

V MIESIĘCZNIK WIRTUALNYCH PILOTÓW VIRTUAI PILOT

POWERED BY  CASSUBIAN

Nr 3(33)/2012 • Maj – Czerwiec



W tym numerze

- Wieści z frontu walki 2
- DEDAL II – ready for dearture..... 4
- Znowu muszę przeinstalować FS 5
- Wywiad z Leszkiem Brzezińskim..... 7
- Zakończenie 9

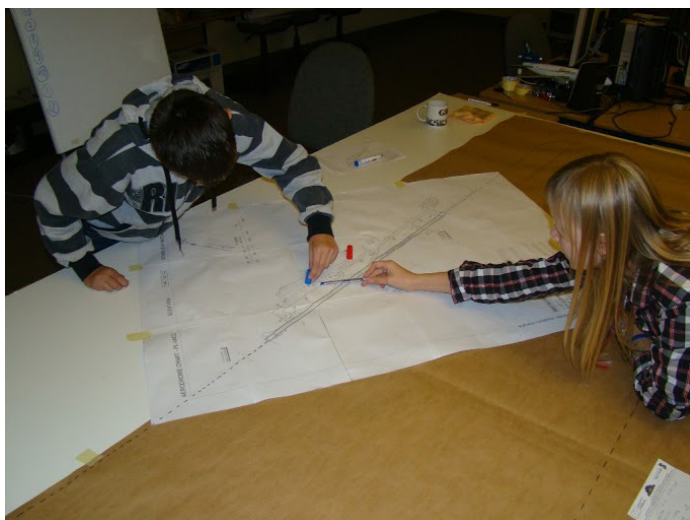
Źródło: wikimedia.org

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

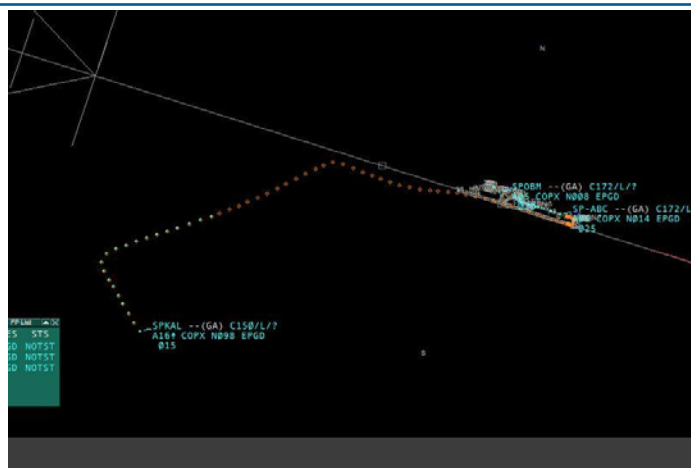
Wieści z frontu walki o lepszą przyszłość naszej wirtualnej ojczyzny



Mija ósmy rok działalności Koła Symulacji Lotniczych w Gimnazjum w Sierakowicach. Przewinęło się przez nie łącznie 49 osób, z czego 11 to dziewczyny – ten wskaźnik podaję, jako dowód, że próbujemy przełamać stereotypy dotyczące płci także w obszarze lotnictwa. Z działań które kontynuujemy z poprzednich lat jest budowa kokpitu A320, która, co trzeba przyznać, idzie dosyć wolno, raz ze względu na ograniczenia czasowe, dwa – finansowe. Poza tym, dzieciaki nie mogą siedzieć non stop w sklejkach, płycie i oparach kleju, bo trzeba realizować program. A ten ulega stałej ewaluacji i dzisiaj wgląda zasadniczo inaczej, niż przed kilkoma laty, głównie dzięki nowym możliwościom technicznym, o których słów kilka poniżej.

