytanie zasad uczestnictwa, w tym regulaminu i zrozumienie go. Dopiero drugim jest wypełnienie ankiety/testu na stronie KSP. Po analizie ankiety, otrzymacie odpowiedź o zakwalifikowaniu do szkolenia. Wiele osób odpada na tym etapie, bo po prostu nie zna regulaminu.

Nasze zasoby kadrowe są ograniczone. Nawet starając się efektywnie je wykorzystać, jesteśmy w stanie jednocześnie szkolić co najwyżej kilku pilotów. Dlatego przy większej liczbie kandydatów będziemy tworzyć kolejkę. Nasi piloci przede wszystkim pracują dla firmy, zaś pracę w KSP traktują jako samodoskonalenie, robiąc to po godzinach, poświęcając własny czas.

Przypominamy, że :

KSP i rekrutacja do Cassubiana to dwie różne rzeczy, nie dajemy żadnych certyfikatów, ani zaświadczeń, ani prawa do wykorzystywania znaku KSP lub Cassubiana. Chcemy tylko pomóc, aby każdy mógł latać czerpać tyle satysfakcji, ile Vatsim potrafi dać. A potrafi!

szkolimy tylko nowych pilotów, do 150h nalotu on-line; idealny kandydat powinien być przede wszystkim SENSOWNY!, dla bardziej doświadczonych są materiały do samodzielnego studiowania.

Zapraszamy!



Kup pan skrzynkę

Recenzja panelu GA z Opencockpits
 nie tylko dla generałów

Na portalach aukcyjnych czy w sklepach internetowych dostępnych jest wiele kontrolerów dla miłośników gier lotniczych. Dostępne są także kontrolery dla zwolenników symulacji lotniczych. Hiszpański producent Opencockpits oferuje sprzęt raczej dla tej drugiej grupy odbiorców i to raczej w dosyć przystępnych cenach – znajdziemy w jego ofercie elementy dedykowane dla Boeinga 737, 747 jak i do Airbusa A320. Ale prócz elementów wzorowanych na realnych rozwiązaniach, OC ma w ofercie także sprzęt podobny zupełnie do... niczego. Swego czasu opisywałem jego panel radionawigacyjny – o tutaj. Tym razem przyglądam się bliżej jego ustrojstwu o jakże tajemniczej nazwie General Simulation Panel.

Jak zapewnia producent na swojej stronie, urządzenie obsługuje nawet statystyczny kretyn, bo wystarczy podpiąć pod USB, uruchomić oprogramowanie (593KB) i... latać. Żadnych ustawień, żadnego programowania, żadnych offsetów... wszystko działa od razu. Choć maniacy oczywiście zajrzą do katalogu z programem i znajdą plik INI, a w nim... mnóstwo rzeczy do ustawień: od skoku trymera po odwrócenie przełączników czy regulację jasności podświetlania. Więc pogrzebowcy sobie pogrzebią i będą cali hepi, że znowu udowodnili sobie i światu, że są mądrzejsi od komisji Maciarewicza. Bo to nie było drzewo, on wie co to było. To było wiadro. Wiadro tam stało. Plus dla OC – pierwsza obietnica spełniona – działa i to dokładnie tak, jak powinno – mówię to jako dyplomowany kretyn (mój psychiatra potwierdzi).

Funkcjonalność – o niej też zapewnia producent. Od lewej od góry sterowanie zapłonem silników – STOP, iskrowniki 1 i

2, łącznie i START – w postaci obrotowego przełącznika, jest opór, jest wskazówka – jest ok. Dalej sterownik klap składający się z hebelkowego przełącznika, kontrolki pozycji przejściowej oraz wyświetlacza aktualnej pozycji – domyślnie do 40 stopni, ale pogrzebacze wiedzą, że można inaczej, że można więcej. Ja osobiście używam osobnej osi do klap z przepustnicy Saiteka – ładnie to się integruje i wyświetlacz jest naprawdę świetnym dodatkiem, a diódka IN TRANS to już wisienska na druciku. Dalej przełącznik podwozia z zespolonym LED wskaźnikiem położenia „girów”. Nie jest to wajcha i lep jakiej propagandy się za tą wajchą kryje wiemy, ale zadanie swoje spełnia. Diody reagują ładnie z opóźnieniem, all green, all red, all off, żeby po gałach nie dawało. Super. W dalszej kolejności pokrętko trymera, nie jest tak monstrualne jak to z Ceśki, ale działa bardzo dobrze – pogrzebacze będą mieli kolejny podwód do triumfu, bo można regulować jego skok. Sprawdza się świetnie. Piętro niżej zestaw przełączników, których przeznaczenia opisywać nie muszę, chyba, że ktoś ma mocniejsze od mojego zaświadczenie od psychiatry, to proszę na maila i wyślę kilka zdań od ojca prowadzącego, tego co tak bardzo zniechędził sygnał analogowy, a z nim miliony obywateli z wielbicielami prawa oraz sprawiedliwości społecznej na czele. Wszystko działa, z tym, że pod pozycją BCN są i beacon jak i strobe lights – ale to już szczegół. Ostatnim bajerem, który mnie, zdeklarowanego fana odpustowości wszelakiej rajcuje najbardziej, jest oczywiście podświetlanie panelu. Producent wyprowadził kabel do zasilania, głodny 5V DC z żeńską wtyczką 3,5mm, którą skrzętnie obciąłem i podłączyłem do instalacji kokpitowej. Podświetlanie jest zintegrowane z przełącznikiem oświetlenia kabiny – też działa.

Czarna skrzynka ładnie rejestruje wszystkie komendy wysyłane z panelu:

T/O ROLL	48	14:05:40	Wind	190°/20 kts W/C= T 16/R 12
TAXI OUT	49	14:09:13	Flaps	1
TAXI OUT	50	14:09:13	Flaps	2
TAXI OUT	51	14:09:35	Lights	NAV.BCN.LDG.TAXI.STRB.INST
T/O ROLL	52	14:10:38	Wind	190°/20 kts W/C= H 17/L 11
T/O ROLL	53	14:10:38	Rotate	144 kts
T/O	54	14:10:45	VLOF	175 kts
T/O	55	14:10:45	OUT	TOW=255578 kg
T/O	56	14:10:45	Engines	E1 N1=111 N2=106 EGT=666 FF=11460
T/O	57	14:10:45	Engines	E2 N1=111 N2=106 EGT=666 FF=11458
T/O	58	14:10:45	Engines	E3 N1=111 N2=106 EGT=666 FF=11392
T/O	59	14:10:45	Attitude	Pitch=U 12.90 Bank=R 1.36
T/O	60	14:10:47	Gear	Transit Up
T/O	61	14:10:49	Engines	E1 N1=113 N2=107 EGT=669 FF=11799
T/O	62	14:10:49	Engines	E2 N1=113 N2=107 EGT=669 FF=11785
T/O	63	14:10:49	Engines	E3 N1=112 N2=107 EGT=669 FF=11649
T/O	64	14:10:49	Flaps	1
T/O	65	14:10:53	Gear	Up and Locked

Status: Connected to FS2004 (CRUISE) Log Active Warnings:



MULTIPLE IN COCKPIT CONTROLS //
UNIVERSAL SAITEK MOUNTING SYSTEM //



wypowiedzieć. Miałem do czynienia z dwoma panelami od Saiteka – radiem oraz autopilotem. Choć oba działają, spełniają swoje funkcje, to targetem wydają mi się w tym przypadku gracze, a nie symulanci lotniczy. O ile do wolantu czy przepustnic saitekowskich nie mam żadnych zastrzeżeń, choć dużo w nich plastiku, to oba panele awioniki zupełnie do mnie nie dotarły – wszystko jakieś takie zabawkowe, na gwiazdkę jakby. Zaś w przypadku OC – choć też podobne do niczego – jednak jakieś takie lotnicze takie, nie nijakie takie. Ale to może moje zboczenie, pseudolotnicze – psychiatra mówi, że jeszcze nie dorósł do tego, bym się z nim podzielił moimi doświadczeniami w tym zakresie. A może po prostu czeka, aż leki zaczną działać. ;)

Na koniec – cena. Oczywiście 119 Euro plus przesyłka (min. 17 ojro) to nie mało. Ale czyż to nie jest nasze ostatnie słowo?

Ty wiesz co my pokazujemy tym panelem? No właśnie, nikt nie wie, więc nikt nie zapyta. A jak zapyta, to zaraz oddasz, że też, jak w ogóle jesteś coś komuś winien, bo przecież jesteś w tych sprawach bardzo dbający. Paczka szła tydzień, więc tragedii nie ma. Za tę cenę można kupić dwa panele przełączników Saiteka. Albo jeden i do tego wolant, a jeszcze wystarczy na frytki do tego. Czyli spora różnica.

