

VIRTUAL PILOT

MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 2(32)/2013 • Marzec – Kwiecień

dla czytelników Virtual Pilot
Grzegorz Łuc

W tym numerze

- Time2Help II 2
- Kaszubska Szkoła Pilotażu od środka 3
- Myślał Indyk o niedzieli... 5
- Samoloty i muzyka – wywiad ze
Stanisławem Drzewieckim 6
- Helikoptery w Poland Cargo 9
- De Havilland Dh89 Dragon Rapide.... 10
- Ground Services for FSX..... 11



Pamiętam, jak by to było wczoraj, kiedy Sebastian napisał na naszym liniowym forum skromnego posta z prośbą o przekazanie 1% podatku na rzecz Fundacji Dzieciom „Zdążyć z pomocą”, której podopiecznym jest ich synek – Kamil. Mimo, że się znamy od lat, spotykaliśmy się czy to na AirShow, czy na firmowych zlotach, nie wiedzieliśmy, o tym, że Kamil ma dziecięce porażenie mózgowie, że wymaga specjalistycznej opieki i niebywałego poświęcenia za trony Rodziców. Było to w 2011 roku.

Od razu urodził się pomysł zrobienia czegoś wspólnie, taki odruch serca. Tak też się stało – dzięki wsparciu VATGOV, PL-VACC i pilotów Cassubian Group® powstała impreza, której druga odsłonę mieliśmy okazję niedawno oglądać – TIME2HELP. Pierwsza edycja przyniosła kwotę 1000,00 zł, która trafiła na subkonto Kamila w Fundacji. Ideą zlotu jest wykonanie jak największej ilości operacji w polskim FIR, zaś szczególnie premiowane są lotniska z proceduralną kontrolą zbliżania. W tym roku wisienką na torcie była służba PAR na lotnisku wojskowym w Krzesinach – dzięki uprzejmości Jeva.

Dopisali zarówno piloci jak i kontrolerzy. Mimo pogody, która ze wschodu przygnała mroźne spojrzenie wielkiego brata, nie zanotowano większych problemów. Skutek był taki, że na 20 lotnisk europejskich, 8 to nasze, polskie, zaś w rankingu światowym w pierwszej dwudziestce znalazło się aż pięć naszych. Nazwiska uczestników zlotu były czasem tak egzotyczne, jak destynacje, z których przybywały. Wszyscy specjalnie dla Kamila. O emocjach, jakie towarzyszyły nam w tym dniu świadczyć może wypowiedź jednego z doświadczonych ATC, który pobili rekord życia w ilości operacji kontrolowanych jednocześnie.

Dodatkowo na poczet Kamila zorganizowaliśmy dwie aukcje charytatywne – w jednej z nich do zlicytowania był lot z jednym z najbardziej utytułowanych polskich pilotów sportowych Januszem Darochą. Lot nad jurą krakowsko-częstochowską z takim kapitanem z pewnością dostarczy niezapomnianych wrażeń. W drugiej aukcji wystawiliśmy skok z instruktorem spadochroniarstwa z wysokości 3,5 – 4 tysięcy metrów. Amatorów adrenaliny z pewnością to nie zawiedzie. Obie aukcje cieszyły się sporym zainteresowaniem – finalna kwota, jaką udało się uzyskać to 815,00 zł.

Nasz sponsor, który był podczas całego zlotu obecny w moim skromnym kokpicie nie zostawił „suchej nitki” na niczym – a co, a jak to, a skąd on to wie, a co ty tu włączasz. Męczące to było. Ale cóż – płacę, żądam. :) Tak na poważnie – postanowił w tym roku przekazać kwotę 3 500,00 zł. Daje to łącznie sumę 4 315,00 zł, które pomogą Kamilowi w rehabilitacji.

Przygotowaliśmy dla wszystkich uczestniczących zarówno za sterami jak i za konsolą wyjątkowe upominki. Losowanie wyłoniło dwóch szczęśliwców: kalendarz z polskimi F16 wylosował Mateusz Tabuła, zaś firmowy kalendarz Cassubian z dedykacją od kapitana Tadeusza Wrony otrzymał Artur Grabski. Nagrody zostaną przesłane pocztą. Gratulujemy.

Chciałbym w tym miejscu podziękować wszystkim pilotom i kontrolerom za udział. Bez Was nie było by to możliwe. Liczę, że część z Was równie wspomogła, lub wspomogła Kamila datkiem, 1% podatku czy w innej formie. Każda pomoc się liczy.

Osobne podziękowania chciałbym przekazać w kolejności alfabetycznej

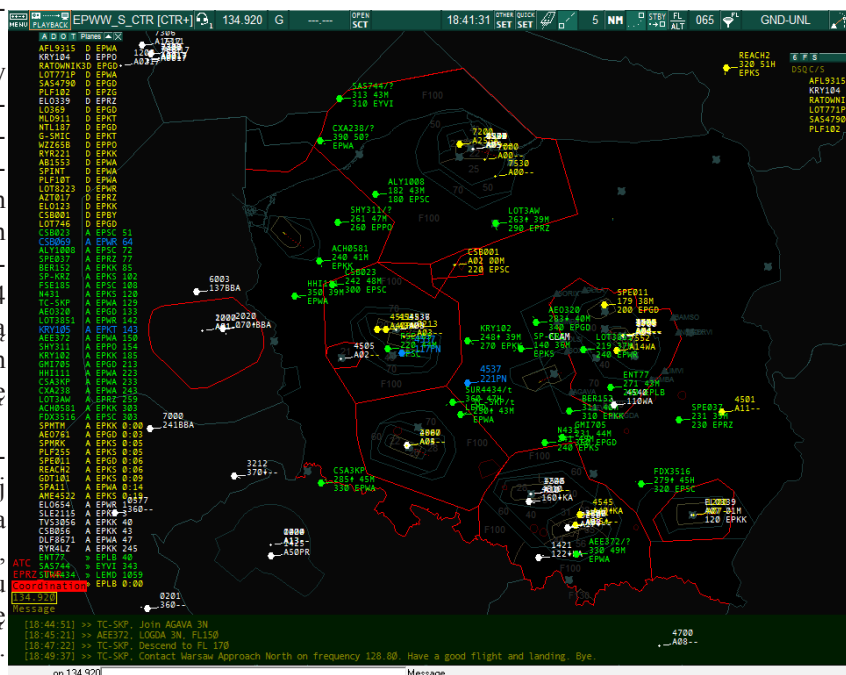
- 32 Bazie Lotnictwa taktycznego w Łasku,
- Aeroklubowi Częstochowskiemu,
- Januszowi Darocha,
- kapitanowi Tadeuszowi Wronie,
- Stefanowi Kraszewskiemu,
- Szkole Spadochronowej „OMEGA”

za okazaną życzliwość i bezinteresowną pomoc w uświetnieniu zlotu.

Dziękuję koordynatorowi zlotu z ramienia organizatora – Markowi Iwińskiemu za ogarnięcie całości. Zwiększam zakładowy przydział mydła szarego i piany do golenia „Samson”. Można użyć jako gaśniczej.

Na koniec dziękuję w imieniu samego Kamila i Jego Rodziców – Justyny i Sebastiana Budzylów. Ale tutaj słów już nie trzeba.