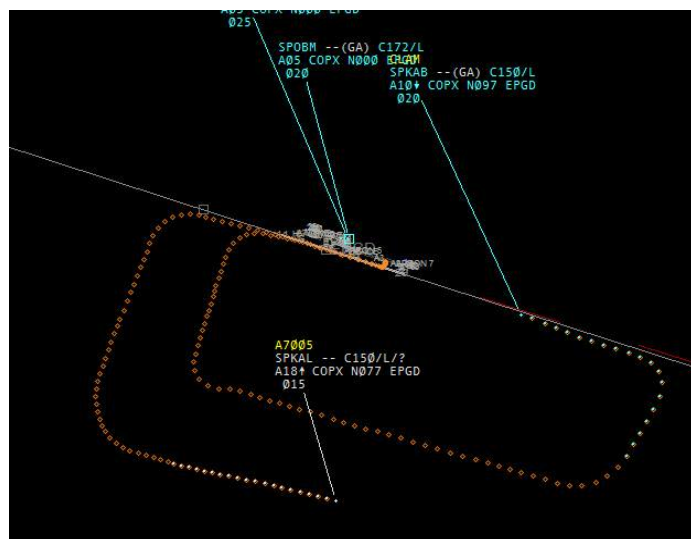


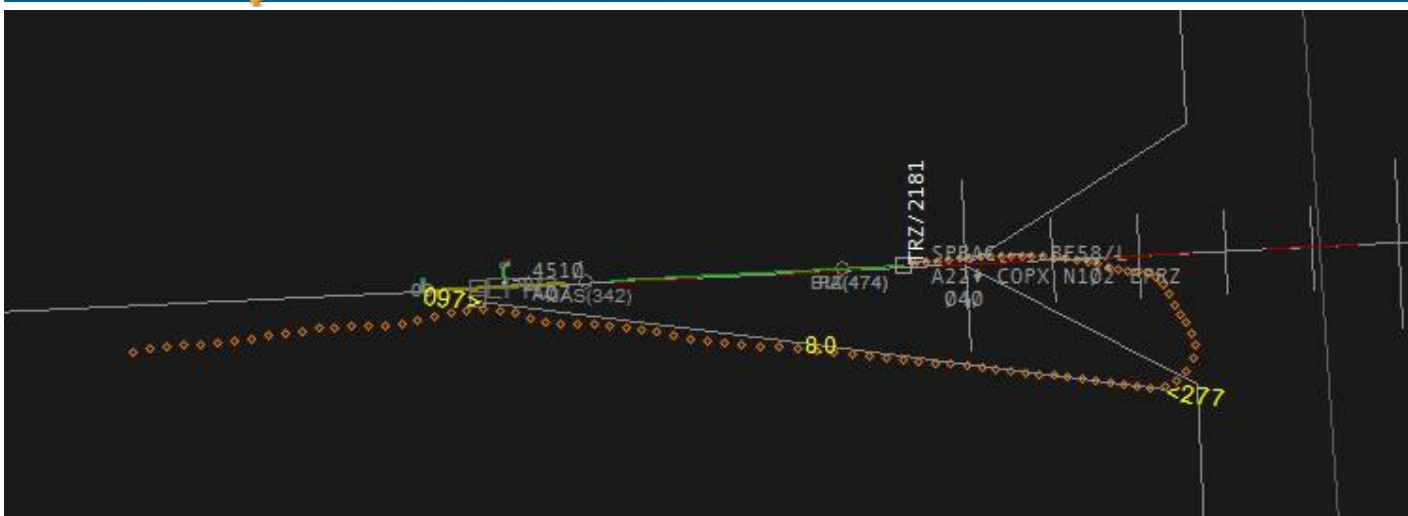
Główną nowością jest własny serwer FSD, który funkcjonuje identycznie jak serwery Vatsim – uczestnicy łączą się przez FSInn/SB, pogoda itp. – wszystko jak na VS. To dało możliwość wykorzystania do kontroli programu EuroScope, który zastąpił wysłużony i nieaktualny ATC Radar Screen, który z racji swoje-



go wieku ograniczał w znacznym stopniu zakres merytoryczny zajęć. Jak dokładny jest ES wiedzą w zasadzie wszyscy, więc i członkowie KSL musieli przewartościować pojęcie „dokładność”, zaczęliśmy więc od podstaw. Płyta EPGD w dużym powiększeniu (samodzielnie rozebrana i złożona), dodany krąg ustalony wraz z elementami i miesiąc „zabawy” pionkami na papierze. Ale efekty były wyśmienite. Zupełnie nowe podejście kursantów i jakość pracy dla mnie jako „kontrolera”. Po miesiącu uczniowie mogli zasiąść za stery – odkurzyliśmy pocziwą C150 i 172, powtórka z podstaw mechaniki lotu, realna pogoda uatrakcyjniała zabawę/naukę, nieraz niestety krzyżowała plany, ale szybka interwencja na serwerku czyniła „cuda” ;). Udało się też odłożyć trochę środków na nowy komputer o w miarę dzisiejszych parametrach, więc do dyspozycji mamy już cztery maszyny i stanowisko kontroli, na finiszu jest składanie piątej maszyny. Nic nie działa tak mobilizująco na uczniów jak wzajemna obserwacja i świadomość tego, co się robi, bo na bieżąco każdy widzi, na ile sobie radzi/nie radzi. Pierwsze kręgi były... cóż, dosyć bezkręgowo... Rzeczywistość okazała się nieco trudniejsza, niż przewidywali, ale za to spocone dłonie i drżący głos gwarantował dobrą zabawę.

Z biegiem czasu szło coraz lepiej – kręgi zaczęły przypominać kręgi, frazeologia weszła w krew, a i sprawność operacyjna doszła do dobrego poziomu. Dołożyliśmy oczekiwania, zaczęliśmy symulować krowy na pasie – no jednym słowem – wszystko, co w tym obszarze powinno się pojawić. Proszę mi wierzyć – nie

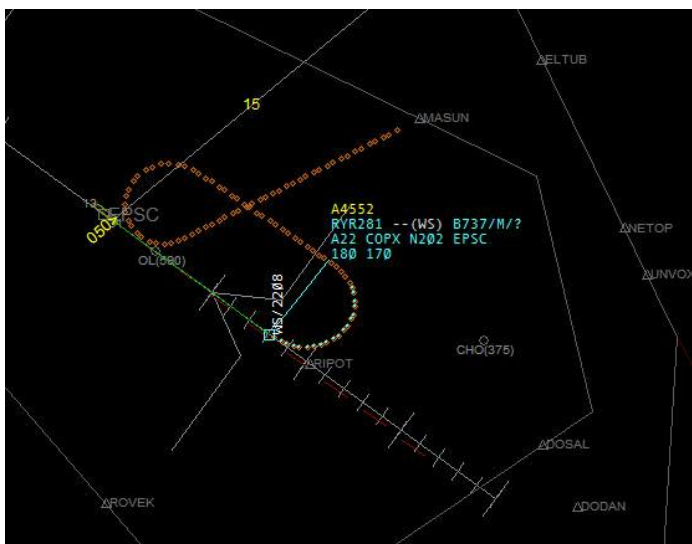




tak nie cieszy belfra, jak widoczne skutki pracy własnej dzieciaka.