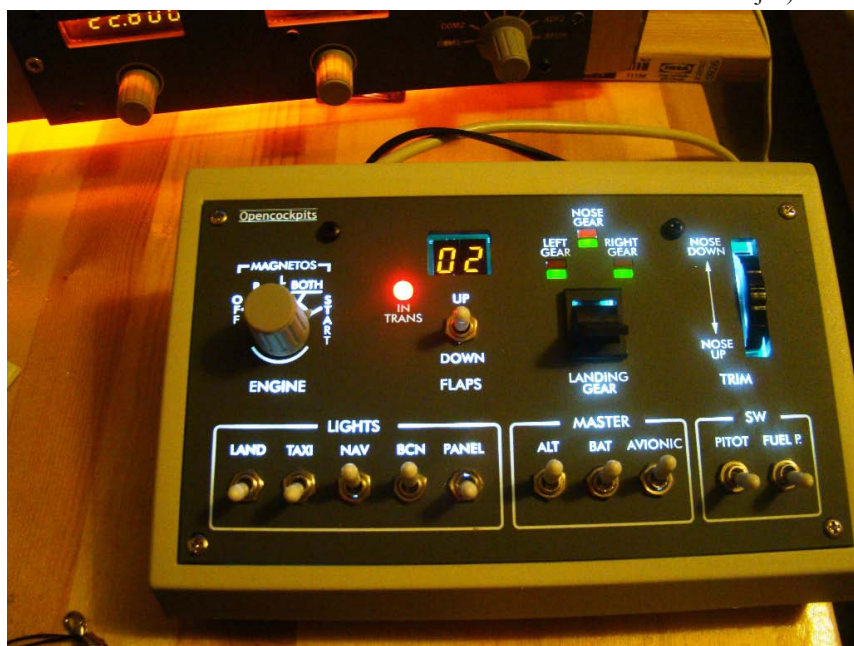
Podsumowując – nie ma czego porównywać wg mnie. To dwa zupełnie inne poziomy, dwa różne, choć w funkcjach podobne, produkty dla zupełnie dwóch różnych klientów, chociaż każdy lekko szurnięty, żeby wydawać minimum cztery setki na takie „zabawki”. Ale pocieszyć się można tym, że są wśród nas obłożnie chorzy, którym general simulation nie wystarcza i wydają wielokrotność generalskich pensji na pełnowymiarowe, pełno diodowe i pełno-w-ogóle-dingsowe kabiny, których koszt jest zbliżony do rocznych wydatków na benzynę pewnego szefa rozgłośni z

Torunia, chyba, że już przerobił mastodonta na LPG.

Tak czy siak, ja daję generalskiemu panelowi Opencockpits cztery gwiazdki. Zasadniczo pobieżnie nawet pięć. (AK)



W wieczornej, przepehnionej marazmem oraz niewyjaśnionego pochodzenia mgłą, sprzęt prezentuje się naprawdę dobrze:



Pogrzebowcom przypominam, że jasność w ciemności świeci, aczkolwiek może mniej. Bo ma podświetlać, a nie oślepić. OSRAM normalnie.

Urządzenia działa z wszystkimi defaultowymi maszynami z FS9 – przetestowałem. Z dodatkowych śmigła także z iFDG A320, MD11, Project Fokker 70/100 – przetestowałem. Z płatnych, ze względu na posiadane papiery, nie mam zbyt wiele, ale działa w: Cerenado C182, FSD Seneca V, Aeroworx B200. Nie działa – PMDG MD11, Wilco A320. Innych nie testowałem, bo przeważnie staram się mieć kwit. Na węgiel. Ale to raczej zrozumiałe. Jeśli ktoś lata generalnie, to generalnie będzie działać. Chyba.

Głównym konkurentem dla tego sprzętu będzie produkt Saiteka – Switch Panel. Fakt, wajchę ma lepszą. Diodki też ma. I choć nie miałem go w rękę, to chciałbym się na jego temat

Z kącika cateringu lotniczego, czyli

Prosto w żebra po islandzku

Jesteśmy Słowianami i kropka. Czuć to zwłaszcza, gdy klniemy – nic tak soczyście po polsku nie brzmi jak dorodne, z samego środka słowiańskiej duszy, przekleństwo. To nas prowadzi do wniosku, że jako Słowianie od pradziejów, gdy Rzymianie w starożytnej Moskwie wprowadzali właśnie nową politykę ekonomiczną, mieliśmy do czynienia ze świnia, jako głównym hodowanym źródłem mięsa. Jako, że o świni i prostackiej naturze jej kulki już było, chciałbym uderzyć nieco wyżej pasa, prosto w żebra, by z zapartym tchem odziać je w świeżą marchewkę, kapustę, przyozdobić boczkiem – wszystko to staropolskie, prาดawne i tożsame z *namy Polakamy* jak prawo i sprawiedliwość z facetem bez konta, acz piękną willą w *stolicy* kraju, zo posiada własną platformę. Niestety nie wiertniczą, tylko obywatelską. Trudno, co robić.

Z początkiem września weszła w życie dyrektywa Zarządu Cassubian Group, wnosząca obowiązek własnoręcznego przygotowywania posiłków dla pasażerów i załogi przez personel pokładowy. Każda stewardessa oraz steward Zygmunt zostali przeszkoleni w specjalnym ośrodku szkoleniowym w Parchowie, gdzie ukończyli pod okiem mistrza – szefa restauracji powiatowej „Jejmościna” – specjalistyczny kurs kucharski typu błyskawicznego. Dzisiaj propozycja łatwa do przygotowania, tańsza niż jakikolwiek partner cateringowy, a i zapachy na pokładzie niczym w centrum Parchowa.



Witamy zatem w świeżo odnowionej kuchni naszego A320 w locie do równie egzotycznego co Parchowo - Keflaviku położonego na zachodnim wybrzeżu Islandii, jakże biskiej sercu każdego Słowaka. Słowianina znaczy. Wylecieliśmy z Gdańska z małym opóźnieniem, stewardessa utknęła w kolejce u rzeźnika na ulicy Słowackiego w Rębiechowie – zapomniała, że w sobotę kolejki już od 8:30, gdyż lokalne gospodynie z plastikowymi siatkami robią zakupy jak na wojnę. Co sobotę. Zakupiła na zeszyt (płacimy przelewami na drukach bez pokrycia w terminie raczej późniejszym, ale Reclaf, właściciel sklepu lata za friko) niecałe 2 kg żeberek wieprzowych w paskach. W sklepie „U Zbycha” dokupiła dorodną kapustę z sezonu obecnego i kilogram równie świeżej marchwi, co dziecielińa pała aż miło. Z tymi siatkami bocznym wejściem wbiegła na płytę i w podskokach górskiej kozicy po schodach o mało nie zgubiła gumofilców służbowych, znajdujących się na wyposażeniu każdego naszego Airbusa, przy czym pragnę dodać, że są to gumofilce typu „gum-by-wire” – wzmacniane drutem, o którym też już pisaliśmy.



Bording komplited i jak tylko wykręciliśmy radial od KMI na VAPOS po starcie z 11, szefowa pokładu, nieco bardziej dorodna niż pozostałe stewki, zabrała się za przygotowanie posiłku, tak, żeby można go było podać gdzieś w odlocie od zachodniego wybrzeża ojczyzny majora Quislinga. Wiadomo – kapusta potrzebuje przestrzeni, a FL380 i bezkres Morza Północnego doskonale wpisują się w tę jakże mityczną, wiejącą apoteozą późnego rokokoko, waniającą naturę kapusty. Po ustabilizowaniu lotu, reszta załogi roznosi napoje głodzące, czyli wodę gazowaną. W tym czasie żeberka należy umyć i pokroić w niewielkie kawałki – żeby styknęło dla każdego chociaż po wspomnieniu mięsa. Marchewkę obrać i sprawnie pokroić, można poczekać na turbulencje typu severe, ale niekoniecznie. Boczek pokroić w cienkie paski. Kapustę przygotować do krojenia, jeszcze nie kroić. Przygotować butlę gazową na pokładzie i palnik Wrozamet. Nie używać palnika Bunsena, raczej mało praktyczny, poza tym poszycie kabiny szybko się zajmuje, szkoda zachodu. Podgrzać spuszczone przed odlotem olej, tak by EGT z garnka wynosiła ok. 180 stopni. Wrzucić osuszone kawałki żeberka i opalić na brązowo. W tym czasie pierwsza nuta zapachu rozniesie się po kabinie i pierwsze paxy zaczną nerwowo rozglądać się za przekąską. Wysłać wózek nr 1 z jabłkami i gruszkami. Pogłębią głód w ciągu 15 minut. Rozdać za darmo.



