



Zapraszamy do wspólnej zabawy.

Zwróć uwagę na to, że VATSIM to nie jest zwykła gra. Jeżeli liczysz, że po piętnastu minutach wsiądziesz w samolot, połączysz się z kontrolą i polecisz, musimy wyprowadzić Cię z błędu. W świecie wirtualnego lotnictwa (podobnie jak w świecie lotnictwa prawdziwego), czeka Cię wiele nauki, czeka Cię czytanie wielostronicowych instrukcji i podręczników i wiele godzin ćwiczeń. Jeżeli chcesz do nas dołączyć, nie możesz się niecierpliwić, zniechęcać niepowodzeniami. Musisz starać się **SAMODZIELNIE ZNALEŹĆ POTRZEBNE INFORMACJE, bo nikt nie będzie Cię prowadził za rączkę. Pytań typu „no to jak w to się gra” nie lubimy, ale na wszystkie inne chętnie odpowiemy.**

Poniżej znajdziesz podstawowe informacje o sieci VATSIM i zasadach w niej panujących. Przeczytanie tego tekstu i dobre jego zrozumienie jest **absolutnie konieczne** przed pierwszym połączeniem z VATSIM. Jeżeli myślisz: „e tam, nie będę czytał takich długich instrukcji”, to VATSIM chyba nie jest dla Ciebie.

Spis treści

KROK PIERWSZY:	Zrozumieć VATSIM
KROK DRUGI:	Co trzeba mieć?
KROK TRZECI:	Co trzeba umieć?
KROK CZWARTY:	Poznaj zasady
KROK PIĄTY:	Zaczynamy loty w sieci !

KROK PIERWSZY: ZROZUMIEĆ VATSIM

VATSIM to sieć komputerowa, oparta na Internecie, której głównym celem jest zapewnienie KONTROLI LOTÓW pilotom korzystającym z symulatorów na domowe komputery klasy PC. Wirtualny pilot (czyli, jak dobrze pójdzie, niedługo Ty) łączy się z wirtualnym kontrolerem, który przekazuje mu instrukcje dotyczące lotu. Przy okazji pilot widzi w swoim symulatorze również inne samoloty, sterowane przez innych wirtualnych pilotów. Piloci komunikują się z kontrolerami i innymi pilotami w czasie rzeczywistym. Można wpisywać komunikaty na klawiaturze, albo przekazywać je głosem (podobnie jak działa Skype, jeżeli znasz ten program). A więc koniec z pustymi lotniskami albo samolotami sterowanymi sztuczną inteligencją, koniec z komputerowym głosem. Będziesz widział maszyny sterowane przez prawdziwych ludzi i słyszał ich głosy.

Zasada VATSIM brzmi: „as real as it gets” („tak realnie, jak to tylko możliwe”), dlatego w sieci używa się wielu przepisów i procedur wzorowanych na prawdziwym lotnictwie, a pilotom stawia się spore wymagania, jeżeli chodzi o wiedzę.

Korzystanie z VATSIM jest BEZPŁATNE, wymaga jedynie rejestracji. Przyłączenie się do sieci nie oznacza jednak dla pilotów ani kontrolerów żadnych obowiązków. Latamy i kontrolujemy w wolnym czasie, tak więc nie zawsze znajdziesz kontrolera na lotnisku, na które akurat polecisz. Sieć VATSIM obejmuje cały świat i liczy obecnie 85 tys. użytkowników.

Korzystanie z VATSIM wymaga dość skomplikowanego oprogramowania. Część jest darmowa, a za część trzeba zapłacić (szczegóły w dalszej części). Stworzenie z tego oprogramowania działającego systemu nie jest proste, dlatego absolutnie konieczne jest przeczytanie dołączonych instrukcji i plików „readme”. W świecie lotnictwa powszechnie używa się języka angielskiego, dla tego osoby, które nie potrafią zrozumieć prostego tekstu w tym języku, mogą mieć kłopoty.