Do zobaczenia w przyszłym roku. (AK)





Kaszubska Szkoła Pilotażu od środka

O VATSIM dowiedziałem się przez przypadek szukając zdjęć lotniska w Gdańsku. Zainteresowałem się tym tematem i postanowiłem zgłębić się w temacie wirtualnego lotnictwa. Zaczęło się od studiowania materiałów na stronie Centrum Szkoleń Cassubian. Później nasłuch na płycie warszawskiego Okęcia. I tak skrócie tak miała wyglądać moja lotnicza edukacja przed lotami na VATSIM. Przez przypadek wszedłem na stronę Kaszubskiej Szkoły Pilotażu (KSP), której (o dziwo!) nie zauważyłem przeglądając wcześniej Centrum Szkoleń Cassubian. Zerknąłem na listę oczekujących. Jedno zgłoszenie, na dodatek opatrzone datą „luty 2012” - a cała rzecz działa się w listopadzie. Pomyślałem, że projekt zapewne upadł i nie warto się nim interesować. Coś mnie jednak tchnęło do wysłania aplikacji.

Formularz poszedł „w internet”. Nazajutrz dostałem wiadomość, że jestem numerem 3 w kolejce oczekiwania. Zmartwiłem się, bo przecież na stronie była informacja, że ktoś czeka już prawie rok. Po kolejnych 4-5 dniach otrzymałem maila, że moje konto zostało aktywowane i mogę się zalogować na stronie. Kolejka okazała się jednak dużo krótsza. Dopiero później dowiedziałem się, że lista, którą widziałem to była „stara szkoła”, czyli niedziałająca już witryna, obecnie zastąpiona przez nowy serwis. Następnego dnia obok mojego nazwiska na liście kursantów pojawiła się informacja o przydzielonym opiekunie - Sławomir Wawak.

Pierwsze spotkanie ze Sławkiem odbyło się w celu ustalenia procesu szkolenia, jego zakresu, czyli takie zwyczajne zebranie organizacyjne. SIDy, STARy, kręgi, poziomy lotów, zezwolenia, wektory... Początkowo przytłoczył mnie ogrom materiału do opanowania - tabelka z tematami do omówienia wydawała się nie mieć końca, a zakres każdego z tematów był niczym księga Pana Tadeusza. Na dodatek zawierała wiele tajemniczych słówek i skrótów. Uzgodniliśmy, że będziemy omawiać dwa tematy podczas jednego spotkania, żeby zaoszczędzić nieco czasu. Zabrałem się za szukanie materiałów, przeglądanie mapek i kombinowanie z której strony to ugrzyźć.

Pierwsze rozmowy były próbą zarówno dla mnie, jak i dla opiekuna. Polegały one na symulacji komunikacji pilot - kontroler i późniejszym omawianiu co robię po otrzymaniu polecenia (czyli takie latanie „na sucho”). Obaj musieliśmy się zmierzyć z nową rolą. Ja jako pilot, Sławek jako kontroler. Moja świeża, książkowa wiedza i jego doświadczenie okazały się dobrym połączeniem. Później omawialiśmy szczegółowo różne rodzaje podejść do lądowania, procedury SID i STAR, planowanie podróży i paliwa oraz wiele więcej. Wkrótce udało nam się przebrnąć przez część teoretyczną. Tajemnicze słówka i dziwne skróty nabrały teraz sensu, wyjaśniła się różnica między *altitude* i *height*, a IAS, TAS oraz GS stały się zrozumiałymi pojęciami.

W trakcie opanowywania wiedzy teoretycznej zacząłem ćwiczyć poruszanie się po lotnisku i wykonywanie kręgów nadlotniskowych. W internecie jest dużo materiałów na ten temat - zarówno tekstowych jak i w postaci filmów. Samo wykonywanie kręgów okazało się niezbyt skomplikowane, a było zdecydowanie wyśmienitym ćwiczeniem ręcznego pilotowania mojej Cessny 172 Skyhawk. Moja ambicja sięgała nieco wyżej niż bycie „Child of Magenta” podążającym za kreską linii drogi na wyświetlaczu nawigacyjnym. Trenowałem najróżniejsze scenariusze - wiatr boczny, tylni, brak wiatru. Najciekawszy okazał się wariant z bardzo silnym wiatrem czołowym, kiedy niemal pionowe lądowanie przypominało bardziej przyziemienie helikoptera niż samolotu.



Po zakończeniu pierwszej części szkolenia (teorii) przysłała pora na sprawdziany praktyczne. W KSP stosowane jest środowisko szkoleniowe oparte o serwer FSD oraz program kontrolerki Euroscope. Oprócz zwykłej kontroli studenta możliwe jest również programowanie scenariuszy z wykorzystaniem maszyn kierowanych przez nauczyciela. Jest więc to doskonałe narzędzie do ćwiczenia latania w warunkach ruchu - zarówno w powietrzu, jak i na płycie lotniska.

Egzamin praktyczny z lotów VFR składał się z dwóch części. Pierwsza z nich to sprawdzenie umiejętności poruszania się po lotnisku i, wspomniane już wcześniej, kręgi nadlotniskowe. Mimo tego, że w moim przekonaniu wykonywałem je bardzo dobrze to Sławek i tak wskazał kilka rzeczy do poprawy. Po kilku startach i lądowaniach obaj byliśmy usatysfakcjonowani. Jeszcze tylko niespodziewane odejście nad punkt i oczekiwanie z powodu lądującego IFR. Pierwszy segment egzaminu lotów z widocznością był zakończony.



Druga część to zaplanowanie i wykonanie lotu po trasie. Spotkanie odbyło się na macierzystym lotnisku grupy Cassubian - Gdańsk Rębiechowo. Zaplanowałem więc trasę EPGD - EPOD, sprawdziłem pogodę, zatankowałem maszynę (błyszcząca Cessna z logiem Cassubian na kadłubie) i byłem gotowy do startu. Lot okazał się niezwykle przyjemny. Piękne widoki w okolicach Trójmiasta zapewniła mi sceneria VFR Poland, a późniejszy lot nad mazurskimi jeziorami był niemniej ekscytujący. Tym razem obyło się bez niespodzianek i poza chwilowym zgubieniem się nie było żadnych problemów. Wymagało to jedynie silnej woli, aby oderwać się od podziwiania krajobrazów i zająć się nawigacją. Miłym zwieńczeniem lotu było spotkanie z samolotem pilotowanym przez innego „kaszuba”, który wykonywał kręgi nad olsztyńskim lotniskiem. Olsztyn Kwadrat poinformował o ruchu, minęliśmy się w bezpiecznej odległości. SP-ABC wykonał jeszcze kilka konwojów, a ja miałem świetną okazję do podsłuchania komunikacji z kierownikiem lotów na lotniskach niekontrolowanych. Na koniec ustawiliśmy się do wspólnego zdjęcia (niestety bez kaszubskich malowań).



O ile loty VFR kojarzą się ze swobodą, przyjemnością i ogólnym relaksem, o tyle ćwiczenia IFR to niezły sprawdzian dla przyszłego pilota. W planie szkolenia znajdowały się dwie pozycje: „zwykły” lot według wskazań przyrządów (z wykorzystaniem FMC) oraz coś pod tajemniczą nazwą doskonalenia sytuacji nietypowych. Jako samolot do tych ćwiczeń wybrałem ATR 72-500. Ta turbośmigłowa maszyna nie zachwyca osiąganymi, ale o to mi właśnie chodziło. Wszystko dzieje się sporo wolniej i spokojniej. Chociaż, jak się później okazało, i tak miałem ręce pełne roboty.