W czasie, gdy żeberka będą dogorywać w garnku na dopalaczu, kroimy sprawnie kapustę wykrajając z niej korzeń, aż tak złośliwi nie jesteśmy, żeby tym futrować pasażera, chyba, że zdarzy się jakiś niesforny, to zadziała lepiej niż przymusowe międzylądowanie. Kroimy ją w długie paski. Gdy żeberka wyzioną już ostatnią kroplę krwi i będą przypominać kolorem brąz zdrowej tancerki jamajskiej w takim mini stroju kąpielowym z owoców, do gara wrzucamy połowę kapusty. Na to pokrojoną marchewkę i boczek. Całość zasypujemy pozostałą częścią kapusty. Zaraz

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



potem wlewamy dobrą szklanicę niekoniecznie dobrego wina białego, koniecznie wytrawnego. Może być to samo, co steward Zygmunt otworzył wczoraj w kabinie pilotów w locie powrotnym z Koszyc. Teraz nastąpi druga faza zaściełania przedziału pasażerskiego zapachem, co wywołuje wspomnienia o maminej kuchni i wiejskim domu nad rozlewiskiem. Domu z oborą. Żeby nie było czuć takiej śmierdzący, to należy to zalać litrem bulionu, najlepiej wołowego, aromatycznego niczym niezbyt wściekła krowa. Wszystkie paxy co do joty już głodne, my właśnie opuszczamy Szwecję. Więc wysyłamy wózek nr 2 z płatnymi już przekąskami – każdy na pewno coś kupi, ceny możemy mieć równie racjonalne, co sam pomysł duszenia kapusty na pokładzie A320 na FL380.

Następny etap przygotowania posiłku to skrobanie bułek, starosłowińska metoda na pozyskiwanie skrobi i brudu za plastikowymi tipsami naszych stówek. A dalej to równie ciekawie co w kabinie pilotów na przelotowej. 2 godziny duszenia się we własnym... sosie. Czasem tylko czymś pomieszamy. Uwaga – pokrętko FLOOD LIGHT może z głodu zmieniać się na FOOD IN SIGHT – nie sugerować się tym! Garnek w trybie „garnek-heat” a nie na dopalaczu – to się ma dusić, a nie smażyć! Uwaga na RayBany, bo parują, jak się przykrywkę odkrywa. Powinni za tę cenę przewidzieć, że to może utrudniać pilotowi wykonywanie obowiązków. Cóż...

Gdy będziemy opuszczać Oslo Center – smakujemy i sprawdzamy, czy aby nie jest mdłe. Jeśli marchewka jeszcze twarda, dajemy jej z 20 minut. Jeśli miękka – doprawiamy białym pieprzem, odrobiną soli i sporą ilością cukru brązowego. Jeśli wino, co je wcześniej waliśmy było z fabryki w Parchowie, trzeba będzie dodać odrobinę kwasu cytrynowego lub wycisnąć pół cytryny. Smak powinien być taki, jak w Parchowie, czyli nie za

słodki, nie za kwaśny, ale kraśny. W tym samym czasie nastawiamy bułewki, pozwalamy się kapuście poprzepłatać z tymi smakami.

Po odlaniu bułek, mniej więcej nad Faroe Islands będziemy mogli zapodać posiłek po 22,50 za porcję, każdy będzie miał równie duży wsys, co silniki konkorda. Przez chwilę paxy poczuć się jak u mamy, ale jest w tym sprzeczność, bo ta albo każe latać nisko i powoli, albo daje rady z którymi człowiek nie wie co ma zrobić. Poza tym ona już miała swoje życie. Większość zadowolona z posiłku i relacji cena – jakość zamówi szklankę wina (daj to samo, co było), co by pozbyć się parchowskiej śmierdzący kapuścianej z oddechu, co by jej w chuchu na bramce kontroli w Keflavik nie wyczuli. Inaczej już po tobie – od razu poznają, żeś z kraju nad Wisłą. Skisłą.

Smacznego! (AK)



Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 10(30)/2012 • Listopad-Grudzień

Czasopismo wydawane przez wirtualną linię lotniczą Cassubian Virtual Airlines dla wirtualnych pilotów i osób zainteresowanych lotnictwem wirtualnym.

Zespół redakcyjny:

- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak

Autorzy tekstów tego wydania:

- Marek Iwiński
- Adrian Klawikowski
- Paweł Urban
- 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.



Plug & play

Trymer od Saiteka

Urządzenia Saiteka cieszą się wśród wirtualnych pilotów dużą popularnością. Nic dziwnego, bo są wykonane z dobrych materiałów, mają dobrą mechanikę i elektronikę. Do tego oprogramowanie, które ułatwia konfigurację. Na koniec możliwość bezproblemowego podłączenia do FSUIPC. Cóż więcej potrzeba?

Ostatnio mój saitekowy zestaw, składający się z wolantu, orczyka i przepustnicy, uzupełniłem trymerem. Dotychczas korzystałem z przypisania trymera do kółka myszy – opcji dostępnej w FSUIPC. Takie rozwiązanie powodowało jednak konieczność rezygnacji z modułu F1 View, który znacznie ułatwia zmianę punktu widzenia w trakcie lotu.

Innym możliwym rozwiązaniem jest przypięcie kierownicy i potraktowanie jej jako dużego koła trymera. Przy okazji pedały mogą udawać orczyk. Początkowo rozwiązanie to się sprawdzało, jednak z powodu zużycia kierownicy, precyzja ruchów była niewystarczająca. Nie raz wskaźnik trymera samoczynnie przesunął się na koniec skali. Było to więc zbyt ryzykowne.

Gdy więc zobaczyłem trymer produkcji Saiteka od razu się w nim zakochałem. Tak bardzo, że odstąpiłem od swojego zwyczaju dokładnego przesłędzenia forów dyskusyjnych przed zakupem. Nie było to rozsądne... Dwa dni później urządzenie było już u mnie.



Saitek świetnie pakuje swoje produkty. Spodziewałem się o połowę mniejszego opakowania. W środku, oprócz trymera, znajduje się komplet montażowy (znany użytkownikom przepustnicy), który umożliwi przypięcie urządzenia do blatu. Dołączono także instrukcję. Nie wiadomo po co, skoro wszystko co trzeba zrobić, to podłączyć wtyczkę USB do komputera.

Trymer ma takie same wymiary jak przepustnica. Dzięki temu można je postawić obok siebie lub złączyć na stałe. Prawidłowe ustawienie ułatwia okrągła wypustka widoczna na bocznej ścianie urządzenia. Spodziewałem się, nieco węższej obudowy, wszak kółko nie zajmuje dużo miejsca. A skoro już jest taka duża, to może chociaż dwa dodatkowe przyciski na dole...

Cóż, widąc za cenę 180 zł nie można mieć wszystkiego. Warto poszukać na Ceneo.pl dobrych ofert, bo cena w sklepach może być wyższa nawet o 40-50 zł.

Wracając do tematu, to co najważniejsze – kółko trymera –



jest wykonane perfekcyjnie. Bardzo wygodnie się je trzyma i przesunąć. Opór jest na tyle duży, aby nie kręciło się samo, ale jednocześnie tak mały, że można kręcić jednym palcem. Precyzja działania jest bardzo duża, żadnych luzów czy martwych stref. Kółko jest podłączone do potencjometru w taki sposób, że nigdy nie dochodzi się do blokady (można kręcić bez końca). Jednocześnie przy każdym włączeniu resetuje swoją pozycję, co zwiększa wygodę korzystania.

Trymer można przypisać na dwa sposoby. Pierwszy – bezpośrednio w FS, drugi – poprzez FSUIPC. W obu przypadkach jako „elevator trim”. Podłączając przez FSUIPC (pełną wersję) uzyskujemy możliwość odłączenia trymera w momencie podłączenia autopilota. Standardowo FS nie odłącza tej osi, co może doprowadzić do nietypowego zachowania samolotu. Należy także pamiętać, że każdy joystick (w tym przypadku jednoosiowy) podłączony do FS jest po wykryciu automatycznie przypisywany do osi lotek. Jeśli podłączamy przez FSUIPC, trzeba to przypisanie skasować. Ja zapomniałem i długo nie mogłem zrozumieć dlaczego przy przesuwaniu trymera samolot skręca raz w lewo, raz w prawo.

Czy warto? Bez trymera trudniej się pilotuje samolot, jednak kółko myszy może wystarczyć pilotom latającym głównie na autopilocie. Lot bez autopilota, zarówno małą, jak i dużą maszyną jest dużo przyjemniejszy przy użyciu trymera Saiteka. Dzięki precyzji sterowania można dużo wygodniej sterować samolotem.

Realni piloci z pewnością zauważą brak funkcji force feedback. Prawidłowość trymowania trzeba, jak zwykle w FS, sprawdzić raczej na przyrządach niż na czuja. Tego jednak nie przeskoczmy. (SW)



Nie taki LUA straszny...