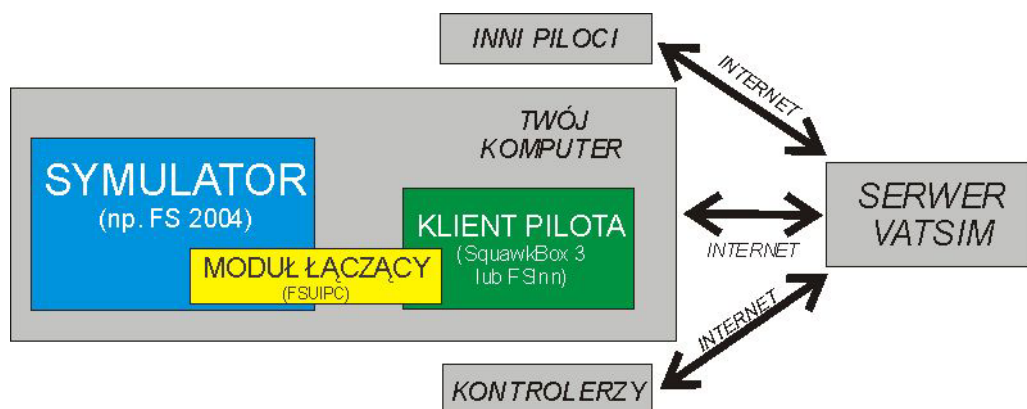
KROK DRUGI: CO TRZEBA MIEĆ

Aby połączyć się z siecią VATSIM trzeba koniecznie mieć swój **NUMER PILOTA** (PID) oraz **HASŁO**, które otrzymasz po zarejestrowaniu się na głównej stronie sieci: <http://www.vatsim.net>. Będziesz musiał podać swoje prawdziwe dane osobowe oraz działający adres e-mail.

Do wirtualnego latania będzie potrzebny **KOMPUTER**. Niestety, jest to zabawa dość wymagająca, jeżeli chodzi o sprzęt. Jeżeli chcesz w pełni wykorzystać najnowsze osiągnięcia w symulacji, musisz mieć procesor przynajmniej 2 GHz, co najmniej 512MB (a lepiej 1 GB) RAM, dobrą kartę graficzną z co najmniej 256 MB RAM oraz kartę dźwiękową kompatybilną z SB Live! Na słabszych komputerach (1-2 MHz, 256-512 MB RAM, starsze karty graficzne np. GeForce 3) da się uruchomić starsze wersje symulatora albo wersję najnowszą, ale z mniejszą ilością szczegółów. Większość laptopów słabo nadaje się do latania (choć nie oznacza to, że się nie da). Komputer musi być wyposażony w słuchawki z mikrofonem (najlepiej przyzwoitej jakości, nie najtańsze). Trzeba również mieć joystick, gdyż latanie za pomocą klawiatury jest bardzo, bardzo niewygodne.

Do latania w sieci VATSIM konieczne jest połączenie z **INTERNETEM**. Od biedy da się łączyć na standardowych modemach telefonicznych albo na połączeniu GPRS. Neostrada 128 i wszystkie sieci typu osiedlowego wystarczają w zupełności.

Musisz również skompletować i skonfigurować potrzebne **OPROGRAMOWANIE**. Tu sytuacja jest nieco bardziej skomplikowana, przedstawimy ją więc na schemacie.



SYMULATOR to jakby „lotniczy system operacyjny”. Większość symulatorów pozwala bowiem na dowolne rozbudowywanie, poprzez dodawane do niego różnych dodatków (np. nowych samolotów albo scenerii lotnisk). W chwili obecnej 95% użytkowników sieci VATSIM korzysta z symulatora MICROSOFT FLIGHT SIMULATOR (w skrócie FS). Najnowsza wersja ma oznaczenie FS2004, ale można też korzystać z FS2002 czy nawet FS2000 i FS98. Symulator ten trzeba kupić (np. przez w sklepie internetowym z oprogramowaniem lub w sklepach z grami), koszt wersji 2004 to około 200 PLN. Można również skorzystać z symulatora X-Plane (<http://www.x-plane.org>) który bardziej realnie odwzorowuje lot, ale jest uboższy graficznie.

MODUŁ ŁĄCZĄCY symulator FS z klientem pilota nosi nazwę FSUIPC i możesz ściągnąć go ze strony <http://www.schiratti.com/dowson.html>. Wersja podstawowa jest bezpłatna, ale możesz również ją zarejestrować (23,- Euro), co da Ci nieco więcej możliwości oraz pozwoli na korzystanie z niektórych dodatków do FS. W wypadku X-Plane moduł FSUIPC nie jest potrzebny.