Zwykły lot IFR to krótka trasa z Poznania do Szczecina. SID, przelot, podejście i lądowanie. W międzyczasie Sławek zafundował holding, a na ścieżce ILS *go-around* i wektorowanie do podejścia z widocznością. Oczywiście nie obyło się bez błędów, ale były one raczej efektem braku oblatania, stresu i nieznamości „krzaków” w modelu maszyny. Po ćwiczeniu na forum znalazło się parę screenów z radaru z wyjaśnieniem błędów i sposobami ich eliminacji. Ja ze swojej strony też wyciągnąłem wnioski i przygotowałem listę rzeczy, które muszą dodatkowo uwzględnić podczas briefingu przed lotem i na co zwrócić uwagę już w

powietrzu. Okazało się na przykład, że moja maszyna bardzo marnie wchodzi w holding „pod prąd” i taki manewr trzeba wykonywać z ręki. Ponadto niezbyt sprawnie przechwytuje radiale z dużego kąta i trzeba ją najpierw samodzielnie ustabilizować.

Drugi lot był nieco inny. Po pierwsze odbywał się po trasie, która w rzeczywistości nie miałaby racji bytu: EPGD-EPGD. Wykonanie SIDA, nawrót i STAR. Od samego początku byłem zaskakiwany - przerwane wznoszenie z powodu innego samolotu, który fruwał mi gdzieś nad głową. Wznoszenie na przelotową, nawrót i STAR. W tym, wydawało by się końcowym fragmencie lotu, Sławek rozwinął skrzydła i wykazał się niezwykłą inwencją twórczą. Zniżanie, minimalna prędkość bez klap (ze względu na samolot przede mną) i w efekcie holding. Po chwili w słuchawkach informacja o ataku terrorystycznym w Gdańsku :) Podjąłem decyzję o odlocie na lotnisko zapasowe. Wtedy doszedłem do wniosku, że przydałaby mi się dodatkowa para rąk i jeszcze ze dwie głowy na karku. Jednak nie bez powodu w rzeczywistości obsada maszyny składa się z dwóch pilotów. Podczas wektorowania do EPBY mogłem się spokojnie przygotować do lądowania. Jakby atak terrorystów był niewystarczający jakimś dziwnym trafem podejście ILS w Bydgoszczy było niedostępne. Nie pozostało nic innego jak podejście nieprecyzyjne NDB. Zniżanie w *racetracku*, hamowanie i przygotowanie konfiguracji do lądowania. Po wyjściu na prostą serce podeszło mi do gardła, bo w miejscu gdzie spodziewałem się ujrzeć światła lotniska była tylko czarna przestrzeń. Na szczęście okazało się, że to tylko efekt nieznacznie rozjechanego *racetracka* i za chwilę pas startowy znajdował się tuż przed nosem samolotu. Kiedy koła dotknęły płyty lotniska odetchnąłem z ulgą, że nie trafił mi się jeszcze kwiatek w postaci *go-around* czy innej niespodziewanej niespodziewajki.

Zwianiem kursu jest egzamin pod okiem kontrolera pl-vacc. Marcin Szczygieł obsadził pozycję w Rzeszowie. Lotnisko posiada kilka ciekawych procedur podejścia, więc jest to idealne miejsce na sprawdzenie młodego pilota. Wszystkie mapki i pomoce miałem pod ręką, zasiadłem wygodnie w fotelu i wzbiłem się w powietrze. Marcin był bardzo łaskawy jeśli chodzi o wydawanie nietypowych instrukcji. Podczas odlotu z lotniska po radiału dostawałem informacje jaką procedurę będę następnie wykonywał, więc miałem dość czasu na dokładne jej przestudowanie. Nawigacja lotnicza w czystej postaci. Tak jak powinno być, czy bez FMC. Nie mam nic przeciwko komputerom lotniczym, ale nie zawsze wykonują one procedury tak jak powinny one być wykonywane. Oczywiście stres dał o sobie znać i kilkakrotnie błędnie zrozumiałem polecenie. Na koniec bez potrzeby wykonałem pełny *racetrack* do podejścia ILS z. Samo w sobie błędem to nie jest, ale niepotrzebnie wydłuża lot.

Z tego miejsca chciałbym serdecznie podziękować Sławkowi Wawakowi za godziny poświęcone mojej nauce. Każde spotkanie trwało przynajmniej godzinę, a do każdego był doskonale przygotowany. Zdaję sobie sprawę ile wysiłku i pracy to wymaga. Dziękuję również Marcinowi Szczygiełowi za wyrozumiałość podczas egzaminu i szczytę rad na zakończenie. Mam nadzieję, że dzięki szkoleniu uniknę poważnych błędów (mniejsze na pewno popełniał jeszcze będę) podczas lotów na VATSIM i będę mógł nazwać się profesjonalnym vpilotem. (JK)



Myślał Indyk o niedzieli...

Dwie bułki wrocławskie z serem popite szklanką mleka już zjedzone – sobotnie śniadanie z głowy. Jutro niedziela, czyli komunistyczny¹ wynalazek na nic-nierobienie. W związku z tym konieczna jest szmata oraz metalowa tubka z pastą FORNIT (patrz foto), niezwykle cichy i bezkurzowy odkurzacz (również foto), żeby ta niedziela miała odpowiednią oprawę. Umówiony kontakt, który będzie czekał Wartburgiem przed terminalem (za dużo powiedziane) w EDHL, którym skoczmy do najbardziej wysuniętego przejścia granicznego między NRD a RFN, pozwoli pobrać kontrabandę, co ją potem wymienimy w równie umówionym Fiacie 125p na kopertę, której zawartość będziemy mogli realizować w punktach handlowych Gminnej Spółdzielni „Samopomoc Chłopska”. Pozwoli to godnie przeżyć niedzielę, a tęskne spojrzenie sąsiadów, co przyjdą napić się zachodniej kawy i zapalić malborasa, wprawi nas w doby humor.



FL320, niecałe 8 ton paliwa, godzina drogi z niewielkim ogonkiem smugi kondensacyjnej za naszym A320. Spokojnie, zdążymy. Udziec, a jak kto zamożniejszy to cała pierś, z indyka już umyty i osuszony. Z namaszczeniem, takim samym co Joanna spod krzyża, smarujemy mięso przyprawami – ja dostałem w spółdzielni tylko sól, pieprz i została jeszcze reszтка słodkiej papryki produkcji bułgarskiej. Wszędzie, dokładnie, dajmy sobie czas, jeszcze sprawdzają profile osobowe pasażerów na bram-

¹ Czyli dla tych którzy już mogą przyjmować komunię (dop. Red.)

kach w EPGD. Indyk sam z siebie jest równie suchy, co gadka towarzysza Władysława, w związku z tym musimy go wypełnić jakąś ideologią. Ja proponuję w tym celu duszone pieczarki z cebulką, bo ja po nich mam taką ideologię potem, że wszyscy mi ustępują miejsca w Sanosanie pekaesu. Wszystkie miejsca w promieniu dwóch metrów również puste. No to jest jakiś pomysł na zatłoczonego Rajana albo Łiza, co nie?



Pieczarki kroimy cienko, cebulkę o smaku równie ostrym co spojrzenie towarzysza Leonida (ostrzyć brwi i uważać na niedzielę!) również w kostkę i potem na rozgrzany, niczym gorące głowy reformatorów czechosłowackich, olej – dusimy dobre 20 minut. W tym czasie, jak oddech wielkiego brata robi porządek z nadmiarem wilgoci, my, ostrym, jak język Moczara, nożem wykonujemy kieszonki w naszym udźcu. Tak, tak samo, jak tę drugą kieszeń w za dużej spódnicy działaczki Solidarności. Kieszonki tak na oko w rozmiarze dwóch paczek malborasów. Robimy to dopiero na ustabilizowanej przelotowej i to po zasięgnięciu języka w sprawie ewentualnych turbulencji, bo jeszcze bibuła wypadnie... i po pieczarkowym zaskoczeniu „jak cię huchnę, to cię zdmuchnę” – nici.