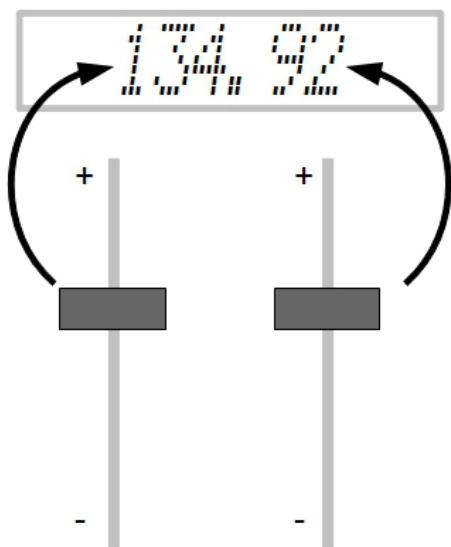
FSUIPC to narzędzie o wielkich możliwościach. Do niedawna sądziłem, że tylko kawy nie umie przyrządzić. Jednak poszukując możliwości maksymalnego wykorzystania zainstalowanych joy'ów natrafiłem na granice jego możliwości. Z pewną taką nieśmiałością, zapuściłem się więc w zakamarki skryptów LUA.

Zastosowanie skryptów LUA w FSUIPC daje olbrzymie możliwości. Język programowania jest przystępny dla osób, które spotkały się już z C++, PHP czy dowolnym innym. Jednak nawet osoby bez doświadczenia będą w stanie wykonać proste skrypty. Tym bardziej, że do FSUIPC dołączono plik ZIP z przykładami. Tym, co powstrzymuje wielu użytkowników przed LUA, jest brak dobrego opisu sposobu powiązania FSUIPC ze skryptami. Na początek trzeba błądzić po omacku. Postaram się więc w tym artykule zapalić pierwszą latarnię.

Dla tych, którzy dotychczas nie próbowali grzebać w FSUIPC, proponuję lekturę artykułu z jednego z wcześniejszych wydań naszego czasopisma.

Problem do rozwiązania

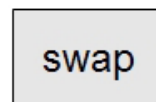
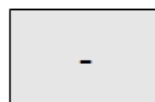
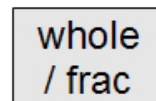
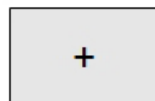
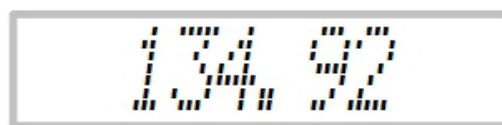
Mam kilka wolnych suwaków (rozpoznawanych jako osie joysticka). Chciałbym je powiązać ustawianiem częstotliwości radia. Jedna oś służyłaby do ustawiania całości, druga do ułamków (rys. 1). Chcę przesunąć suwak raz, a częstotliwości mają przeskakiwać same. Gdy cofnę suwak – mają się zatrzymać.



Przesunięcie pierwszego suwaka w górę ma spowodować stopniowe zwiększanie całości (134 na rysunku), a jego cofnięcie do pozycji środkowej zatrzymanie zmiany. Przesunięcie w dół spowoduje zmniejszenie wartości. **Jeśli nie masz wolnej osi, możesz to samo zrobić z użyciem przycisków.** Na rys. 2 pokazano alternatywne rozwiązanie z przyciskami.

Przyciski [+] i [-] służą do zwiększania lub zmniejszania wartości częstotliwości. Przycisk [whole/frac] przestawia ich działanie z całości na setne i odwrotnie. Przycisk [swap] służy do zamiany ustawianej częstotliwości na aktywną.

Cała zabawa polega na tym, aby raz wcisnąć i czekać aż prawidłowa wartość się ustawi. Nie interesuje nas wielokrotne kli-



kanie. Warto zauważyć, że rozwiązanie, które proponujemy jest uniwersalne – można je **zastosować do dowolnej sytuacji znacznej zmiany wartości parametru, np.: ustawienie prędkości, kierunku, kursu, wysokości, szybkości wznoszenia, trymera itp.**

Dlaczego FSUIPC nie da rady?

Właściwie to FSUIPC ma możliwość programowania funkcji samopowtarzania:

$I = R < \text{joy} >, < \text{przycisk} >, < \text{funkcja} >, < \text{parametr} >$

„R” oznacza „powtarzaj, gdy włączony” (inne opcje, które nas w tej chwili nie interesują, to P – „wykonaj raz, gdy włączany”, U – „wykonaj raz, gdy wyłączany”). Problem w tym, że częstotliwość tych powtórzeń jest stała, ok. 10 razy na sekundę (dokumentacja wspomina o 6x, ale w praktyce jest więcej). Ustawienie prawidłowej wartości częstotliwości przy tak dużym tempie zmian jest niemal niemożliwe. Komfortowe tempo to ok. 4 zmiany na sekundę.

W przypadku osi joysticka funkcja w fsuipc.ini wyglądałaby tak:

```
I=<joy><oś>,256
2=<joy><oś>,UR,<granica dolna>,<granica górna>,
<funkcja1>,0
3=<joy><oś>,DR,<granica dolna>,<granica górna>,
<funkcja2>,0
```

UR oznacza powtarzaj (R) przy przekroczeniu granicy w górę (U), a DR – w dół (D). To ograniczenie powoduje, że przesuwając suwak do góry wywołamy zmianę, ale cofając go już nie. Bez tego ograniczenia, cofnięcie suwaka spowodowałoby kolejną zmianę ustawianej wartości. Granica dolna i górna to po prostu zakres pracy suwaka, w którym dana funkcja ma być uruchamiana. W tym przypadku będą to górny i dolny koniec tego zakresu. Natomiast w środku pozostanie spora martwa strefa (nie chcemy przypadkowych zmian).

I znowu, jak w przypadku przycisku – częstotliwość zmian jest tak duża, że nie ma możliwości precyzyjnego ustawienia. Ratunkiem okazuje się LUA.

Programowanie z LUA

Wszystkie skrypty LUA powinny znajdować się w folderze Modules w FS (tym samym, w którym znajduje się plik fsuipc.ini). FSUIPC w momencie uruchomienia samoczynnie sprawdza katalog i dopisuje do fsuipc.ini odpowiednią linię:

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

[LuaFiles]

l=sleep_repeat

Jak łatwo się domyślić z powyższego wpisu, utworzyliśmy plik o nazwie *sleep_repeat.lua*.

To co niemożliwe dla FSUIPC, jest łatwe dla LUA. Dlatego plik będzie krótki, tylko dwie linie. Uwaga: LUA zwraca uwagę na wielkość liter!

ipc.control(ipcPARAM)

ipc.sleep(250)

Krótkie wyjaśnienie:

- *ipc.control(n)* – wykonaj funkcję „n”. Funkcje te znaleźć można w plikach *List of FS2004 controls* oraz *FSUIPC for Advanced Users*. Zamiast „n” wpisać należy odpowiedni cztero- lub pięciocyfrowy kod.
- *ipc.sleep(250)* – zatrzymaj wykonywanie przez 250 tysięcznych sekundy, czyli 4 wykonania na sekundę. Można zmieniać dowolnie.
- *ipcPARAM* – zmienna przekazywana przez FSUIPC w momencie uruchamiania skryptu. W tym przypadku jako zmienną podamy odpowiedni numer funkcji.

Taki skrypt jest bardzo uniwersalny. Używając jednego skryptu możemy zaprogramować powtarzanie dla wszystkich interesujących nas przycisków i osi.

Wersja dla programowania osi. Teraz czas na zmiany w FSUIPC.ini. Zakładam, że skrypt został dopisany w sekcji [LuaFiles] pod pozycją 1 (jak powyżej). W takiej sytuacji, w sekcji [Axes.<nazwa samolotu>] (zakładam, że masz włączone profile w FSUIPC) dodajemy:

32=3Z,256

33=3Z,UR,13000,16383,L1:R,65637 ; com1 whole inc

34=3Z,DR,-16384,-13000,L1:R,65636 ; com1 whole dec

Wyjaśnienie:

- linia 32 – definiujemy zakresy działania dla osi 3Z. Ta linia jest konieczna, choć nic nie robi.
- linia 33 – oś 3Z, UR = powtarzaj przy przekroczeniu zakresu w górę, „13000,16383” – działaj tylko w końcówce górnego zakresu pracy suwaka (chcemy mieć dużą martwą strefę, aby uniknąć przypadkowych zmian, cały zakres pracy to od -16384 do 16383), „L1:R” – uruchom skrypt LUA z numerem 1, jako parametr (*ipcPARAM*) weź „65637”.
- linia 34 – DR = powtarzaj przy przekroczeniu zakresu w dół, „-16384,-13000” – działaj w końcówce dolnego zakresu pracy suwaka.