Kręgi – teoria i praktyka zajęła nam łącznie 3 miesiące. Wiem, że długo, ale szkolna forma zajęć ma swoje ograniczenia.

Jeszcze przed końcem 2012 roku rozpoczęliśmy naukę podstaw radionawigacji. Na początek w oparciu o nieaktualną już procedurę Y do pasa 29 w EPGD – mimo, że już nie obowiązuje, to z dydaktycznego punktu widzenia pozwala na naukę w praktyce wszystkich niezbędnych elementów – a więc radiale, holding i techniki wejścia, DME/ILS i inne. No tutaj już tak kolorowo nie było, choć widać, że fascynacja wzrosła, bo pojawiały się pytania, dyskusje i... porażki w stylu „czemu samolot nie leci tam, gdzie chcę” lub „czemu ta zielona kreska nie idzie do środka”... Przechodził to każdy newbie, więc wiadomo, o co chodzi. Ziomowe, długie jak nigdy, popołudnia z mapą w ręku i w kokpicie zaczęły w końcu dawać rezultaty:



Nie wszystkim idzie to jednakowo, nie wszyscy jeszcze czują się w miarę pewnie, ale mnie i tak cieszy to, jak sobie dzieciaki radzą. Frazeologia zasadniczo poprawna, choć na razie po polsku, nie naciskam, bo i tak mają dosyć stresu z resztą. Nie wiem czy do końca roku uda nam się wyrobić ze STARAMi i SIDami, o planowaniu tras i FMC nawet nie myślę. Cieszę się jednak na to, bo wszyscy aktualni kursanci to dzieciaki z I i II klasy gimnazjum, więc mamy jeszcze rok na wspólną pracę. Po urucho-

mieniu piątego symulatora, będzie już naprawdę gęsto i skończy się kolejka, kto leci następny. Jeśli wszystko dobrze pójdzie, to może w przyszłym roku szkolnym przejdziemy z naszego serwera KSLnet do VS, byście sami mogli sprawdzić, czy czasem nie ściemniam, czego i Wam i sobie życzę (choć zły potem, to będę wtedy ja;-)).

Pozdrawiam z frontu!

(AK)

Stopka redakcyjna

Miesięcznik Virtual Pilot

Nr 3(33)/2012 • Maj – Czerwiec

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
- 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.



DEDAL II – ready for dearture...

W lipcu ubiegłego roku zakończyliśmy realizację edukacyjnego projektu lotniczego pt. „Śladami Dedala – mierz wysoko, ale rozważnie” współfinansowanego ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego. Projekt zyskał uznanie w oczach Ministerstwa Rozwoju Regionalnego za innowacyjność w edukacji i został w listopadzie laureatem konkursu „Dobre Praktyki 2012” i otrzymał tytuł najlepszego projektu roku w kategorii zgłoszeń beneficjentów (fot.)

Jak większość wie, kończy się okres programowania, w związku w niektórych priorytetach ogłoszono ostatnie konkursy na ostatnie środki. Chcąc wykorzystać sytuację zgłosiliśmy się z drugą edycją Dedala i udało się uzyskać środki w kwocie niecałych 50 tysięcy zł.

Projekt ruszył od połowy kwietnia, zakończona jest już rekrutacja i niebawem pierwsze działania. Co w planach? Ano 50 godzin zajęć z ludźmi ze świata lotnictwa, wyjazdy studyjne do instytucji lotniczych, w tym roku mam nadzieję ubłagać nieubłagany dotąd EPGD, żeby nas przyjęli z wizytą – swoją drogą dziwne, że staram się o to od tylu lat, a odzewu brak... podczas gdy np. Ławica zawsze witała nas z otwartymi ramionami... Oficjalnym partnerem w tej edycji projektu jest Aeroklub Słupski, bo nie-

oficjalna współpraca w poprzednim roku wyszła nam bardzo dobrze i chcemy te kontakty rozwinąć. Dzięki temu dzieciaki będą miały podstawy teorii z instruktorami AS, loty zapoznawcze na szybowcach za wyciągarką i dodatkowo na Cessnie 150. Nowością w tym roku będą zajęcia z modelarstwa, bo w tej dziedzinie AS ma mistrzów świata, Europy i Polski – tego sam jestem ciekaw, bo nigdy nie miałem do czynienia z profesjonalistami z tej „branży”. Będziemy kontynuować budowę A320 – stolarka jest na ukończeniu, teraz być może uda się kupić pierwszy z komputerów, co uciągną to ustrojstwo. Dodatkowo zbudujemy uproszczony kokpit C150, który poza zajęciami w KSL będzie służył w sezonie jako trenażer w Słupsku. Będzie to szóste stanowisko do pracy w pracowni KSL, co w połączeniu z własnym serwerem FSD daje już spore możliwości „zabawy”. Projekt będzie trwał do grudnia 2013 roku. Wczesną jesienią przewidziany jest finałowy konkurs wiedzy lotniczej, którego pięciu laureatów poleci na trasie EPGD-EPKK-EPGD z naszym rodzimym przevoźnikiem na kilka dni do grodu Kraka. Tam w planach oprócz „czilałtu” - zajęcia w MLP i zwiedzanie Balic.