Gdy kieszonki gotowe, pieczarki uduszone (oj, nie lubimy tego słowa, lepiej przypadkowe wypadnięcie z 9 piętra), wypeł-



Samoloty i muzyka – wywiad ze Stanisławem Drzewieckim

Stanisław Drzewiecki, wybitny polski pianista, laureat międzynarodowych konkursów pianistycznych, wielokrotny stypendysta, wirtualny pilot z długoletnim stażem, prezes firmy Drzewiecki Design tworzącej doskonale oprogramowanie do symulatorów lotniczych.

AK: Co spowodowało, że zainteresowałeś się lotnictwem (wirtualnym i realnym)?

SD: Chciałbym bardzo serdecznie powitać wszystkich czytelników Virtual Pilot. W moim przekonaniu wydawanie takiego internetowego pisma to godna uznania inicjatywa i życzę, aby w przyszłości magazyn się rozwijał i być może kiedyś doczekał się edycji drukowanej. Co do samego pytania, co prawda nikt z mojej rodziny nie był związany z lotnictwem, moje zainteresowanie techniką wiąże się zapewne z zawodem dziadka, który pracował przy akceleratorze w moskiewskim centrum fizyki jądrowej. Tam zresztą pierwszy raz w życiu zobaczyłem prawdziwy komputer. Będąc dzieckiem często podróżowałem drogą lotniczą po Europie i Azji. Kiedyś zdarzyło mi się, że przy kolejnej wizycie w kokpicie B734 pilot zaproponował posiedzieć na jego fotelu... i potrzymać za wolant przy wyłączonym AP (miałem kierować się tam, gdzie pokazywał F/D). Wrażenie było piorunujące i myślę, że mogło być to ostatecznym impulsem do mojej pasji związanej z lotnictwem. Swoją przygodę z Flight Simulator rozpocząłem od wersji 2000 i od początku kusiły mnie pliki *.cfg, później własne malowania, a później proste scenerie. Ze wspomnianym pilotem nadal staram się utrzymywać kontakt.

AK: Jaki jest Twój ulubiony „lotniczy” utwór muzyczny?

SD: II Koncert Rachmaninowa. Odlot.

AK: Jesteś wybitnym muzykiem, obracasz się w środowisku wysokiej kultury. Czy Twoi znajomi, współpracownicy znają Twoją lotniczą pasję? Jak się na to zapatrują?

SD: Zdarzyło mi się kiedyś, że po koncercie podszedł do mnie słuchacz i powiedział: „Wie Pan, korzystam ze scenarii Drzewiecki Design, ale nie wiedziałem, że Pan też gra na fortepianie!”. Obie profesje działają w moim przypadku dość niezależnie. Muzykiem jestem już praktycznie od 21 lat, co daje pewną refleksję. Projektowaniem scenarii zajmuję się od ok. 2005 roku, ale pierwsze projekty były na tyle proste, że nie warto o nich wspominać. Zauważyłem natomiast częste zainteresowanie pilotów liniowych muzyką klasyczną. Miałem nawet swego czasu występ w lotniczym hangarze podczas Szybocowych Mistrzostw Świata w Lesznie!

AK: Jak Twoje hobby traktuje żona, Rodzina? Czy wspiera Cię w Twojej lotniczej pasji?

SD: Moja żona, Jekaterina, wspiera mnie zawsze (pomaga mi nawet przy pracy nad plikami ASM), aczkolwiek, kiedy jeszcze kilka lat temu jej nie było, początki prowadzenia firmy były trudne. Nie chodzi jednak tylko o trudności formalne, ale raczej o profil działalności firmy. Prawdę mówiąc prawie nikt, ani z osób bliższych ani ze znajomych, nie traktował poważnie mojego zainteresowania. Projektowanie dodatków do FS było zawsze

niamy kieszonki nadzieniem, tak z namaszczeniem. Równie pieczołowicie je zamykamy, wykalczkami z Sianowa oczywiście. Całość wkładamy do brytwanki żeliwnej produkcji spółdzielni pracy chronionej z Łuczniaka. Zalewamy bulionem i do piekarnika na 200 stopni.

W tym czasie piękne podejście na rwy25 w Lubece, bo wiatr z zachodu o smaku dobrobytu i wyśnionej demokracji, z którą potem człowiek nie wie, co ma zrobić. Terminal jest w zasadzie wielkim namiotem, no ale co tu się dziwić, jak każdy obrotowy i dobrze, że granica niezbyt szczelna. Czekają łączniki, ale nie Wartburgiem, tylko autem dla ludu mit klimaajnladug und elektrisze fensterszajbung. Cóż, widać handel kwitnie. Jedziemy do umówionego miejsca, podziwiając zabytki wpisane na listę UNESCO, lecz my się koncentrujemy na liście towarów, co to je mamy wymienić. Spotykamy się koło komór na ładunki wybuchowe, co je tam trzymają na wypadek inwazji zdemoralizowanych bikiniarzy z Zachodu. Dokonujemy wymiany. Wszystko idzie sprawnie, kieszonki okazały się szczelne, nic nie wypadło. VWracamy na lotnisko, w podręcznej kieszeni wejściówka w postaci dwóch paczek malborasów przełożonych prezydentem Dżaksonem. Działa. Cuda.

Na pokładzie A320 już spokojnie, trasa powrotna trochę dłuższa, ale może i lepiej, bo na tym zachodnim pomorzu to nigdy nie wiadomo. FL310, nie za wysoko, nie za nisko, żadnej kurna chmury, wiatr praktycznie śladowy. Czuć w powietrzu mroźny oddech towarzyszy, którzy towarzyszą nam w każdej czynności już od lat. Dobrowolnie. RATORIP, czyli piękna panorama starówki oraz stoczni, w której mamy znajomego elektryka. Tylko z tym płotem nie wiadomo jak będzie, bo kręgosłup już nie ten. Nie, ten biologiczny, bo moralny ponoć w porządku – tak orzekł sąd.

Indyk ładnie uduszony, jak masz termoobiegi to ETA hour 20, jak nie to dłużej. Aromat naprawdę niedzielny – pilnować tylko, czy ilość bulionu odpowiednia, bo indyk ma tendencję do wysychania, a przecież to nie wielbił. I to jest bardzo dobra koncepcja. Tylko czemu ona ma celny mundur na sobie? Czyżby na ostatniej prostej coś miało pójść nie tak? Przecież nie mieliśmy zamiaru obalać systemu, tylko choć przez chwilę poczuć się jak człowiek, wolny człowiek...

A z resztą... Raz możemy być bohaterem, w końcu wszystkie rozmowy na frek są (kon)trollowane... Myślał indyk o niedzieli, a w sobotę... odwieźli go Wołgą na Kurkową w Gdańsku. Będzie bolało... (AK)

traktowane jako zabawa i sposób na zabicie nudy. W sumie jestem dumny, że firmę udało się rozwinąć i wprowadzić na rynek międzynarodowy, a nawet globalny. Nie jest to oczywiście tylko moją zasługą, ale wszystkich, którzy włożyli swój czas, wysiłek i talent do naszych projektów. Najbardziej zasłużoną osobą w firmie jest Jakub Pączek, autor wielu scenarii ale przede wszystkim główny autor serii Polish Airports. Jakub jest osobą wybitnie utalentowaną i miałem ogromne szczęście, że trafiliśmy na siebie podczas prac nad pierwszą scenarią Góraszki (EPGO) jeszcze w 2006 roku. Trudno w to uwierzyć, ale mimo korespondencji w postaci prawie 3000 e-maili i 6 lat współpracy, nigdy nie spotkaliśmy się w rzeczywistości. Aktualnie nasz zespół składa się ze zmieniającej się grupy 20-30 podwykonawców. Możliwość całkowicie swobodnej pracy z osobami z całego świata jest jednym z niesamowitych osiągnięć współczesnej techniki. Często dostajemy różne CV prawie ze wszystkich kontynentów i najlepszych rekrutujemy. Nasz zespół składa się z fanatyków, dla których siedzenie po 20 godzin dziennie, podczas ostatnich dni kończenia jakiegoś projektu, jest potrzebą, a nie pracą.