Jak łatwo sprawdzić w pliku *List of FS2004 controls*, 65637 odpowiada za zwiększenie całości w COM1, a 65636, za ich zmniejszenie. Identycznie postępujemy dla setnych na drugim suwaku:

35=3V,256

36=3V,UR,12353,16383,L1:R,65639 ; com1 frac inc

37=3V,DR,-16384,-13000,L1:R,65638 ; com1 frac dec

Tempo powtarzania reguluje w tym przypadku nie FSUIPC, a LUA, zgodnie z ustawieniem w skrypcie. Dlatego fakt, że UR i

DR są powtarzane 10x na sekundę nas nie interesuje.

Wersja dla programowania przycisków. Programowanie przycisków trzeba zacząć od wspomnianego wcześniej przełącznika [whole/frac]. Jeśli chcesz zaprogramować zmianę nie tylko COM1, ale również COM2, NAV1, NAV2, itp., to wystarczy jeden taki przełącznik.

l=P3,11,Cx510066C1,x00010001 ; whole/frac

- P3,11 – joystick 3, przycisk 11 (uwaga! FSUIPC liczy urządzenia od 0, a Windows od 1, dlatego dla Windows będzie to joystick 4, przycisk 12).
- Cx510066C1 – ustaw wartość offsetu z puli przeznaczonej dla użytkowników (od 66C1 do 66FF)
- x0001 – liczba dopuszczalnych wartości offsetu, w tym przypadku 2 (tj.: 0 i 1)
- 0001 – skok – o ile wartości przeskoczyć w momencie uruchomienia.

W ten sposób pod przyciskiem P3,11 programujemy dwupozycyjny przełącznik, którego wartość wykorzystana zostanie w kolejnych liniach kodu:

2=B66C1=1 R3,19,L1:R,65639 ; com1 frac inc

3=B66C1=0 R3,19,L1:R,65637 ; com1 whole inc

4=B66C1=1 R3,20,L1:R,65638 ; com1 frac dec

5=B66C1=0 R3,20,L1:R,65636 ; com1 whole dec

- B66C1=1 oznacza „jeśli offset 66C1 ma wartość 1, to” – prosta funkcja if... then...
- R3,19 – powtarzaj, gdy wciśnięty przycisk 3,19
- L1:R – wykonaj skrypt LUA numer 1
- 65639 – parametr do wykonania skryptu (*ipcPARAM*) – odpowiedni numer funkcji z pliku *List of FS2004 controls*

Linie 2 i 3 obsługują przycisk [+]. Potrzebne są dwie linie, po jednej dla każdej pozycji przełącznika [whole/frac]. Linie 4 i 5 obsługują przycisk [-].

Do zaprogramowania pozostał przycisk [swap]:

6=P3,12,C66372,0 ; frequency swap

Funkcja 66372 odpowiada za zamianę wartości programowanej i aktywnej częstotliwości COM1. Ten przycisk warto mieć na wolancie, blisko przycisku nadawania PTT.

Obsługa makr FSUIPC

Schody zaczynają się, gdy przełączanie funkcji musi się odbywać za pośrednictwem mouse macro. Niektóre modele płatne utrudniają nam w tym względzie życie. LUA umie uruchomić makro, ale wymaga podania jego nazwy. Jak łatwo zauważyć, FSUIPC pozwala na przekazywanie do LUA tylko parametrów liczbowych. Jest jednak rozwiązanie, które przy okazji pozwoli lepiej zapoznać się z zasadą działania skryptów.

W FSUIPC jako parametry ustawiamy kolejne liczby 1, 2, 3..., na przykład zmodyfikujemy wcześniejszy przykład:

2=B66C1=1 R3,19,L1:R,1 ; com1 frac inc

Teraz trzeba nauczyć skrypt LUA, aby odpowiednio reagował na parametry (pamiętajcie o dużych/malych literach!):


```
if ipcPARAM == 1 then
-- COM1 WHO INC - to jest tylko linia komentarza
ipc.macro(„A320:com1_who_inc”)

elseif ipcPARAM == 2 then
-- COM1 WHO DEC
ipc.macro(„A320:com1_who_dec”)

else
-- podano nieprawidłowy parametr
ipc.display(„ERROR: Wrong parameter”)
ipc.sleep(2000)
end

ipc.sleep(250)
```

Jeśli wartość ipcPARAM wyniesie 1, to skrypt wykona pierwsze z makr: A320:com1_who_inc. A320 to w tym przypadku nazwa pliku (A320.mcro), a com1_who_inc, to nazwa makra (trzeba podać nazwę, a nie jego numer; inaczej niż to robimy w FSUIPC.ini). Dla każdej programowanej funkcji trzeba przygotować oddzielny zestaw linii. W ostatniej linii podać należy opóźnienie – ipc.sleep(250).

Dodatkowo w części zaczynającej się od „else” zaprogramowano informację o błędzie, która pokaże się na ekranie FS, gdy przekazany zostanie niewłaściwy parametr.

Co jeszcze można zrobić z LUA?

Możliwości wykorzystania skryptów LUA, szczególnie wraz z offsetami opisanymi w SDK dostępnym dla FSUIPC (do pobrania ze strony P. Dowsona), jest bez liku. Dysponując chwilą czasu można mieć świetną zabawę z programowania różnych, niedostępnych na pozór funkcji.

Najprostsze na początek to choćby:

- ustawienie dowolnego trymera na dowolnej osi joysticka – zwykle jest to niemożliwe, gdy oś posiada sprężynę,
- blokowanie wysuwania klap czy podwozia, gdy przekroczona jest dopuszczalna prędkość.

Można pójść dalej i zaprogramować skrypty uruchamiane automatycznie, które będą obsługiwały awarie w sytuacji nieprawidłowej obsługi maszyny, np.:

- awaria klap przy próbie wysunięcia na zbyt dużej prędkości,
- awaria podwozia przy zbyt dużej prędkości,
- awaria silnika przy zbyt długim czasie pracy z maksymalną mocą.

Inna opcja, skoro już wspomniałem o skryptach inicjowanych automatycznie, to wirtualny drugi pilot, który może:

- włączać światła TAXI, gdy maszyna jest w ruchu,
- włączać światła LAND przy starcie,
- chować podwozie po osiągnięciu określonej wysokości AGL,
- chować klapy przy określonej prędkości,
- wyłączać światła po przekroczeniu FL100, itp.

To wszystko można stosunkowo łatwo zaprogramować za pomocą skryptów LUA. Wszystkie parametry można z pomocą offsetów bardzo łatwo wyciągnąć z FS. Dzięki temu pilot może skupić się na kwestii najważniejszej – przygotowaniu i piciu kawy. (SW)

Bez stewardessy samolot też nie poleci!

Mieliśmy na łamach Virtual Pilot wywiad z pilotem. Teraz czas przyjrzeć się pracy pozostałych członków personelu pokładowego. Małgorzata jest stewardessą w jednej z linii lotniczych. Zgodziła się udzielić nam wywiadu.

Marek Iwiński: Jak Piloci traktują stewardessy?

Małgorzata: Nie spotkałam się w mojej pracy ze złym traktowaniem stewardess przez pilotów. Z pewnością zdarzają się takie przypadki, jak wszędzie. Jednak wydaje mi się, że obie strony doskonale zdają sobie sprawę z tego, że zwyczajnie są sobie potrzebne. Tak jak stewardessa nie poleci bez pilotów, tak i oni nie zabiorą pasażerów na pokład, jeśli nie będzie z nimi stewardessy.

MI: Jak układa się współpraca pilotów ze stewardessami?

M: Praca na pokładzie to praca zespołowa. Dobra komunikacja między załogą to rzecz absolutnie podstawowa i najważniejsza. W związku z tym wszyscy wolą żyć ze sobą w dobrych stosunkach. Zresztą sam fakt, ile czasu spędza się razem, w samolocie czy na różnego rodzaju pobytach, sprawia, że członków załogi łączy jakaś nietypowa więź. Mówię tu nie tylko o stosunkach pilot – stewardessa, lecz także stewardessa – stewardessa.

MI: Jakie są zadania stewardessy, szczególnie te, których nie możemy zaobserwować jako pasażerowie?

M: Przede wszystkim praca zawsze zaczyna się na godzinę przed rejsem od tzw. briefingu, podczas którego szefowa pokładu upewnia się czy każdy członek personelu pokładowego zna swoje obowiązki. Odpytuje z procedur awaryjnych, a także informuje o pasażerach specjalnych, na których trzeba zwrócić większą uwagę, jak np. osoby niepełnosprawne czy samotnie podróżujące dzieci. Następnie załoga udaje się do odprawy celnej. Później już prosto do samolotu. Tam część stewardess sprawdza sprawność sprzętu awaryjnego, a reszta zajmuje się sprawdzeniem czystości kabiny. Po wykonaniu tych czynności meldujemy szefowej sprawdzenie sprzętu. Ona natomiast składa meldunek kapitanowi. Gdy samolot jest gotowy do przyjęcia pasażerów na pokład, kapitan decyduje o rozpoczęciu boardingu.