Mam nadzieję, że wszystko uda się zrealizować, a dzieciakom spodoba się tak jak w zeszłym roku. Nie mam ambicji zrobienia z nich pilotów, ale chciałbym pokazać, że lotnictwo to bogaty świat i, że możliwości pracy nie kończą się na prawym lub lewym stołku – to akurat w poprzednie edycji, głównie dzięki Marcinowi Okoniowi z EPPO udało się osiągnąć z nawiązką. Będziemy informować na bieżąco. Czołem!

(AK)



KAPITAŁ LUDZKI
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Gimnazjum im. Józefa Piłsudskiego w Sierakowicach

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI
FUNDUSZ SPOŁECZNY



Projekt współfinansowany przez
Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Znowu muszę przeinstalować FS

Chyba każdy, kto używa Flight Simulatora od kilku lat w końcu dochodzi do wniosku, że trzeba go przeinstalować. Przyczyny są różne, np.:

- problem CTD, czyli *crash to desktop* – FS nagle kończy pracę bez żadnej informacji,
- komunikat OOM, *out of memory*, który zwykle daje szansę polatać jeszcze przez 1-2 minuty, zanim całkiem padnie,
- nagle zwalnianie symulacji lub klatkowanie,
- problemy ze sceneriami,
- niedziałające modele samolotów.

W tym artykule spróbuję napisać jak zainstalować i utrzymywać „efesa”, żeby działał długo i z małą ilością błędów. Dlaczego nie napisałem „bezbłędnie”? No cóż, w sprawie cudów proszę się zwracać do najbliższej parafii. Problemy mogą się zdarzać, ale powinniśmy tak przygotować instalację, aby łatwo je było zdiagnozować i usunąć.

W sieci toczy się dyskusja na temat metod instalacji i reinstalacji. Z pewnością prezentowana propozycja nie jest jedynym rozwiązaniem. Mam nadzieję, że jest optymalnym. Zachęcam do dyskusji i dzielenia się własnymi doświadczeniami na forum.

Instalacja Windows i FS

Komplet szczegółowych informacji technicznych jak zainstalować Windowsy i Flight Simulator znaleźć można na SimForums w postach użytkownika NickN. Warto zacząć tutaj: http://www.simforums.com/forums/win-xp64-and-windows7-help_to_pic34141_post198187.html#198187. Przekazując jego treść w dużym skrócie (na pewno nie zastępującym pełnej lektury) przedstawię kilka punktów, które są ważne dla przyszłego dobrego działania FS.

Jeśli to tylko możliwe, poświęć oddzielny komputer wyłącznie dla FS. Jeśli to zbyt duże poświęcenie, a dla większości pewnie tak jest, spróbuj przynajmniej zainwestować w dodatkowy dysk i postaw na nim drugą kopię Windows, FS i programy z nim związane. Aplikacje zainstalowane na jednej kopii Windows oddziałują na siebie i część z awarii, które występują po 1-2 latach od instalacji FS może być przez to spowodowana. Takie błędy są praktycznie nie do wyśledzenia. Jedynym rozwiązaniem staje się wtedy rzeczywiście reinstalacja wszystkiego.

Reinstalacja tylko FS nic nie daje. Trzeba reinstalować cały system od zera. Przyczyny reinstalacji często tkwią poza folderem Flight Simulatora.

Jedną z przyczyn wolnego działania FS jest latencja dysków. Latencja to czas przesuwania głowicy pomiędzy odczytem danych z jednego miejsca na dysku a odczytem z innego. W celu jej zminimalizowania optymalnie jest instalować programy jak najbliżej początku dysku (środku). W praktyce osiąga się to poprzez:

- używanie jak największych dysków – silne upakowanie danych na małej przestrzeni,
- jednocześnie niewielki stopień ich wykorzystania – Windows domyślnie umieszcza dane na początku,
- częstą defragmentację i optymalizację.

Najlepiej poświęcić dwa dyski na instalację. Na pierwszym zainstalować Windows i FS, a na drugim inne aplikacje oraz folder Addon Scenery. Mając do dyspozycji tylko jeden dysk, na pierwszej partycji należy postawić system i FS, a na drugą przenieść Addon Scenery. Osobiście nie testowałem dysków SSD, które nie mają problemu latencji. W sieci można znaleźć sporo recenzji i poradników dotyczących tych dysków. Ich słabą stroną jest limit liczby zapisów.

W trakcie instalacji wielokrotnie wykonuj defragmentację i optymalizację dysku. Najlepiej po każdej większej aplikacji, czyli zaraz po instalacji Windows, po zainstalowaniu pakietu podstawowych aplikacji (przeglądarka, antywirus, itp.), po instalacji FS, po instalacji dodatków. Używaj w tym celu specjalistycznych programów (np. Ultradefrag), a nie wbudowanej aplikacji w Windows. Dla dysku systemowego należy przeprowadzić szybką optymalizację (przesunięcie danych do początku dysku, ale bez ruszania plików systemowych). Pełna optymalizacja dysku systemowego może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego – zwolnić działanie systemu. Natomiast na partycji z Addon Scenery należy robić pełną optymalizację. Każda defragmentacja powinna być poprzedzona opróżnieniem kosza, folderu plików tymczasowych, archiwum przeglądarki. Inaczej śmieci będą się mieszały z wartościowymi danymi, co ograniczy efektywność defragmentacji.