KLIENT PILOTA to program, który służy do komunikowania się z serwerami VATSIM, a przez nie z kontrolerami i innymi pilotami. Obecnie istnieją dwa tego typu programy dla symulatorów FS, są to SquawkBox 3 (<http://www.squawkbox.ca>) oraz FSInn (<http://www.mcdu.com/>). Wystarczy Ci jeden z nich, sam musisz zdecydować, który. Jeżeli zdecydowałeś się na X-Plane, musisz skorzystać z XSquawkBox (<http://xsquawkbox.net/>).

Istnieją również tysiące DODATKÓW (darmowych albo płatnych) do symulatorów (głównie do FS, dla X-Plane jest ich zdecydowanie mniej), które poprawiają wygląd samolotów i lotnisk albo dodają nowe, pozwalają kontrolować pogodę i dają wiele innych możliwości. Jednak nie są one konieczne i na początku lepiej sobie nimi nie zawracać głowy.

Jest jeszcze jeden program, który dobrze jest ściągnąć, choć nie jest absolutnie konieczny. ServInfo (<http://avsim.com/hangar/utills/servinfo/>) pokazuje sytuację w sieci VATSIM, a więc np. na jakim lotnisku są kontrolerzy i gdzie w danym momencie latają inni piloci. Bez ServInfo wirtualny pilot porusza się „po omacku”.

MAPY to bardzo ważne wyposażenie każdego pilota latającego w sieci. Zbiór podstawowych map dla lotnisk w Polsce znajdziesz na stronach <http://www.pl-vacc.org> w dziale MAPY. Najważniejsze mapy trzeba sobie wydrukować, bo trudno przegląda się je na ekranie w czasie skomplikowanego podejścia. Pilot, który nie ma map, najwyraźniej nie rozumie zasady VATSIM „as real as it gets”.

KROK TRZECI: CO TRZEBA UMIEĆ

Sprawa podstawowa: **VATSIM TO NIE JEST MIEJSCE, GDZIE MOŻNA NAUCZYĆ SIĘ PODSTAW LATANIA.**

PILOTAŻ I NAWIGACJA. Aby rozpocząć przygodę w sieci VATSIM trzeba najpierw samodzielnie opanować przynajmniej podstawy pilotażu i nawigacji. Pilot, który kompletnie nie wie o co chodzi, spowodowałby w sieci duże zamieszanie, psując zabawę innym użytkownikom. Jeżeli więc nigdy nie korzystałeś jeszcze z symulatora, musisz poświęcić kilkadziesiąt godzin na opanowanie sztuki latania offline.

Jak nauczyć się latać? Polecamy przede wszystkim podręcznik „Ground School” dołączony do Flight Simulatora. Oprócz tekstów teoretycznych, znajdziecie także lekcje - scenariusze, które pokazują w praktyce najważniejsze elementy pilotażu i nawigacji. Nie trzeba przerobić absolutnie wszystkiego, ale zdecydowanie zalecamy, aby naukę zakończyć scenariuszem „private pilot certificate” – jeżeli go zaliczycie, powinniście poradzić sobie w czasie pierwszych lotów online w sieci VATSIM.

Bardzo dużo informacji o pilotażu i nawigacji znajdziecie także na dwóch stronach po polsku: <http://www.aviation.home.pl> oraz <http://heading.pata.pl>.

A teraz lista zagadnień, które trzeba ABSOLUTNIE opanować, zanim po raz pierwszy zalogujecie się w sieci VATSIM:

- Kołowanie po drogach kołowania na lotnisku bez zjeżdżania z nich, z utrzymaniem bezpiecznej prędkości.
- Utrzymywanie zadanej wysokości (z dokładnością do 200ft), kursu (z dokładnością 10 stopni) i prędkości (z dokładnością 10 węzłów) – zarówno ręcznie, jak i za pomocą autopilota.
- Wykonanie startu, łącznie z utrzymaniem po starcie kierunku pasa i stałego wznoszenia.
- Nawigację na podstawie VOR i NDB.
- Podejście według ILS łącznie z utrzymaniem odpowiedniej prędkości.
- Lądowanie bez rozbicia samolotu i zjeżdżania z pasa.
- Podstawowe różnice między zasadami lotu IFR (wg przyrządów) i VFR (z widocznością)
- Odczytywanie najważniejszych informacji z map lotniczych, np. znalezienie drogi kołowania na mapie lotniska albo odczytanie częstotliwości ILS i kursu podejścia z mapy podejścia ILS.
- Literowanie lotnicze (A-Alpha, B-Bravo, C-Charli) itd.