AK: Chcę przygotować prostą scenię lotniska aeroklubowego. Ładną, ale nie mam zbyt dużo czasu na to. Co powinienem wiedzieć, na co zwrócić uwagę, jak amator może to zrobić poprawnie i w miarę ładnie?

SD: Projektowanie bardzo dobrej scenii lotniska komunikacyjnego zajmuje jednej osobie do 6 miesięcy. Często jednak różne zadania zleca się różnym podwykonawcom. Własnoręczne stworzenie lotniska jest bardzo trudne i czasochłonne. Najlepiej robić to z kolegą, którego również interesuje projektowanie scenii. Można wówczas podzielić zadania a jednocześnie sprawdzać i ewentualnie poprawiać rzeczy stworzone przez tą drugą osobę. Najprostszą scenię można stworzyć korzystając z programu AFCAD (lub dowolnego odpowiednika np. AFX lub ADE) oraz z programu, który potrafi umieścić w FS obiekty z biblioteki FS (np. Whisplacer). Tworzenie własnych brył wiąże się z nauką bardziej skomplikowanych programów, takich jak GMAX. Polecam tutoriale dostępne w języku polskim na naszej stronie internetowej. Opisują one jedną z metod stworzenia prostej scenii lotniska, a także inne, bardziej specjalistyczne zagadnienia.

AK: Dlaczego się zająłeś się przygotowaniem scenii, jakie problemy miałeś na początku, przy pierwszych sceniach?

SD: Mam kreatywną naturę i lubię tworzyć rzeczy nowe lub ulepszać już istniejące. Niewątpliwym problemem przy tworzeniu dobrych scenii jest potrzeba przecierania szlaku. Często brakuje gotowych rozwiązań technologicznych, pozwalających na zlikwidowanie ewentualnych problemów. Fora internetowe i wyszukiwarki stanowią najbardziej cenne źródło wiedzy, ale czasami metoda prób i błędów jest jedyną drogą do znalezienia optymalnego rozwiązania. Staramy się tworzyć nasze produkty na najwyższym możliwym poziomie, stąd prawdopodobnie problemy związane z brakiem prekursorów niektórych metod. Wysiłek jest jednak opłacalny – wiele z naszych produktów jest używanych w certyfikowanych przez FAA symulatorach lotu, służących do szkolenia przyszłych pilotów.

AK: Gdzie, jak często i czym latasz wirtualnie. I czy robisz to też realnie?



Fot. 1. Stanisław Drzewiecki z żoną Jekateringą

SD: W swojej historii wirtualnego pilota na VATSIM latałem tylko dwoma maszynami, B739 i BE60, którymi wykonałem łączny nalot 1140h. Nie jest to rekordowo dużo, ale na pewno przyda się przy robieniu Instrumental Rating. Najciekawszym doświadczeniem online były dla mnie World Flights – loty dookoła świata. Pozwalały one na zapoznanie się z najróżniejszymi procedurami, warunkami meteo, ciekawymi lotniskami a także różnorodną, pod względem profesjonalizmu i umiejętności mówienia po angielsku, kontrolę ATC. Aktualnie w szkole Runway na warszawskim EPBC przechodzę szkolenie PPL na C150.

AK: Prowadzisz jasną politykę darmowej wersji demo (DWD) . Piractwo - z jednej strony polityka DWD ogranicza piractwo, ale z drugiej podobnie jak piractwo ogranicza przychody... Jak się na to zapatrujesz jako developer?

SD: Piractwo było przyczyną rozpadu co najmniej kilku firm projektujących oprogramowanie do symulatorów lotu. Niestety jest to taka praca, która wymaga poświęcenia ogromnej ilości czasu, jeśli chce się stworzyć coś porządnego. Chyba tylko osoby pracujące z komputerem cały dzień (10h dziennie to minimum!), mogą to zrozumieć. Oczywiście, jeśli nie chcemy robić jednego lotniska kilka lat (przykłady były). Tworzenie dodatków wymaga również wkładu finansowego. Jest to nie tylko zakup obrazów satelitarnych ale również sesje fotograficzne (gdzie trzeba też dojechać), dodatkowe materiały takie jak zdjęcia czy projekty, zakup wysokiej klasy sprzętu komputerowego czy fotograficznego a czasem nawet wynajem samolotu w celu zrobienia aktualnych zdjęć od góry! Cena jaką płaci końcowy użytkownik jest relatywnie bardzo mała, a należy jeszcze pamiętać, że wydawca dostaje z tego jedynie ok. 50%, bo marże sklepów to minimum 35% a od reszty jeszcze płacimy podatek. Ale nie chodzi o to, bo gdyby to nie było opłacalne, takich firm by nie było. Chodzi natomiast o to, że wirtualne latanie to dla nas nie pójście do biura, sklepu czy szkoły ale pasja, hobby. Ile to razy mieliśmy obłęd w oczach (który mógłby zrozumieć tylko inny v-pilot!) widząc na ekranie podejście do pasa które wygląda tak samo, jak w rzeczywistości. Nie dajmy ludziom którzy nas nie szanują i nie rozumieją, odbierać nam tę przyjemność. Każdy spiracony dodatek to gorszy lub opóźniony dodatek w przyszłości, bo praca podwykonawców dużo kosztuje, zwłaszcza, że są to ludzie utalentowani, z pasją i zasługują na każdą złotówkę.

Jestem przekonany, iż wszyscy aktywnie latający wirtualni piloci doskonale to rozumieją.

AK: Jakie masz plany - następna Warszawa i może Lublin. Ale co dalej?

SD: Aktualnie pracujemy równolegle nad Warszawa Chopin (EPWA), miastem Nowy Jork wraz z 9 lotniskami (będą to dwa osobne, bardzo zaawansowane dodatki pod FSX), a także nad updatem Polish Airports vol.1, który będzie zawierał bardzo duże aktualizacje lotnisk EPGD, EPKT i EPRZ oraz lotnisko EPLB Lublin. Update będzie płatny a posiadacze paczki vol.1 otrzymają 50% zniżki na nowy produkt.

AK: Pojawiły się deklaracje, że koniec z robieniem dodatków dla FS9 - czy to prawda?

SD: To prawda, planujemy zakończyć tworzenie dodatków pod tę platformę pod koniec 2013 roku. Liczba użytkowników FS2004 drastycznie spada, co wyraźnie widać po zmniejszonej sprzedaży tych dodatków. Z drugiej strony projektowanie pod FSX jest w wielu aspektach dużo łatwiejsze i mniej pracochłonne. Przypuszczam jednak, że rezygnacja z FS2004 może poskutkować naszym zainteresowaniem inną platformą, na przykład X-Plane. Na razie jest to jednak jedynie przypuszczenie, ale poszukujemy osób, które posiadają wiedzę na temat struktury XP10 i technik projektowania pod ten symulator.

AK: Co uważasz za największy problem polskiej społeczności pilotów wirtualnych?