MI: Jak zorganizowana jest praca?

M: Grafiki ustalane są zwykle na cały miesiąc z góry przez tzw. Crew control. Bardzo często zdarza się, że stewardessa pracuje w święta. Nieraz trzeba zrezygnować z wesela, urodzin przyjaciółki czy imprezy sylwestrowej. Nienormowane są także godziny pracy. Bywa, że na lotnisku trzeba być już o 2 rano, ale zdarzają się także rejsy wieczorne czy popołudniowe.

MI: Ile dni i godzin pracują stewardessy?

M: Tu również nie ma żadnej zasady, może się okazać, że w grafiku stewardessy pojawią się loty krótkie, za to codziennie (odstęp między rejsami zwykle musi wynieść 12 godzin). Bywa też tak, że cały tydzień jest wolny. Niczym dziwnym nie jest praca dzień w dzień przez 2 tygodnie, a następnie kilka dni wolnego. Potrafi być to męczące, szczególnie przy rejsach nocnych.

MI: Jak zatem wygląda typowy grafik stewardessy?

M: Nie ma czegoś takiego jak typowy grafik. Grafik stewardessy jest zawsze nietypowy i nigdy nie wiadomo czego można się spodziewać, dopóki się go nie zobaczy. Zdarza się, że w jednym miesiącu wypada 40 godzin lotu, a w następnym ponad 100 i niemal żadnego dnia wolnego.

MI: Jakie zdarzają się nietypowe sytuacje z pasażerami?

M: Oczywiście jest, że będąc kilka godzin w powietrzu, w zamkniętym pomieszczeniu na wysokości 10000 metrów nad ziemią trzeba być przygotowanym na wszystko. W samolocie zdarzają się różne sytuacje: od zwykłych aktów pijaństwa, co nieraz może się nieprzyjemnie skończyć, po sytuacje medyczne; od tych najprostszych jak krew z nosa czy wymioty po znacznie poważniejsze, jak atak padaczki czy nawet zawał lub choroba dekompresyjna. Personel pokładowy w trakcie szkolenia przed rozpoczęciem pracy jest przygotowywany i szkolony, by umieć zachować się w takiej sytuacji i pomóc chorej osobie, jeśli tylko zajdzie taka potrzeba. Jednym razem rejs może minąć przyjemnie i spokojnie. Innym, może okazać się, że trzeba podjąć decyzję o międzylądowaniu na lotnisku innym niż docelowe. Szczególnie, gdy zagrożone jest życie człowieka lub bezpieczeństwo lotu, przez np. pijanych, nieraz wulgarnych i agresywnych pasażerów.

MI: Jak to jest z jedzeniem? Ile zapasów bierzecie ze sobą?

M: Catering ładowany jest na pokład zwykle przed przybyciem załogi. Jest to zwyczajnie bardziej praktyczne. Nikt nie przeszkadza sobie wzajemnie w wykonywaniu pracy. Catering zwykle przewidziany jest dla 3 kolejnych załóg przejmujących dany samolot, więc zapasy powinny być odpowiednio duże. Oczywiście jest, że bufet w samolocie i wózki cateringowe też mają pewną ograniczoną pojemność, więc zdarzają się sytuacje, że czegoś zabraknie. Niestety w tej pracy nie da się jak np. w kawiarni wyskoczyć na chwilę do pobliskiego sklepu po mleko do kawy czy cukier. Tutaj nie da się przewidzieć z góry sprzedaży pokładowej. Zdarza się, że zabraknie kanapek czy piwa, ale może być i tak, że sprzedadzą się tylko 2 lub 3 sztuki.

MI: Jak wygląda przygotowanie medyczne personelu?

M: Zawsze przed rozpoczęciem pracy personel pokładowy przechodzi kilkutygodniowe szkolenie. Podczas niego kilka dni poświęconych jest pierwszej pomocy i postępowaniu w mniej typowych sytuacjach. Wchodzi w to nawet poród na pokładzie czy choroba dekompresyjna. Zajęcia takie prowadzi oczywiście osoba posiadająca wykształcenie medyczne, np. ratownik medyczny.

MI: Jaką drogą edukacji powinna pójść młoda osoba chcąca

podjąć pracę stewardessy?

M: Nie ma tu szczególnej drogi edukacji, przede wszystkim należy skupić się na językach, im więcej tym lepiej i tym większe szanse na dostanie wymarzonej pracy. Obowiązkiem jest też umiejętność pływania, która zawsze jest sprawdzana, bez tego ani rusz. Na pokładzie przydają się za to na pewno umiejętność komunikacji, czy łagodzenia konfliktów, a także asertywność. Nigdy nie można pozwolić na to, żeby pasażer wszedł nam na głowę.

MI: Jak przebiega rekrutacja?

M: Wszystko zależne jest od linii, jednak zwykle rekrutacja przypomina nieco casting. Krótka prezentacja siebie, odegranie nietypowych scenek jakie mogą zdarzyć się na pokładzie. Sprawdzenie języka angielskiego to chyba podstawa obowiązująca na rekrutacji do wszystkich linii lotniczych.

MI: Jak wygląda sytuacja na rynku pracy? Czy dużo jest chętnych?

M: Zwykle na rekrutacjach stawia się około 100 dziewczyn, a czego przyjmowanych jest 2-10 w zależności od zapotrzebowania. Zazwyczaj linie rekrutują na członków personelu pokładowego, gdy mają w planach otwarcie nowego połączenia, bądź wprowadzenie do swojej floty kilku nowych samolotów. Sporo ofert pojawia się też przed sezonem letnim, gdy liczba rejsów z oczywistych przyczyn się zwiększa.

MI: Jak kształtują się zarobki - czy są zależne od sprzedaży na pokładzie, czy stałe?

M: Do zarobków stewardessy wlicza się kilka różnych składowych, są to podstawa, która jest zależna od stanowiska i doświadczenia, dodatek za tzw. nalot, czyli liczbę godzin spędzonych w powietrzu, prowizja od sprzedaży na pokładzie, a także diety, które wypłacane są za pobyt poza swoją bazą macierzystą.

MI: Co z życiem rodzinnym? Jak to pogodzić?

M: Praca na pokładzie jest raczej pracą dla osób młodych, bez zobowiązań. Choć na pokładzie spotyka się również wcale nie mało żon czy matek. Pogodzenie takiej pracy z życiem rodzinnym może być ciężkie, jednak nie ma rzeczy niemożliwych. Z jednej strony trzeba pamiętać, iż jest to praca wymagająca pełnej dyspozycyjności, niezależnie od tego czy jest wigilia lub inna ważna uroczystość. Z drugiej strony, po nocnym rejsie, kiedy wszyscy inni wybierają się do pracy na godzinę 8 czy 9, stewardessa ma cały dzień wolnego, który może poświęcić swoim domowym obowiązkom.





Świąt w Polsce jest wiele – to fakt. A to rocznica porozumień sierpniowych, a to rocznica nieporozumień kwietniowych; nawet miesięcznice się zdarzają – ale to dla najbardziej wytrwałych raczej. Dzisiaj mamy urodziny naszej Ojczyzny, 94. od momentu, kiedy zaświtało niektórym historyczne myślenie, że nie musi być tak, by wszyscy mówili i myśleli tak samo, ale, żeby tak samo się dla wspólnego dobra starali. I w tej miłej atmosferze dzisiaj odbędzie się 17 różnych marszów, bo przecież każdy ma inną piaskownicę. Niektórzy nawet znaleźli w niej ślady trotylu! A jak – uczymy się z historii bo ona *magistra vitae est!*

Na tym tle wieczór 10.11 zdecydowanie się wyróżniał – spokojem, współpracą i koordynacją dla dobra ogółu. Rzut oka na taśmę po stronie Sztabu Generalnego w stolicy i ruchy sił sprzy-

mierzonych nad Rzeczpospolitą (tabele poniżej).

I to nie jest ich ostatnie słowo, bo to była dopiero połowa natarcia! Ogniem zrywu niepodległościowego zaświeciły najbardziej nawet niespodziewane zakątki kraju, gdzie kruszynę chleba... i tak dalej.