Inne elementy nawigacji i pilotażu, jak na przykład holdingi, podejścia VOR itp. również się przydadzą, ale nie musisz ich koniecznie opanować przed pierwszym lotem w sieci.

OBSŁUGA SAMOLOTU. Musisz opanować obsługę co najmniej jednego samolotu, którym będziesz latał na VATSIM, a więc zrozumieć znaczenie wszystkich wskaźników, przełączników, wiedzieć jakie prędkości utrzymywać przy starcie, wznoszeniu, przelocie, zniżaniu, podejściu i lądowaniu, kiedy używać klapy itp. Pamiętaj, że kontrolerzy najczęściej NIE SĄ W STANIE odpowiadać na pytania dotyczące konkretnego samolotu (np. „jak włączyć autopilota”) bo jest to zależne od panelu, z którego korzysta użytkownik, a są setki różnych paneli. W czasie pierwszego lotu w sieci nie będziesz miał czasu, aby „rozgryźć” swój samolot!

OBSŁUGA OPROGRAMOWANIA. Musisz opanować zarówno obsługę samego symulatora, jak klientów pilota (SquawkBox 3 lub FSInn). Absolutnie konieczne jest przeczytanie i dobre zrozumienie krótkich instrukcji obsługi tych programów po polsku:

SquawkBox3 -> http://www.pl-vacc.org/files/SB3_Quick_Start_PL.pdf
FSInn -> http://www.pl-vacc.org/files/FSInn_Quick_Start_PL.pdf

Zdecydowanie zalecamy jednak przeczytanie pełnych instrukcji po angielsku, dołączonych do programów.

Oto kolejna lista rzeczy, które MUSICIE opanować przed pierwszym lotem:

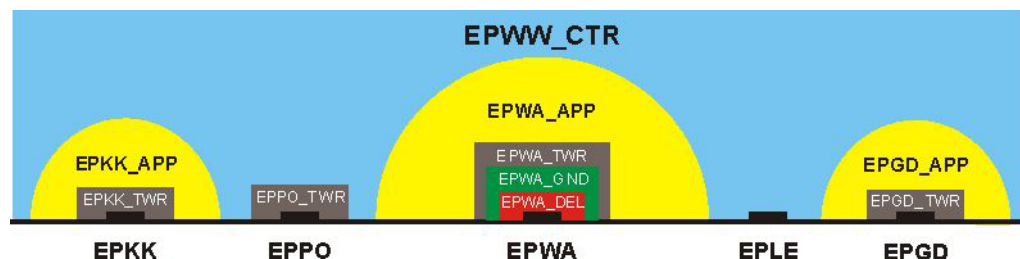
- Łączenie się z siecią VATSIM
- Wysyłanie planu lotu
- Ustawianie kodu transpondera, przełączanie transpondera między trybami „mode C” i „stand by”
- Sprawdzanie, czy w pobliżu są załogowani kontrolerzy.
- Wybieranie częstotliwości, na której będziecie porozumiewać się z kontrolerami.
- Prowadzenie korespondencji tekstowej z kontrolerami.
- Logowanie się na kanał głosowy i prowadzenie korespondencji głosowej (chyba, że nie chcecie prowadzić korespondencji głosowej i poprzestaniecie na tekście).
- Wysyłanie prywatnych wiadomości do innych użytkowników i odpowiadanie na nie.

PODSTAWOWE ZASADY KONTROLI. Musicie wiedzieć, kiedy, do którego kontrolera i po co się zgłosić oraz co można oczekiwać od kontroli.

Pierwsza sprawa to zrozumienie PODZIAŁU OBOWIĄZKU KONTROLERÓW. W sieci VATSIM spotkacie się zazwyczaj z kontrolerami na 5 różnych pozycjach:

- DELIVERY (końcówka DEL, np. EPWA_V_DEL) – wydaje zgody na lot.
- GROUND (końcówka GND, np. EPWA_V_GND) – odpowiada za samoloty na płytach postojowych oraz drogach kołowania.
- WIEŻA (końcówka TWR od „Tower”, np. EPWA_V_TWR) – odpowiada za samoloty na pasach startowych, wydaje zgody na start i lądowanie.
- ZBLIŻANIE (końcówka APP od „Approach”, np. EPWA_V_APP) – odpowiada za samoloty w promieniu około 30-50 mil od największych lotnisk (w Polsce Warszawa, Gdańsk i Kraków), wznoszące się po starcie lub zniżające się po lądowaniu.
- OBSZAR (końcówka CTR, np. EPWA_V_CTR) – odpowiada za samoloty w fazie przelotu między lotniskami

Kontrola w sieci VATSIM ułożona jest według schematu piramidy.