SD: Za największy problem polskiej społeczności pilotów wirtualnych zdecydowanie uważam piractwo. Każdy nielegalnie umieszczony w internecie plik z naszą komercyjną scenarią bezpośrednio wpływa na zmniejszenie naszych dochodów, wydłużenie prac nad kolejnym projektem oraz potencjalnie na zwiększenie ich cen. Chciałbym jednak zauważyć, iż czasami otrzymujemy zupełnie bezinteresowne darowizny od nieznanym osób. Nikogo do tego specjalnie nie zachęcam, ale takie gesty są bardzo miłe i motywują do dalszej pracy. Tak samo, jak wszelkie pozytywne komentarze na forach internetowych, a zwłaszcza w internetowych sklepach.

Chciałbym natomiast podkreślić cechę polskiego VACC, którą zawsze ceniłem: srogie i profesjonalnie przygotowane ATC, na które narzeka część pilotów. W moim przekonaniu jest to rzecz niezwykle cenna i wybitne osiągnięcie polskiego VACC. Dzięki poziomowi, jaki reprezentuje większość polskich kontrolerów, motywacja wirtualnego pilota do zgłębiania swej wiedzy jest ogromna. Myślę, że ma to duży wpływ na osoby, które zamierzają w przyszłości kontynuować swoją pasję w realu. Wiedza, którą zdobyłem w polskim VACC spowodowała, że szkolenie teoretyczne do licencji PPL przypominało bardziej miłą pogawędkę z instruktorem niż faktyczny kurs. Mam nadzieję, że mimo wszelkich trudności, polskiemu VACC uda się utrzymać poziom „as real as it gets”. Oczywiście zawsze znajdą się osoby, które będą krytykować nawet najlepiej przygotowanych kontrolerów. Nawet takich, którzy w realu też pracują jako ATC. Chciałbym życzyć, aby wszelkie dyskusje tego typu stanowiły bardziej formę szkolenia (wyjaśnienie błędów, rekomendacje na przyszłość), niż zwykłą sprzeczkę. VATSIM daje niesamowitą możliwość przygotowania do latania w realu, a zwłaszcza do latania IFR.

AK: Jakie było Twoje najdziwniejsze doświadczenie lotnicze w wirtualu?

SD: Moje najgorsze doświadczenia były związane z błędami działania symulatora powodującymi przerwanie lotu, najlepsze z niemal perfekcyjnymi podejściami i lądowaniami po najdłuższych trasach. Najciekawszych wirtualnych wyzwań doświadczyłem w swoim kokpicie B739 podczas awarii niektórych elementów kokpitu w trakcie lotu. Raz podczas lotu na Alaskę odłączył się panel, który odpowiadał za wychylanie klap. W Anchorage lądowałem z klapami na pozycji 0, nagrywając jednocześnie film dostępny na YouTube. Innym razem padł program odpowiedzialny za wyświetlacze na main panel (VasFMC). Zaprocentowało wówczas zastosowanie przeze mnie Standby Panel, który był obsługiwany przez inny program (FreeFD). Pozwoliło to na wykorzystanie Standby Panel zgodnie z jego przeznaczeniem, czyli jako przyrządy zapasowe. Dzięki temu bezpiecznie doleciałem do najbliższego lotniska. Kokpity domowe mają również cechę wspólną – zawsze coś psuje się właśnie wtedy, kiedy chcemy popisać się kabiną przed ważnymi gośćmi. Gdy pokazywałem koleżance lądowanie w Rydze (EVRA), padła mi cała nawigacja (radia NAV) i nie byłoby to nic strasznego, gdyby nie pełne i niskie zachmurzenie nad lotniskiem docelowym. Presja była tak duża, że naruszyłem nieco minima (o ile, to już moja prywatna sprawa) i z trudem wylądowałem. Plus był taki, że wspomniana koleżanka została, kilka miesięcy później, moją małżonką.

AK: Dziękuję za rozmowę.

Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 2(32)/2013 • Marzec – 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:

- Piotr Gliński
- Marek Iwiński
- Adrian Klawikowski
- Jan Kral
- Jarosław Wolański

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.



Helikoptery w Poland Cargo

Od kiedy pamiętam, Poland Cargo miało ambicję, by nie tylko latać tam gdzie wszyscy, ale też tam gdzie inni nie latają. Chcieliśmy móc dostarczać przesyłki praktycznie wszędzie. Dlatego właśnie nasza flota wygląda tak, jak wygląda: mamy duże maszyny długodystansowe oraz mniejsze latające na średnich trasach i lokalnie. Są w naszej flocie turbośmigłowe DHC-7. Nasza ikona, która ma możliwość wykonywania operacji STOL. Pozwala mu to operować z niewielkich pasów. C130 Hercules może operować z pasów gruntowych, a ma przy tym przyzwoity udźwieg i zasięg. Zauważyliśmy jednak lukę – części przesyłek nie mogliśmy dostarczać tymi maszynami.

Wpadliśmy wówczas na pomysł, aby w trudno dostępne miejsca latać helikopterami. Pozwoliłoby to nam, wykorzystując w pełni możliwości floty, dowieźć towar praktycznie wszędzie. Zatem kupiliśmy helikoptery i rozpoczęliśmy latanie nimi.

Wielu odradzało twierdząc, że brak dobrych modeli, trudno się lata itp. Mimo to próbowaliśmy. Po czasie okazało się, że modele można znaleźć. Są nawet scenerie robione z myślą o helikopterach. To, co wielu odstraszało, to fakt, że heli są bardzo trudne w pilotażu. Szczególnie w FS2004.

Po części opinia ta bierze się stąd, że kariera wielu pilotów na Vatsim ma się nijak do „as real as gets”. W realu zaczyna się od małych maszyn, klasycznej nawigacji i lotów VFR. Dopiero mając podstawy rusza się dalej. Na Vatsim większość wsiada od razu na bełki czy arbuzy, lata IFR nie mając pojęcia czym jest VFR. To powoduje znaczne braki w ich wyszkoleniu i technice pilotażu.

Trzeba jednak przyznać rację, że wiatraki wymagają poświęcenia sporego czasu na naukę. Są maszynami niestabilnymi. Zmiana jakiegokolwiek parametru powoduje zmianę wszystkich pozostałych. Jeśli na przykład wisimy 2m nad ziemią i chcemy się wzniesić, zwiększamy skok ogólny. Rośnie siła nośna, ale i opór. By utrzymać prędkość obrotową wirnika, silniki muszą wytworzyć więcej mocy, a to powoduje większy moment obrotowy działający na kadłub. Trzeba to wyrównać orczykiem (połączonym ze śmigłem ogonowym). U niedoświadczonego pilota zauważymy najpierw „ucieczkę nosa” z kierunku, a potem przesadzoną reakcję orczykiem i powrót na kierunek. U doświadczonego nie zauważymy nic, bo zwiększając skok ogólny jednocześnie wciśnie orczyk. I to od razu o tyle ile trzeba. Takie nawyki wymagają jednak sporo ćwiczeń.

Kolejną rzeczą odstraszącą od helikopterów jest brak dobrych autopilotów. Te które są, są mało precyzyjne. To kolejne utrudnienie dla „nie latających z ręki”. Nie jest to jednak przeszkoda nie do przejścia. Lecąc VFR, autopilot nie jest bardzo potrzebny. Natomiast w IFR startujemy z ręki, wykonujemy ręcznie procedury i dopiero na przelotowej pomagamy sobie au-

topilotem (z tym sobie poradzą). Przed STARem znów bierzemy sprawy w swoje ręce. Kiedyś leciałem IFR z EPGD do EPWA na Westland Wessex. Dość wolny wiatrak, bez autopilota, więc utrzymywanie precyzyjnie wysokości na drodze lotniczej było rzeczywiście meczące. Wystarczy jednak trochę pogrzebać, aby znaleźć autopilot, który można dołączyć do modelu (opisywane w 2012 roku w Virtual Pilot – przyp. red.).