Osobiście, z polecenia brodatego wojskowego (nie wiem co oznaczają te szlaczki na pagonach, zresztą miał oficerski płaszcz z futrem) wykonałem dwa loty wzdłuż Bałtyku (on coś tam zgubił podobno, ale nie chciał powiedzieć co), miałem jednak patrolować linię brzegową, bo ponoć Kaszubii maczali w tym palce. Ja tam żadnego sygnetu nie widziałem, zresztą był dosyć zużyty i porysowany. Od Gdańska, gdzie świeciła jasno niejaka mjr Iskierka chroniona przez kpt. Widźgowskiego, aż po za-

ATC						
Callsign	Frequency	Name	Level	Position	Time Logged	Server
EPGD_APP	130.870	Piotr Widźgowski	STU+	Gdansk-Rebiechowo Approach	1 h 36 min	EUROPE-...
EPGD_TWR	118.100	Marzena Iskierka	STU+	Gdansk-Rebiechowo Tower	1 h 42 min	EUROPE-CE
EPKK_APP	121.070	Mariusz Czarniecki	CTR	Krakow Approach	1 h 41 min	EUROPE-CE
EPKK_TWR	123.250	Maciek Wieckowski	STU+	Krakow Tower	1 h 32 min	EUROPE-C2
EPKT_TWR	129.250	Micha Syposz	STU+	Katowice Tower	1 h 36 min	EUROPE-CE
EPPO_N_APP	135.520	Filip Witczak	INS	Poznan Approach	1 h 07 min	EUROPE-...
EPPO_TWR	119.370	Maciej Sysakiewicz	STU+	Poznan Tower	1 h 39 min	EUROPE-CE
EPSC_TWR	121.250	Jakub Aldas	STU+	Szczecin Tower	58 min	OCEANIA
EPWA_APP	128.800	Marcin Pencak	CTR	Warszawa-Okecie Approach	1 h 40 min	EUROPE-...
EPWA_DEL	121.500	Bartosz Pawlik	STU+	Warszawa-Okecie Clearance Delivery	1 h 35 min	EUROPE-CE
EPWA_F_APP	129.370	Artur Gralski	CTR	Warszawa-Okecie Approach	1 h 42 min	EUROPE-...
EPWA_GND	121.300	Bartłomiej Tomczyk	STU+	Warszawa-Okecie Ground	1 h 38 min	EUROPE-...
EPWA_TWR	118.300	Maciej Rohowski	STU+	Warszawa-Okecie Tower	1 h 29 min	EUROPE-C2
EPWW_N_CTR	132.700	Andrzej Stachlewski	CTR+	Warszawa Radar	1 h 34 min	EUROPE-C2
EPWW_S_CTR	134.920	Marcin Szczygiel	CTR	Warszawa Radar	1 h 36 min	EUROPE-CE
EPWW_W_C...	134.870	Maciej Lapoc	INS	Warszawa Radar	1 h 00 min	EUROPE-CE

Domestic Flights					International Flights				
Callsign	Name	Departure	Destination		Callsign	Name	Departure	Destination	
AEI371	Mateusz Bucholski EPWA	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie		ADR938	Bojan Dimic LJLJ	LJLJ Ljubljana-Brnj, Slovenia	EPWA Warszawa-Okecie	
AJC1046	Jan Kowalski EPWA	EPWA Warszawa-Okecie	EPGD Gdansk-Rebiechowo		AME4539	Alejandro Sanchez-Clemente 0...	LETO Madrid-Torrejon, Spain	EPWA Warszawa-Okecie	
ALY1008	Mateusz Urban EPSC	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EPSC Szczecin		AZT022	Robert Sobieraj EPWA	ESGG Goteborg-Landvetter, S...	EPWA Warszawa-Okecie	
ALY1511	Mateusz Kruk EPRZ	EPSC Szczecin	EPDZ Rzeszow-Jasionka		BER880	Heiner Wanner LSZH	EDDT Berlin-Tegel, Germany	EDDT Berlin-Tegel, Germany	
APV105	Tomasz Zajczkowski - EPGD	EPGD Gdansk-Rebiechowo	DLH1362	Peter Kolisch LTBJ	EDDT Berlin-Tegel, Germany	EPWA Warszawa-Okecie			
CSB001	Adrian Klawkowski EPGD	EPSC Szczecin	EPGD Gdansk-Rebiechowo		ENT7125	Krzysztof Sikorski EPPO	EGSS London-Stansted, United...	EPWA Warszawa-Okecie	
CSB0203	Pawel Urban EPWA	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie		FPP705	Filip Falkiewicz EPWA	EPWA Warszawa-Okecie	LHBP Budapest-Ferihegy, Hun...	
CSB056	Michał Słota EPWA	EPKK Krakow	EPRZ Rzeszow-Jasionka		FSE128	Piotr Dudek EPKT	EPGD Gdansk-Rebiechowo	ENVA Trondheim Vaernes, Nor...	
CSB069	Michał Kolodziejki EPGD	EPSC Szczecin	EPSC Szczecin		FSE166	Andrzej Kauf - EPMR	ELLX Luxembourg, Luxembourg	EPWA Warszawa-Okecie	
DLF8547	Michał Kot - EPDE	EPWA Warszawa-Okecie	EPPO Poznan		GEC005	Lukas Kos - ENGM	EPGD Gdansk-Rebiechowo	ENGM Oslo-Gardermoen, Norway	
DLF8987	Przemek Wojciechowski EPRZ	EPKK Krakow	EPWR Wroclaw		GEW20...	Christian Kurth - EDDK	EPWA Warszawa-Okecie	EDDM Muenchen, Germany	
EIHM	Ignacy Mizia EPBA	EPWA Warszawa-Okecie	EPWA Warszawa-Okecie		H8-CM...	Jan van Dorst-EHAM	UDDH Moscow (Domodedovo)...	EDDM Muenchen, Germany	
EUL017	Michał Kaczmarek EPPO	EPPO Poznan	EPWA Warszawa-Okecie		KLM1703	Piotr Gryśka EPKK	EPWA Warszawa-Okecie	LEMD Madrid-Barajas, Spain	
EUL026	Jakub Włodarczyk EPWA	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EPWR Wroclaw		LOT399	Rafał Bardel EPKK	EPWA Warszawa-Okecie	EDDH Hamburg, Germany	
EUL030	Mikołaj Wysocki EPWA	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EPKK Krakow		MCP04...	Pawel Urban EPDE	EBBR Bruxelles National, Belgium	EPKK Krakow	
EZY1212	Maciej Mikołajczyk EPKK	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow		NAK1015	Paulo Fernandes ENGM	EPSC Szczecin	ENGM Oslo-Gardermoen, Norway	
FSE158	MAREK SARNOWSKI EPWR	EPWA Warszawa-Okecie	EPWR Wroclaw		NSK8C	Lukasz Tyszkiewicz	EPWA Warszawa-Okecie	EKRN Roenne, Denmark	
JEA22	Daniel D bosz NEWBIE	EPKK Krakow	EPPO Poznan		PLG177Z	Rafał Zeman LKKB	EGPH Edinburgh, United Kingd...	EPKK Krakow	
LDT3832	Piotr Zieliński	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie		PLF110	Hubert Urban EPDE	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EVRA Riga, Latvia	
LDT3887	Tymon Czerwinski EPBY	EPWA Warszawa-Okecie	EPKT Katowice		RYR0712	Kamil Aleksander Czyżewski EP...	EPGD Gdansk-Rebiechowo	LDSP Split, Croatia	
LDT3907	SKARBIMIR SZWED EPSC	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow		RYR8515	David Hagger EGSS	EPKK Krakow	ENRY Rygge, Norway	
LDT8267	Kamil Kowalski EPLL	EPWA Warszawa-Okecie	EPGD Gdansk-Rebiechowo		RYR85K	Marcin Jarek EPLS	ENRY Rygge, Norway	EPKK Krakow	
MCP03...	Maciej Dulczynski	EPPO Poznan	EPGD Gdansk-Rebiechowo		SAB160	Eric Schellekens - ESSA	EBBR Bruxelles National, Belgium	EPWA Warszawa-Okecie	
MCP395K	Tomasz Wydrzynski EPSD	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow		SPALL	Artur Stepczynski EPLL	EPWA Warszawa-Okecie	LFMN Nice-Cote d'Azur, France	
MKR765	Krzysztof Łaczkowski EPRZ	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie		SPE005	Lukasz Oklesinski EPWA	UKBB Kyiv (Boyspil), Ukraine	EPKK Krakow	
PLD023	Inek Juszczyk EPWA	EPKK Krakow	EPGD Gdansk-Rebiechowo		SPL21	Piotr Kłodziejczyk EPKT	EPKT Katowice	EVRA Riga, Latvia	
PLF101	Piotr Misiak EPGD	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EGSD Gdansk-Rebiechowo		THY2305	CAGLAR KAMERLER LTBA	EPWA Warszawa-Okecie	EVRA Riga, Latvia	
PLF172	Michał Majerczyk EPKK	EPKK Krakow	EGSY		TM0771	ukasz Trzaskowski - EPWA	LOWI Innsbruck, Austria	EPKK Krakow	
PT-206	Tomasz Grabiec EPKT	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie		TVS1125	Pawel Kivanev LKPR	EDUB Dublin, Ireland	EPWA Warszawa-Okecie	
RYR540	Bartosz Wojciechowski EPKK	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie		TVS248	Cezary Mańska EPWA	LOWW Vienna, Austria	EPWA Warszawa-Okecie	
RYR9715	Konrad Franczak EPKK	EPPO Poznan	EPKK Krakow		UKR4131	Artem Kovalchuk - UKDE	EPWA Warszawa-Okecie	EVRA Riga, Latvia	
SLA01	Jarosław Krol EPKT	EPPO Poznan	EPKT Katowice		WZZ2655	Bartosz Bednorz EPKT	ESMS Malmo, Sweden	EPKT Katowice	
SLE005	Pawel Kuleszynski EPKK	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EPKK Krakow						
SPE001	Dariusz Kurek EGVN	EPKK Krakow	EPWA Warszawa-Okecie						
SPE011	Andrzej Sosnowski	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow						
SPMDS	Mateusz Moskala EPKK	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow						
SPTOG	Marcin Kolczynski EPWA	EPMD	EPWA Warszawa-Okecie						
SPTOM	Tomasz Bugno EPRZ	EPPO Poznan	EPWA Warszawa-Okecie						
SPVAT	Michał Garapich EPKK	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow						
TC-SKP	David Nawrocki EPWR	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow						
TUI714	Jakub Szwed EPWA	EPWA Warszawa-Okecie	EPKK Krakow						
UPS-ZAA	Grzegorz Płaza EPWA	EPGD Gdansk-Rebiechowo	EPKK Krakow						