FS jest starym programem. Jego twórcy nie przewidzieli korzystania z wysokich rejestrów pamięci powyżej 4GB. Sam FS9 wykorzystuje do 2GB pamięci. Istnieją programy modyfikujące to zachowanie. Odradzam korzystanie z nich, ponieważ zauważyłem, że zwiększają one znacznie prawdopodobieństwo zaliczenia CTD.

Działanie FS można zoptymalizować używając odpowiednich ustawień, nHancera lub nVidia Inspector. Zostało to szczegółowo opisane na stronie, której link podałem na początku.

Instalacja scenerii

Scenerie potrafią spowodować wiele problemów z wydajnością. Dlatego należy je instalować w taki sposób, aby łatwo można było je wyłączać. Kilka podstawowych zasad:

Przenieś folder Addon Scenery na drugi dysk. Przenieść można również folder Scenery, o ile nie używasz Ultimate Terrain. UT zgłasza błąd, jeśli folder Scenery jest nie tam, gdzie powinien. Być może utworzenie linku do katalogu rozwiązuje problem, ale tego nie testowałem. Oczywiście trzeba zmienić ścieżki w pliku scenery.cfg.

Niczego nie instaluj bezpośrednio w Addon Scenery, inaczej nie będziesz w stanie zdiagnozować problemów ze sceneriami. Załóż podkatalogi i w nich instaluj/wgrywaj scenerie. Wygodnie

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

jest zrobić 3-stopniową hierarchię katalogów: 1) kontynent, 2) kraj, 3) lotnisko (ICAO jako nazwa katalogu).

Jeśli sceneria wymaga instalacji, utwórz katalog TMP i wskaż go jako miejsce instalacji. Następnie ręcznie przekopiuj pliki do odpowiedniego podkatalogu w Addon Scenery i zmodyfikuj ścieżkę w pliku scenery.cfg. Niektóre płatne scenerie wymagają instalacji w folderze FS (np. Aerosoft) i nie lubią przenoszenia lub zmiany nazw katalogów.

Do zarządzania sceneriami proponuję używać programu FS Scenery Manager (<http://www.flightxtreme.com/old.htm>). Pozwala on na obsługę pliku scenery.cfg, dowolne włączanie i wyłączanie scenerii oraz tworzenie grup. Jako grupy można zdefiniować kontynenty lub kraje i przypisać do nich scenerie lotnisk. Wystarczy wówczas jedno kliknięcie, aby wyłączyć całą grupę lotnisk i tym samym przyspieszyć działanie FS.

Niektóre scenerie instalują pliki w głównym folderze Scenery. Po odinstalowaniu scenerii mogą one tam pozostać i powodować kolizje z innymi sceneriami. Należy unikać instalowania dużej liczby niepotrzebnych scenerii. Można zainstalować setki lotnisk, ale ile z nich tak naprawdę odwiedzisz? Ja instaluję lotniska dopiero wtedy, gdy na nie lecę po raz pierwszy. To pozwala na zminimalizowanie liczby używanych scenerii i ograniczenie potrzeby ich odinstalowywania.

Użytkowanie FS

Niektórzy twierdzą, że po każdym locie trzeba zrestartować komputer, aby wyczyścić pamięć i aby wszystko działało jak należy. Ośmielam się nie zgodzić. Można wykonać kilka lotów nawet bez ponownego restartu FS. Powiem więcej, można nawet zahibernować Windows z uruchomionym FS i jedyne co trzeba będzie zrobić po uruchomieniu, to ponowne połączenie się z Vatsim. Sam tak latałem. Jednak jeśli dodatki, z których korzystamy

(maszyna, scenerie) posiadają błędy, to po kilku takich lotach ujrzymy OOM.

Lepszą opcją jest zapisywanie lotu i restart FS po 1-2 lotach. Trzeba jednak zauważyć, że niektóre modele samolotów mogą mieć problemy z uruchomieniem lotu zapisanego. Pozytywne testy przeszły u mnie ATR-72 od Flight1, Avro RJ od QWSim oraz BaePanelProject, Airbusy od iFDG.