Teraz ważna sprawa: na VATSIM bardzo rzadko załogowanych jest tylu kontrolerów, aby obsadzić wszystkie pozycje. Dlatego przyjmujemy zasadę, że **kontrolerzy na „wyższych” pozycjach przejmują obowiązki nieobsadzonych pozycji „niższych”**.

Stąd prosta zasada: przed rozpoczęciem lotu zgłaszamy się do kontrolera na NAJNIŻSZEJ pozycji na naszym lotnisku. Jak jest DEL, to do DEL, jak nie ma, to do TWR, jak nie ma, to do APP, jak nie ma to do EPWW_V_CTR.

Popatrz na obrazek powyżej. Jeżeli będziesz startował z Warszawy (EPWA), zgłosisz się do EPWA_DEL (to najniższa obsadzona pozycja). W Krakowie (EPKK), Gdańsku (EPGD) i Poznaniu (EPPO) zgłosisz się do kontrolera TWR (odpowiednio EPKK_TWR, EPGD_TWR i EPPO_TWR). Natomiast w Legnicy (EPL) zgłosisz się od razu do EPWW_CTR. Jeżeli któraś z tych pozycji nie jest obsadzona – przechodzisz „piętro wyżej” – np. w Warszawie zgłaszasz się do EPWA_GND, a jak nie jest obsadzona, to do EPWA_TWR, a jak i tej pozycji nie ma, to do EPWA_APP. Czasami przy małym ruchu dochodzi do tego, że w Polsce jest jeden kontroler EPWW_V_CTR i wykonuje on obowiązki nie tylko swoje, ale wszystkich APP, TWR, GND i DEL na wszystkich lotniskach w Polsce. Słowem – kontroluje wszystkie samoloty w naszym kraju, od początku do końca.

Ale uwaga – kontrolerzy przejmują obowiązki nieobsadzonych pozycji wyłącznie PONIŻEJ swojej. Czyli będąc w Krakowie nie zgłaszamy się ani do EPWA_APP ani do EPWA_TWR, bo oni zajmują się lotniskiem EPWA (Warszawa), a nie EPKK (Kraków). Jeżeli zalogowani są wyłącznie kontrolerzy EPWA, to będąc w Krakowie żadnej kontroli nie otrzymamy i startujemy bez kontaktowania się z nikim.

A w jaki sposób działa kontrola? Nie jest to wcale trudne – w ruchu kontrolowanym trzeba mieć ZEZWOLENIE (zgodę) kontrolera na praktycznie wszystkie manewry. Czyli zgłaszamy się do kontrolera i prosimy o zezwolenia.

W czasie standardowego lotu otrzymacie najczęściej takie zezwolenia:

- Zgoda na lot – czyli potwierdzenie, że w ogóle będziecie mogli wykonać taki lot i że zaplanowana trasa jest prawidłowa. Zgoda na lot obejmuje też kod transpondera, jak musicie ustawić. (*IFR/VFR clearance*).
- Zgoda na wypychanie i uruchamianie silników (*push back and start up*).
- Zgoda na kołowanie do pasa (*taxi*).
- Zezwolenie na start (*take off*).
- Zgoda na wznoszenie do poziomu przelotowego (*climb*).
- Zgoda na zniżanie (*descent*).
- Zezwolenie na podejście - uwaga, nie oznacza to zgody na lądowanie, a jedynie o ustabilizowanie samolotu na kierunku pasa (*approach clearance*).
- Zezwolenie na lądowanie (*landing*)
- Zgoda na kołowanie na miejsce postojowe (*taxi to gate*).