chodnie rubieże, gdzie świeciła we mgle szczebińska strażnica z ppor. Ałdasiem, co strzegł by Niemiec dzieci nam nie germanił – wszyscy stanęli na wysokości zadania – w skrócie QNH. Mimo dywersyjnego polecenia prawego CTL do 13 nikomu nawet nie przemknęło przez myśl, by kapitulować, bo dla Ojczyzny Always warto się starać. :)

Nasz korespondent wojenny donosił (świnia – pomyślałem, bo raport zaczął „uprzejmie donoszę...” ale potem się zrehabilitował) z Mazowsza i Małopolski:

Złot z okazji Dnia Niepodległości 2012 za nami :) Moim zdaniem impreza bardzo udana, kontrolerzy dopisali i popisali się umiejętnościami taktycznymi (APP). Większość dużych Polskich lotnisk była obsadzona. Warszawa jako lotnisko centralne mogła poszczycić się pełną obsadą, od Delivery po Approach (a nawet kilku kontrolerów zbliżania!). Ruchu było całkiem sporo, dawno nie słyszałem „You are number three” w Warszawie, a tym bardziej w Krakowie! Świetnie! Dreszczek emocji, zwalnianie do minimum na podejściu, późne zgody na lądowanie..

Na radiu dziś pełna kultura, brak wcinania się w korespondencję, pełen profesjonalizm.. Przynajmniej tak trafiłem :)

Niestety gwóźdź programu (dla mnie), czyli podejście PAR w Krzesinach nie wypadł z powodów technicznych. Szkoda, może innym razem. Żołnierze w jednostce będą musieli jeść puszki o bliżej nieokreślonej zawartości zamiast świeżej pizzy z Domino's w stolicy.

Nawet pogoda nie chciała popsuć zabawy, praktycznie wszędzie CAVOK, jedynie na niektórych lotniskach silny wiatr boczny dawał się we znaki.

Zlot na 5+! ;-)

Sztab Generalny stał się przez cały czas dodawać otuchy walczącym o niezależność załogom, szwadronom i formacjom nieformalnym. W tym celu Specjalna Grupa Operacyjna dowodzona przez niejakiego Rydza czy innego tam Śmigłego (nie pamiętam, albo grzybiarz, albo lotnik jakiś) przechwyciła w okolicach Gliwic uszkodzoną radiostację, którą przetransportowano na polecenie Marszałka (nie wiem, dziad jakiś, czy Dziadowiec, zapomniałem) do centrum dowodzenia Sztabu Generalnego. Jakiś Tomasz (z Akwinu czy jakiejś innej Łodzi) wypatrzył sokolim wzrokiem wtyczkę USB i radiostacja ożyła – ba! – nawet zaczęła nadawać obraz, za to przestała nadawać dźwięk. Marszałek był srodze zdziwiony, że aż mu się wąż odkleił, że głos jego, od niego oddzielony, w trąbę leci, czy jakoś tak. Jakiś plutonowy grabarz czy inny Artur narzął do dyktafonem cyfro-

wym Olympus (import z frontu zachodniego, gdzie nadal bez zmian) i się zachowało dla potomności:

https://www.youtube.com/watch?v=oOcBRyQtb_w

Mówił marszałek patrząc na pierwszą wersję EuroScope z napędem korbowym, gdzie prędkość odczytu radarowego zależy od jakości przekładni i zespołu sprężyn. Słyszając te słowa por. Łapoć stwierdził, że marszałek strasznie zdiadział, po czym wyznał, że to on zajmował JeVowi wąsy, bo mustasz kojarzył się z narodowcami z bojówek Dmowskiego, a oni maczali palce w glicerynie. Cóż, zmeczenie dawało się wszystkim we znaki:

Marszałek tylko bezradnie rozkładał ręce, a po 23 nawet ponoć tańczył, choć to informacja niepotwierdzona, więc lepiej o niej nie napiszę, bo jeszcze mnie naczelny wyleje i będę musiał szukać pomocy w środowiskach bliskich Antoniemu lub w departamencie wiedzy o brzożach w Ohio. A tego byśmy nie chcieli, prawda?

Dla dobra Rzeczypospolitej żeśmy się trudzili, a był to trud nie-
ciężko przyjemności szczyty, nie dla rekordów, nie dla stasów, zwłasz-
cza, że vatsim-germany nie działa i kaplica jest z danymi. Jak
ustalą w Wersalu co i jak, to dadzą znać. Obradami kierują ci z
UK. Nie sadzę, by pokój miał być trwały, ale wróżka nie jestem.

Bawiliśmy się razem, mimo różnic, podziałów, przynależności firmowej i preferencji niekoniecznie seksualnych. Oczywiście mamy wolną, Vatsim też, nikogo i nic na siłę. Jak mawiał Marszałek „Polska to piękny kraj, tylko ludzie...”. Zdarzają się. Wczorajszy wieczór świadczy, że zasłużyliśmy na niepodległość i że FIR rządem stoi.

Organizatorom za pomysł i koordynację a pilotom za obecność i morale – UUUURRRRRRRRAAA... a nie, to wołali Ci ze wschodniego brzegu Wisły w 20. roku, przed kontrofensywą znad Wieprza. Ale ja się nie znam. Najlepszego! (AK, PU).

Polish VACC

POLISH VIRTUAL AREA CONTROL CENTER

Witamy NOTAM Informacje Wydarzenia O nas FIR Warszawa Kontrolerzy Piloci Lotniska Pliki Linki

Aktualny poziom przejściowy FL80

w oparciu o najniższe ciśnienie w Polsce - QNH 1005hPa ↓

10.11.2012 21:00 UTC | trend 6h

Status	Cykl	Ważny od
Wygasi	1210	20 SEP
Aktualny	1211	18 OCT
Zaplanowany	1212	15 NOV

[Pobierz aktualny cykl z Navigraph](#)

POLAND | :10.11.2012 | 19.00 - 23.00+z

► REAL LIFE CONTROL CENTRE IN WARSAW

► FULL STAFF AT EPWA & EPKK

Rezerwacje i aktywność ATC

Czas [UTC]	pozycja
online	EPGD_APP
online	EPKK_APP
online	EPKK_TWR
online	EPKT_TWR
online	EPPO_N_APP
online	EPPO_TWR
online	EPSC_TWR
online	EPWA_1_GND
online	EPWA_S_APP
online	EPWA_TWR
online	EPWW_9_CTR
online	EPWW_S_CTR
online	EPWW_W_CTR
19:00-23:00	EPWW_S_CTR
19:00-23:00	EPWW_N_CTR
19:00-23:00	EPWA_S_APP
19:00-23:00	EPKK_TWR
19:00-23:00	EPWA_TWR
19:00-23:00	EPMO_TWR
19:00-23:00	EPWA_GND
19:00-23:00	EPWA_DEL
20:00-23:00	EPGD_APP

VACC ATC Center

2012-11-10, 22:10:10
Operations serviced during event
DEP: 60 ARR: 40

auto update in: 70 off

Click aircraft for details.

Polish VACC

Polish VACC należy do Regionu Europejskiego NATM. EUD odpowiedzialności NATM.