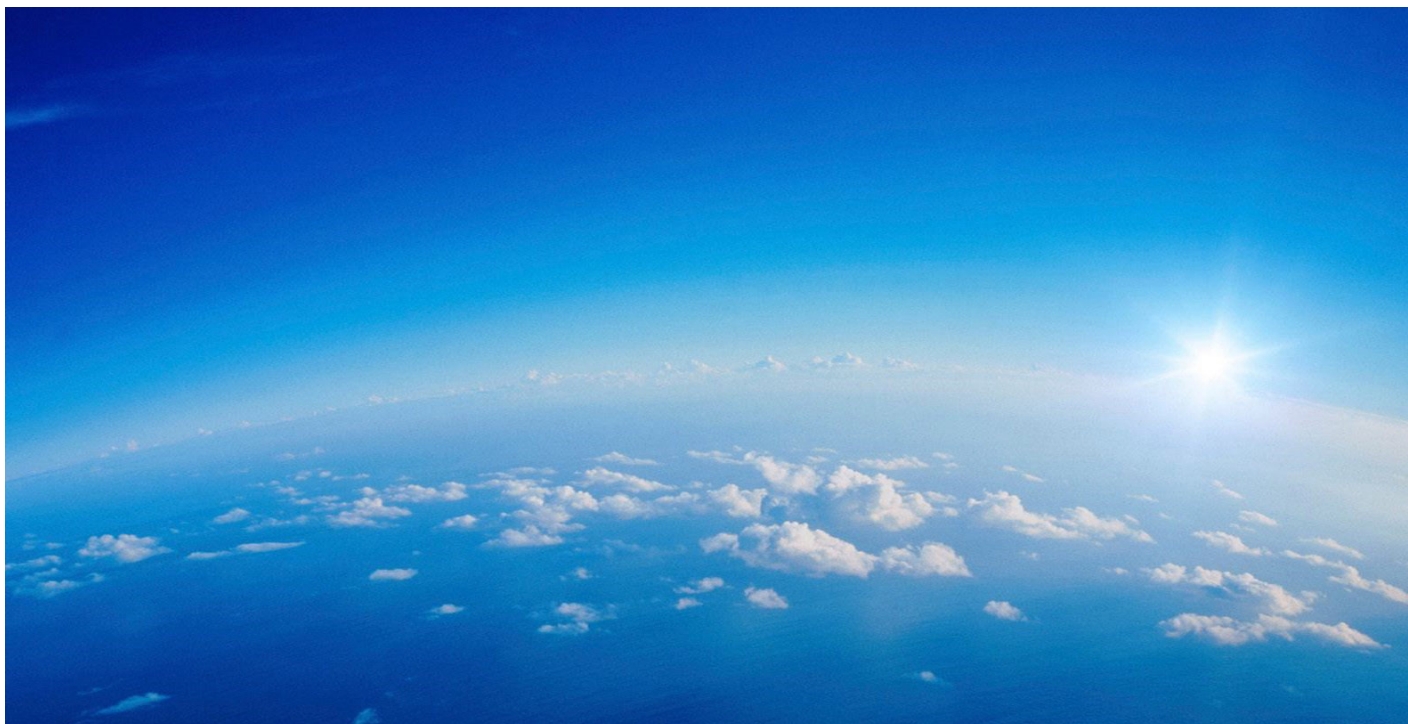
W pogoni za realizmem tego co widać na ekranie, wielu użytkowników stara się maksymalnie wyciągnąć parametry grafiki. Dobrze zrobiona konfiguracja powinna jednak uwzględnić pochmurny dzień na zatłoczonym lotnisku. Spadek wydajności w takiej sytuacji może popsuć całą zabawę uczestnictwa w zlocie. Lepiej więc poświęcić trochę jakości chmur.

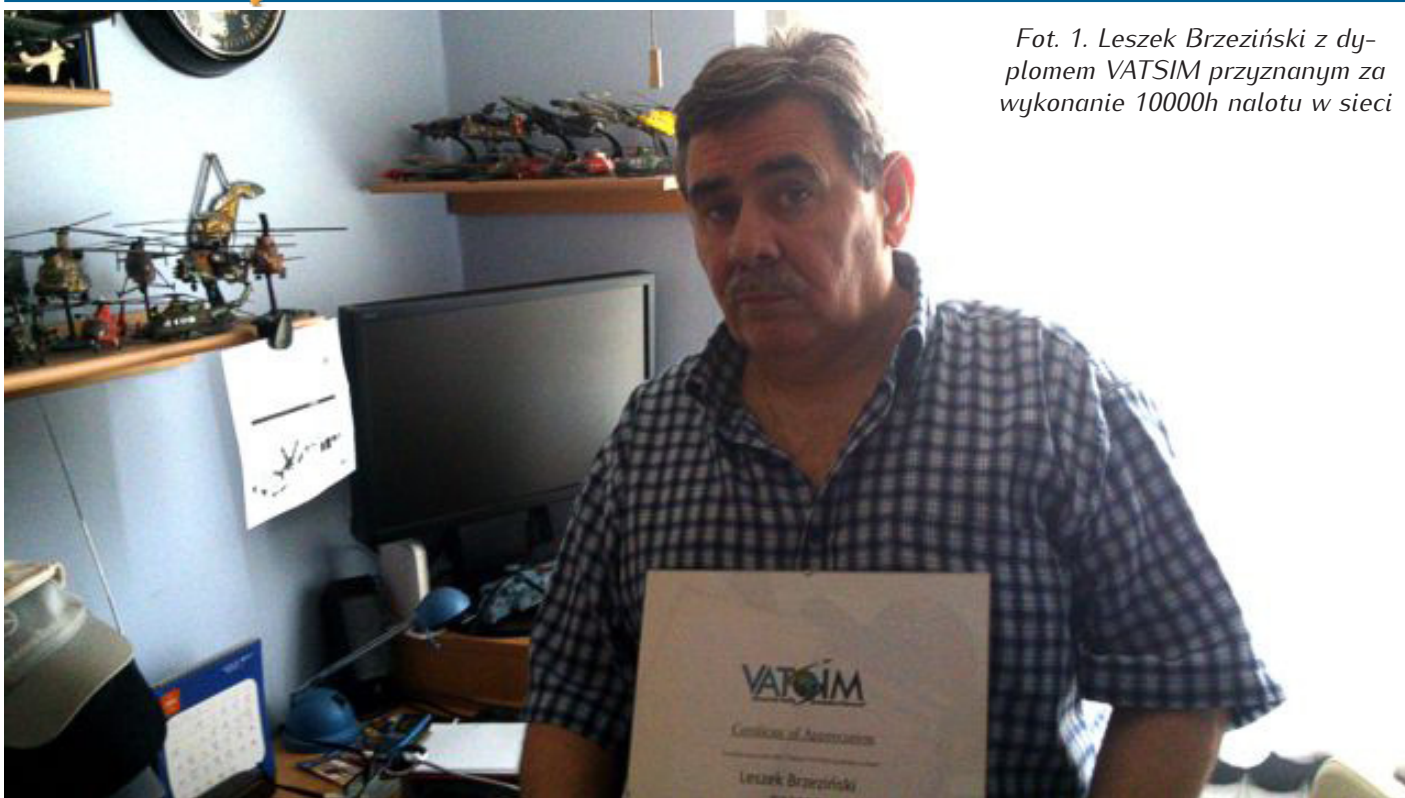
Problemem mogą być także doinstalowane modele maszyn AI. Pozwalają nam one oglądać samoloty w realnych malowaniach, ale niosą za sobą ryzyko – błędy w teksturach modeli mogą wpływać na klatkowanie. Używając FSInn można łatwo sprawdzić, które modele AI są aktualnie wykorzystywane. W przypadku nagłego spadku wydajności w pogodny dzień warto poszukać przyczyny w folderze Aircrafts.