Żadnej z tych czynności ABSOLUTNIE NIE WOLNO WYKONAĆ BEZ WYRAŻNEJ ZGODY KONTROLERA. **Nie ma tu wyjątków, to że kontroler nie odpowiada na prośby albo że nie potraficie się z nim skontaktować nie stanowi żadnego usprawiedliwienia. Lotnictwo wymaga wiele cierpliwości.**

Kolejna ważna sprawa: **każdą zgodę należy POTWIERDZIĆ poprzez powtórzenie jej treści.** Nazywa się to „readback”. Przykład:

KONTROLER: LOT123, w prawo na kurs 120, wznoszenie do poziomu 70

PILOT: Skręcamy w prawo na kurs 120, wnosimy do poziomu 70, LOT123

W ten sposób kontroler wie nie tylko, że usłateś, ale także, CO USŁYSZAŁEŚ. Jeżeli zrozumiałeś źle (np. usłyszałeś kurs 220 zamiast 120), kontroler Cię poprawi i nie będzie problemu. Jednak nigdy nie powtarzaj bezmyślnie tego co usłyszałeś. Pamiętaj: readback oznacza, że ZROZUMIAŁEŚ wydane polecenie i że je WYKONASZ. Jeżeli dostałeś skomplikowaną instrukcję, której nie rozumiesz albo nie potrafisz wykonać, nie rób readbacku, ale dopytaj kontrolera, o co mu chodzi i jak to wykonać.

Dobrym zwyczajem jest notowanie otrzymanych instrukcji, nie musi być to pełny tekst, ale np. liczby i symbole, np. zamiast wznoszenie do poziomu 60 w prawo na kurs 240 można zanotować $\uparrow 60 \rightarrow 240$.

A co robić, jak nie ma kontroli? Cóż, lecieć na własną rękę. Należy jednak ustawić częstotliwość radiową na 122.800. To tak zwany kanał UNICOM. Jeżeli widzisz, że w pobliżu są inne samoloty, należy na UNICOM informować o swoich planach i czytać, co zamierzają inni, aby uniknąć zderzenia. Pamiętaj, że kanał UNICOM odbierany jest przez wszystkich pilotów w promieniu wielu mil, więc trzeba używać angielskiego i zawsze podawać swoją pozycję, np.:

„SP-ABC, at EPWA we will depart from runway 29 in 3 min”

KROK CZWARTY: POZNAJ ZASADY

Poznałeś już podstawowe zasady latania pod kontrolą, a teraz kilka informacji o tym, jak zachować się w sieci VATSIM, aby nikomu nie przeszkadzać i nie narazić się na kłopoty ze strony Supervisorów.

Podstawowy dokument opisujący te zasady to **VATSIM Code of Conduct** (<http://vatsim.net/library/codeofconduct.html>). Pamiętaj, że gdy rejestrowałeś się w sieci VATSIM, zobowiązałeś się przestrzegać tych zasad!

Oto przypomnienie najważniejszych z nich:

- Możesz mieć tylko jedno konto na VATSIM i musisz przy rejestracji podać prawdziwe dane. Musisz logować się do sieci używając pełnego imienia i nazwiska, takiego samego, jak podałeś przy rejestracji.
- Możesz mieć tylko i wyłącznie JEDNO połączenie z VATSIM, nie możesz np. załogować się równocześnie używając SquawkBox 3 i ASRC (program do kontrolowania).
- W czasie lotu musisz natychmiast zgłaszać się do kontrolera albo Supervisora, który o to prosi. Jeżeli jest kontrola, musisz się zgłosić do niej PRZED LOTEM (a nie dopiero po starcie).
- Nie możesz odchodzić od komputera na dłużej niż 30 min, nawet w czasie długich lotów bez kontroli (np. przez Atlantyki). Nie możesz włączyć autopilota i pójść spać albo do pracy. Ale pamiętaj, że nawet odejście na czas krótszy niż 30min jest dopuszczalne tylko, gdy NIE MA KONTROLI. Jeżeli kontrola jest, to nawet krótka wizyta w toalecie ☺ wymaga zgody kontrolera.
- W czasie lotu nie używamy przyspieszania czasu, chyba że kontroler się zgodzi.
- Każdy lot w sieci VATSIM (nawet w przestrzeni niekontrolowanej) wymaga wysłania planu lotu.
- Nie wolno łączyć się do sieci VATSIM stojąc na pasie ani w powietrzu w pobliżu lotniska. Najlepiej załogować się stojąc na stanowisku postojowym.
- Komunikacja tekstowa jest obowiązkowa, to znaczy kontroler w każdej chwili może zrezygnować z komunikacji głosem i przejść na tekst. Musisz więc cały czas monitorować komunikaty przychodzące tekstem, nie możesz polegać wyłącznie na komunikatach głosowych.
- Zgłoszenie sytuacji awaryjnej wymaga zgody kontrolera. Zdecydowanie odradzamy bawienie się w sytuacje awaryjne użytkownikom z małym doświadczeniem. Jeżeli nie potrafisz opanować samolotu, to nie jest to sytuacja awaryjna, ale brak wiedzy i umiejętności – rozłącz się i potrenuj trochę poza siecią. Nigdy nie wolno symulować porwania.