Zanim odważyłem się polecieć on-line, ćwiczyłem około 6 miesięcy off-line. Pierwsze loty online były wykonywane na Wyspach Owczych na Bellu 412. Był tam znajomy duński kontroler, który zapewniał nam obsługę. Pogoda bywa tam paskudna, więc jeśli ktoś tam latał, to będzie latał prawie wszędzie. Po jakimś czasie spędzonym tam, przenieśliśmy się do naszego huba w Afryce Środkowej. Inne warunki, inni kontrolerzy i nowy helikopter. Zakupiliśmy wtedy z rosyjskiego demobilu Mi-8. Maszyna ta jest dość atrakcyjna z punktu widzenia naszej firmy. Posiada sporą przestrzeń ładunkową i jest bardzo prosto wykonana. To jest maszyna idealna do latania w „dzikich krajach”, nad którymi od czasu do czasu latamy.

Po Afryce przyszła kolej na północną Norwegię: kiepska pogoda i sporo lotów IFR. Nasze helikoptery operowały też z Katmandu w Himalajach. Co prawda rzadko bywa tam ATC, ruch w powietrzu taki sobie, ale latanie w rozrzedzonym powietrzu, przeciskanie się dolinkami, bo góry przewyższają możliwości naszego wiatraka, jest świetnym doświadczeniem dla pilota.

Przyszła wreszcie kolej na Polskę. Baza naszych wiatraków mieści się w Bydgoszczy na EPBY. W naszej flocie testowaliśmy wiele różnych maszyn jak wspomniany powyżej Westland Wessex. Zostaliśmy jednak przy trzech. Bell 412 – fajny model, a poza tym to następca kultowego Huey, klasyka gatunku. Mi-8 – klasyka ze wschodu i spora przestrzeń ładunkowa. Super Puma – również dość fajny model oraz nadmuchiwane rękawy dookoła kadłuba pozwalające wodować, to jak wisienka na torcie.

Na chwilę obecną operujemy nad Polską, Afryką i obsługujemy platformy wiertnicze niedaleko Hong Kongu. Obsługę platform wprowadziliśmy ponad rok temu, więc stosunkowo niedawno. To ciekawa zabawa. Małe wymiary helipadu, różne wystające lub wysokie elementy bezpośrednio obok lądowiska i wiatr wiejący praktycznie zawsze. Wszystko to powoduje, że żadne lądowanie nie jest takie samo. Mimo tego, jak dotąd latamy bez wypadku. W przyszłości rozważany jest „Oil Rug service” również w Europie na Bałtyku lub Morzu Północnym. Jako ciekawostkę mogę powiedzieć, że dodaliśmy „nasze” platformy do sytemu FSA. (JW)

PolandCargo.pl





De Havilland Dh89 Dragon Rapide

Krótki rys historyczny

Samolot pasażerski De Havilland DH-89 Dragon Rapide zaprojektowano oraz zbudowano w De Havilland Aircraft Company. Powstał jako wersja rozwojowa bardzo udanego samolotu De Havilland DH-84 Dragon, z większego czterosilnikowego De Havilland DH-86 Dragon Express zapożyczono kryte płótnem skrzydła oraz podwozie zabudowane na stałe w opływowej gondoli silników. Koncepcja konstrukcyjna dwupłata o stałym podwoziu z osłoniętymi kołami o konstrukcji drewnianej pozostała ta sama. Zastosowano jednak mocniejsze silniki de Havilland Gipsy Six, dopracowane zostały skrzydła, w których zaokrąglono końcówki, a także zmieniono kształt kadłuba. Prototyp został oblatany 17 kwietnia 1934 r. Pierwszym operatorem cywilnym samolotu były linie lotnicze Hillmans Airways Ltd. Stosowany był jako maszyna komunikacyjna do przewozu pasażerów i poczty.

Dane Techniczne

- rozpiętość skrzydeł: 14,63 m,
- długość: 10,51 m,
- wysokość: 3,13 m,
- powierzchnia nośna: 31,59 m²,
- masa własna: 1465 kg,
- masa całkowita: 2495 kg,
- prędkość maks.: 252 km/h,
- prędkość przelotowa: 212 km/h,
- pułap: 5100 m,
- zasięg: 930 km.

A w symulatorze

Darmowy plik dostępny jest na Avsim Library w formacie exe. Autorami są: D. Garwood, D. Booker, S. Maurri, B. Withers, M. Hambly.

Jest to dosyć dobrze skonstruowany model. Wygląd zewnętrzny zdaje się nie budzić zastrzeżeń co do wierności w stosunku do oryginału. Model posiada dwa malowania z RAF: kamuflaż złożony z nieregularnych plam zielonych i ziemistobrązowych oraz drugi jako jednolity szary.

Wewnątrz mamy do dyspozycji bardzo ubogi choć wiernie wyglądający zestaw urządzeń. Mieści się on w kilku odrębnych panelach. W widoku VC po obróce-

niu głowy ukazują się dodatkowo pasażerowie. Nie jest to niezbędne, ale pozwala na czerpanie dodatkowej radości z lepszego odwzorowania realiów.

Słów kilka o pilotażu tego ptaszka. Otóż nie posiada on wyposażenia niezbędnego do lotów IFR stąd też będzie budził zainteresowanie jedynie zwolenników latania VFR. Nie posiada autopilota, w związku z czym pilot zmuszony jest do ciągłej kontroli maszyny oraz jej położenia w przestrzeni. Według mnie stanowi to bardzo dużą zaletę, gdyż nie pozwala to na zastosowanie jakichkolwiek uproszczeń, a wirtualny lot nabiera realizmu. Próba „zgwałcenia samolotu” wciśnięciem domyślnego skrótu uruchamiającego autopilota kończy się zatrzymaniem wznoszenia na wysokości, na której wciśnięto przycisk. Samolot jest dalej sterowny. Można nim wykonywać zakręty bądź wznosić i opadać (tu działanie auto jakby usilnie próbuje wznieść lub zniżyć się do zadanego poziomu)



Z uwagi na jego niewielką masę jest dosyć podatny na wiatr. Niemniej pilotowanie go sprawia dużo satysfakcji.

Co w modelu odbiega od rzeczywistości? Niejako podrasowano jego zasięg gdyż można nim przelecieć 1040 km na wysokości 5947 m. Choć można to uznać za dane techniczne maksymalnie osiągnięte przez samolot, a nie dane do normalnego latania.

Dosyć uproszczone jest także malowanie. Można by doszukiwać się choćby śladów połączeń płótna. Co jednak nie umniejsza piękna samolotu. Malowanie może też być postrzegane jako zaleta, gdyż stworzenie malowania zajmuje mniej czasu nawet, gdy nie dysponujemy „czystym” paintkitem. Bardzo łatwo zrobić samemu autorskie malowanie. Wystarczy odrobina pracy z szarym zestawem i mamy gotową bazę. (PG)



Obsługa naziemna, czyli

Ground Services for FSX

Pewnie każdy vpilot chciałby jak najwierniej odwzorować „real”. Lot składa się nie tylko z fazy „w powietrzu”, ale również z tego co się dzieje z samolotem na ziemi. Dla użytkowników FSX stworzono dodatek, (płatny) który zapewnia obsługę naziemną. Program Ground Services for FSX wyprodukowany przez FSDT. Program obsługuje się w trybie okienkowym, okienko wywołujemy klawiszami Ctrl+F12. Jakie są funkcje programu?

Przed odlotem



Mamy zapewnioną prawie pełną obsługę naziemną samolotu (nie ma mechaników i odladzania). Co oferuje program?