Podsumowanie

Nie wiem czy można za pierwszym razem dobrze (czyt.: na długo) zainstalować FS. Moja pierwsza instalacja wytrzymała rok. Jednak obecna, zrobiona zgodnie ze wskazówkami opisanymi powyżej, działa już 2 lata i na razie nie myślę o reinstalacji. Owszem, zdarzają się problemy, ale nie częściej niż raz na kilka miesięcy. Dzięki uporządkowaniu wszystkich dodatków oraz instalacji scenerii dopiero, gdy są potrzebne, mogę łatwo diagnozować i eliminować problemy. Gdy następnym razem będziesz reinstalować FS, przypomnij sobie o tym artykule. ☺

(SW)





Fot. 1. Leszek Brzeziński z dyplomem VATSIM przyznanym za wykonanie 10000h nalogu w sieci

Wywiad z Leszkiem Brzezińskim

Marek Iwiński (MI): Jesteś nie tylko wirtualnym pilotem, ale również czynnym zawodowo kontrolerem. Jak wyglądała Twoja lotnicza droga zawodowa?

Leszek Brzeziński (LB): Moje związki z lotnictwem rozpoczęły się trochę przypadkowo. W czasie nauki w Technicznych Zakładach Naukowych Górniczego Rud w Częstochowie jeden z kolegów zaproponował mi naukę latania na szybowcach. Szkoliłem się w Aeroklubie Częstochowskim (lotnisko Rudniki) Bardzo mile wspominam tamten okres. Po skończeniu szkoły średniej dostałem się do WSOWL (Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lotniczych) w Dęblinie. Po jej ukończeniu rozpocząłem służbę jako „latający” nawigator (nawigator był wtedy członkiem załogi). 15 lat temu zakończyłem służbę wojskową i przeszedłem do cywila. Nie oznaczało to jednak końca moich związków z lotnictwem. Rozpocząłem pracę jako cywilny kontroler ruchu lotniczego na lotnisku w Krakowie-Balicach. Kontynuuję pracę w cywilnej kontroli ruchu lotniczego.

MI. Skąd dowiedziałeś się o VATSIM, jakie były Twoje początki w sieci?

LB. Dowiedziałem się o VATSIM od Kolegi. Wcześniej latałem off-line. Kolega poinformował mnie o VATSIM, pomógł skonfigurować komputer. Pierwszy lot był olbrzymim stresem. Potem było już „z górki”. Zapisalem się do wirtualnych linii lotniczych Skyline. Początki były trudne. Sporo latałem, ale nie mogliśmy się dogadać z Panem Prezesem. Przeniosłem się do amerykańskich linii lotniczych AFA. Wylatałem tam ok. 700 h. online. Po zmianie kierownictwa wróciłem do Skyline i latam tam do dziś.



Fot. 2. Część wspaniałej kolekcji modeli statków powietrznych



Fot. 3. Miejsce pracy

MI. Masz olbrzymi nalot online. Skąd bierzesz plany lotów, jak często latasz?

LB. Plany lotu sporządzam sam. Od punktu do punktu posługując się mapami lotniczymi. Potem trasę „wrzucam” do Vroute w celu weryfikacji. Jeśli weryfikacja jest pozytywna lecę, jeśli nie szukam błędów. Czasami ułożenie poprawnej trasy zajmuje mi 2 godziny. Staram się latać jak najczęściej - trening czyni mistrza. Często latam rano - specyfika pracy i przyzwyczajęń.

MI. Twoja ocena kontroli na Vatsim - która jest profesjonalna, która raczej kiepska?