- ładowanie pasażerów i ich bagaży na pokład,
- ładowanie cateringu,
- tankowanie paliwa,
- wypychanie.

Catering - wywołujemy okienko 2, pojawiają się schody, wózek bagażowy, „pchacz” (Mulag), podjeżdża samochód z „żarciem”, ludzik zaczyna ładować na pokład samolotu smakołyki. Dodatkowo pojawia się na znanym wszystkim użytkownikom FSX „zielonym pasku” u góry ekranu informacja o przebiegu operacji. Ruchy pojazdów i ludzika są animowane (ma nieco „drewniane ruchy”), w tle fajne dźwięki.



Zakończyliśmy ładowanie cateringu, czas na paliwo :) naciskamy 3, za chwilę podjeżdża cysterna. Pojawia się okienko „Paliwo i ciężar użytkowy” FSX w którym możemy zatankować samolot. Niestety nie ma tutaj rozwijania węży, ludzik się nie pojawia. Po zamknięciu okienka FSX, cysterna po chwili odjeżdża.



Czas na pasażerów i bagaże. 4 na klawiaturze i zaczyna się ruch wokół samolotu. Podjeżdżają transportery bagaży, wózki bagażowe, autobus z pasażerami. Niestety autobusem nikt nie przyjechał :(Autobus szybko odjeżdża, zaczyna się ładowanie bagaży pasażerów na pokład.



Oczywiście jak w czasie poprzednich operacji dostajemy informacje tekstową na „zielonym pasku”, każdej operacji towarzysza odpowiednie dźwięki.

Samolot załadowany, czas na wypychanie i uruchamianie. Wybieramy kierunek wypychania.

Dla mnie to najfajniejsza i najważniejsza funkcja GSX. Z poprzednich nigdy nie korzystałem online, z tej korzystam zawsze. Jak to wygląda? Odjeżdżają schody i inne pojazdy. Podjeżdża „pchacz”. W słuchawkach słyszymy koordynatora ruchu na-



ziemnego (tak się chyba nazywa facet (kobieta) odpowiedzialny za wypychanie). Słychać odgłosy podpinania dyszla. Jeśli nie macie „zaciągniętego ręcznego” - czytaj hamulca postojowego, nic się nie będzie działo, dopóki tego nie zrobicie. Drewniany ludzik przypomni Wam (na pasku) o zgodzie na lot i konieczności włączenia APU (jeśli używacie GPU). Następnie podaje komendę zwolnienia hamulca postojowego - nie zwolnicie hamulca, wypychanie się nie zacznie. Zwolnicie, otrzymujecie informację „all engines clear, start at will”. Wypychanie jest precyzyjne.

Gdy znajdziecie się „na pozycji” otrzymacie polecenie włączenia hamulca postojowego, usłyszycie odgłosy odpinania dyszla. Następnie dostaniecie informację „left is clear, right is clear”. To ostatnie słowa ludzika w słuchawkach. Pokaże się Wam jeszcze



na pasku „have a good trip”. Program działa w oparciu o AFCAD, więc w zasadzie nie trzeba nic ustawiać. Działa równie dobrze na lotniskach płatnych jak i darmowych, czy demo. W zależności od typu samolotu pojawiają się różne pojazdy. Np. inny autobus podjeżdża do „Embriona”, inny do „Benka”. Podobnie jest z „pchaczem”.

Po zakończeniu wypychania ludzik pomacha nam ręką na pożegnanie, możemy zwalniać hamulce i kołować.

Po wylądowaniu

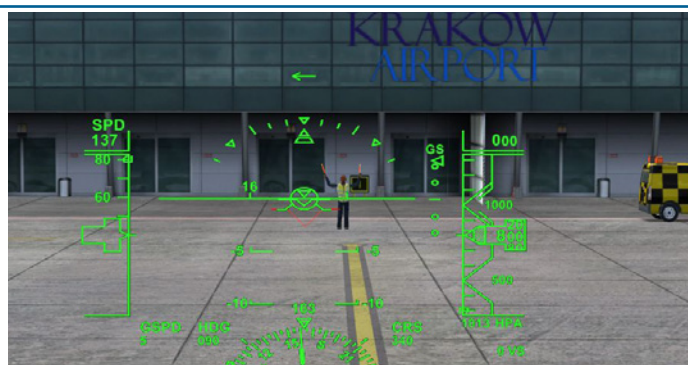
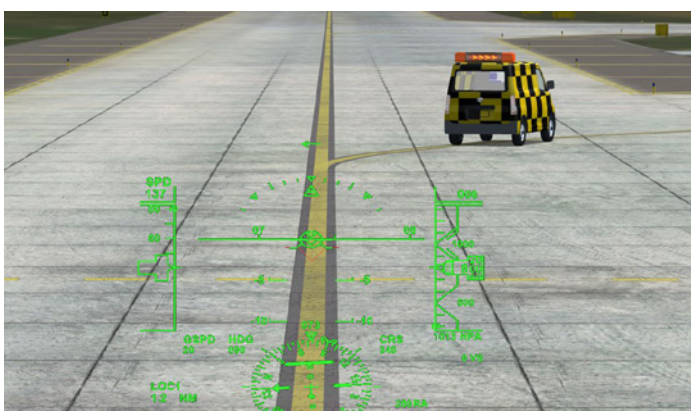
Prosimy o asystę „follow me”. Tutaj znowu zastrzeżenie - nie korzystam z tej funkcji w czasie lotów online. Dlaczego? Na lotniskach o rozbudowanym układzie dróg kołowania nigdy nie wiadomo jakimi drogami „follow me” poprowadzi nas do celu.

W okienku wybieramy stanowisko, po chwili pojawia się samochód. Ładnie błyska światłami, prowadzi nas na wybrane stanowisko.

Na belce samochodu pojawiają się instrukcje dotyczące kołowania.

Przed naszym dokołowaniem na wybrane stanowisko, samochód parkuje, ludzik wysiada i zaczyna się zabawa pałkami.

Jesteśmy precyzyjnie kierowani na stanowisko postojowe, na-



stępnie otrzymujemy polecenie wyłączenia silników. Lot zakończony. Pozostaje nam wezwać ekipę do rozładunku samolotu.

Znowu podjeżdżają schody, transportery, wózki i zaczyna się taniec ekipy wokół samolotu. Pozostaje dopilnować, aby ludziki nie nie uszkodziły ;)

Podsumowanie

Zalety programu:

- urozmaica latanie,
- częste aktualizacje,
- potrafi przyjemnie zaskoczyć (inna firma będzie nas obsługiwać w Krakowie, inna we Frankfurcie),
- działa na każdym lotnisku i z każdym samolotem (oczywiście Cessny nie wypchniemy ;-)
- duże możliwości konfiguracyjne (na poniższym screenie tylko podstawowe, dużo więcej możliwości konfiguracji opisano w manualu),
- łatwość obsługi,
- ładne dźwięki,
- czytelny i obszerny manual (40 stron).

Wady:

- brak „ludzików” pasażerów,
- cena (29,90 €+VAT).

Program jest typowym gadżetem. Da się bez niego latać, ale czyni latanie przyjemniejszym.

Czy warto kupić? To już musicie ocenić sami.

Na koniec prośba do kontrolerów. Jeśli zauważycie, że samolot po wypchnięciu stoi minutkę i dopiero zgłasza do kołowania, nie złościć się na pilota. To ekipa naziemna z GSX odpina dyszel ;) (MI)

(Samolot: Embraer 175 (FeelThere E-jets for FSX v.2, malowanie McPhat Studio). Sceneria: EPKK Drzewiecki Design)