LB. Latam po całym świecie. Wysoko oceniam kontrolerów

niemieckich i polskich. Najmilej jednak zaskoczył mnie kontroler w Indiach. Dosłownie odgadywał moje życzenia. Prowadził mnie jak po sznurku. Po wylądowaniu chwilę z nim rozmawiałem, okazało się, że w realu również pracuje na lotnisku. Niesamowity facet. Najgorsza wirtualna kontrola ruchu lotniczego według mnie jest we Włoszech, Turcji i Grecji. Potrafią „postawić” samolot w holding i potem rozłączyć się bez słowa. Często również się wylogowują widząc większą liczbę samolotów. Bardzo mnie denerwuje komunikat „contact me” gdy jestem na 3 NM przed progiem. Całkowicie bez sensu i wkurzające dla pilota. Co kontrola może mi powiedzieć? „cleared to land”? Denerwujące i niepotrzebne. Gdy widzę nieprofesjonalną kontrolę wolę się wylogować i kontynuować lot off-line, niż niepotrzebnie się denerwować.

MI. Jakie są Twoje ulubione destynacje i samolot?

Lubię latać do Niemiec ze względu na profesjonalną kontrolę. Wiem, że zostanę obsłużony tak jak trzeba. Ulubiony samolot? Zdecydowanie Boeing 747 od PMDG. Świetny samolot, bardzo go lubię. Latam nim zarówno w wersji pasażerskiej jak i cargo. Mój faworyt.

MI. Co na Twoją pasję mówi rodzina.

LB. Uważają że jestem nieco zakręcony (śmiech)

MI. Twoje porady dla „młodych” którzy zaczynają przygodę z Vatsim.

Zawsze mnie zastanawia co pilot ze „świeżym” PID-em robi w B747? Nie ma pojęcia o nawigacji, o pilotowaniu, a porywa się na wymagający wiedzy samolot. Bez sensu. Cessna na początek jest lepsza. Druga sprawa to chamstwo w sieci. Czasami zwracam młodym pilotom życzliwą uwagę, że zrobili coś nie tak. Niestety najczęstszą odpowiedzią jest „ch... cię to obchodzi”, albo proste „sp...aj”. Nie tędy droga. VATSIM to społeczność. Nie jesteś sam. Swoim zachowaniem możesz popsuć zabawę innym. Poza wszystkim, ktoś kto ląduje na środku jeziora zamiast na pasie sam sobie wystawia świadectwo.

MI. Dziękuję serdecznie za rozmowę.

LB. Pozdrawiam wszystkich czytelników Virtual Pilot



Zakończenie

Napisałem kilka książek i kilkadziesiąt artykułów (nie licząc tych w VP), ale pisanie zakończeń wciąż przychodzi mi opornie. Wypada jednak jakoś podsumować 3 lata wydawania Virtual Pilot (wcześniej Cassubian Newsletter).

Zacząłem się od kilku stron w PDF publikowanych na stronie Cassubiana raz w miesiącu. Po kilku miesiącach okazało się, że te teksty czytają piloci z innych linii, a także ci niezrzeszeni. Zdecydowaliśmy więc o rozszerzeniu formuły i utworzeniu pisma dla całego polskiego Vatsim. Udało się połowicznie. Każde wydanie było czytane przez kilkaset osób, ale liczba autorów chętnych do współpracy zwiększyła się nieznacznie. Mimo to uważam, że wiele udało się osiągnąć: artykuły opisujące techniki nawigacji przyczyniły się do poprawy wiedzy, teksty techniczne i recenzje dodatków pomogły wielu pilotom skonfigurować swoje małe i większe kokpity, a sprawozdania z realnych imprez bardziej nas integrowały.

Niestety wszystko ma swój koniec. W ostatnim roku zauważalne jest zmniejszenie ruchu na polskim wirtualnym niebie. Wyczerpują się także tematy, o których można by pisać. Brakuje w końcu autorów, którym chciałoby się opisać sukcesy PL-VACC czy wirtualnych linii lotniczych. Do tego dochodzą

nasze – redaktorów – obowiązki zawodowe i rodzinne, którym musimy poświęcić więcej czasu.

Czas więc na podsumowanie tego co wspólnie osiągnęliśmy. Ukazało się 35 numerów, w tym 2 w języku angielskim. Łącznie znalazło się w nich ponad 130 artykułów. To ponad 338 stron w formacie czasopisma, ok. 600 stron typowego formatu A4. Ta praca nie idzie na marne. Na portalu Cassubian utrzymujemy pełny dostęp do wszystkich wydań. Teksty zostały również przetworzone na format HTML, aby lepiej indeksowały się w wyszukiwarkach. Dzięki temu poszukujący wiedzy o wirtualnym lataniu łatwiej znajdą niezbędne informacje.

Dziękuję wszystkim autorom, którzy poświęcili sporo czasu na napisanie i szlifowanie tekstów. Paradoxem jest, że gdy mało wiemy, to jesteśmy skłonni dzielić się tą wiedzą. Natomiast, gdy już wiemy dużo, to coraz częściej przyjmujemy bierną postawę „niech sobie sami znajdą”. Tym bardziej należą się Wam podziękowania, bo zdecydowaliście się podzielić z innymi i wystawić na ryzyko uszczypliwych komentarzy czy... obojętności.

Dziękuję też czytelnikom za zainteresowanie i nierzadkie komentarze czy dyskusje. Mam nadzieję, że dzięki lekturze artykułów w VP lepiej latacie, więcej wiecie i będziecie w przyszłości dzielić się tą wiedzą z innymi. (SW)