- Nie wolno obrażać innych użytkowników sieci ani używać wulgaryzmów.

Oprócz ogólnych zasad sieci VATSIM jest również kilka zasad obowiązujących w Polsce, dotyczących nowych użytkowników sieci, których potocznie nazywamy „newbie”.

Każdy pilot, który nie ma wylatanych minimum 15 godzin online (zgodnie ze statystykami na stronach <http://data.vatsim.net/stats/default.html>) ma obowiązek wpisać w planie lotu w polu remarks słowo „newbie”.

Pilotom „newbie” zdecydowanie odradzamy korzystania z lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA) gdzie często panuje duży ruch. Loty do/z EPWA wymagają umiejętności wykonania procedur SID i STAR i posiadania odpowiednich map. Proponujemy więc na początek loty między innymi lotniskami, gdzie nie obowiązują procedury SID i STAR, np. Gdańsk (EPGD), Poznań (EPPO), Wrocław (EPWR), Szczecin (EPSC), Kraków (EPKK) czy inne.

Piloci „newbie” powinni unikać dużego ruchu. Kontroler może nie mieć czasu, aby Wam pomóc. Nie ma więc sensu pakować się na duże zloty (ogłaszane na stronie <http://www.pl-vacc.org/pol3/events.php>), chyba że jest to zlot specjalnie dla „newbie”. Kontroler, który widzi zalogowanego pilota z wpisanym „newbie”, ma prawo nie wydać zgody na lot, jeżeli uzna, że ze względu na małe doświadczenie pilota i duży ruch może to spowodować zagrożenie dla innych. W takiej sytuacji pilot zobowiązany jest wybrać inną, ustaloną z kontrolerem trasę lub przełożyć lot na czas, gdy będzie mniejszy ruch.

Na koniec jedna podstawowa zasada, zarówno w świecie prawdziwym, jak i wirtualnym. Nie rozumiesz czegoś - nie próbuj się domyślić. W lotnictwie nie ma miejsca na domysły. Czytaj albo pytaj, ale nigdy nie wykonuj czegoś, jeżeli nie jesteś pewny.

KROK PIĄTY: ZACZYNAMY LOTY W SIECI !

Przeczytałeś powyższe zasady kilka razy i opanowałeś wymaganą wiedzę? Świetnie, na reszcie czas na pierwszy lot w sieci VATSIM.

Na pierwszy ogień proponujemy albo wykonanie kilku kręgów nadlotniskowych VFR, albo trasę Kraków (EPKK) – Katowice (EPKT) wg zasad IFR. Idealna pora to późne popołudnie/wczesny wieczór (18:00-20:00) lub noc (po 22:00). Jest szansa, że w tym czasie załapiesz się na kontrolę. Możesz też sprawdzić, kiedy planowana jest kontrola na stronie <http://www.pl-vacc.org/pol3/info.php?d=booking>. Na proponowanej trasie EPKK-EPKT przydałoby się EPWW_CTR, EPKK_APP albo chociaż EPKK_TWR. Na początek nie wsiadaj przypadkiem do żadnej ciężkiej i szybkiej maszyny! Idealna będzie któraś Cessna albo najwyżej Beechcraft Baron.

Zdecydowanie zalecamy, aby od pierwszego lotu starać się komunikować z kontrolerem głosem, a nie tekstem. To jest naprawdę łatwiejsze, pisanie w czasie lotu to żadna przyjemność. Jeżeli nie czujesz się pewnie w języku angielskim, możesz początkowo próbować po polsku, aczkolwiek zalecamy szybkie przejście na angielski. Nie musisz mieć idealnej wymowy ani gramatyki.

Pierwsze, co musisz zrobić, to PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO LOTU. Prawdziwi piloci poświęcają na takie przygotowania nawet do dwóch godzin! Musisz opracować plan lotu. Na szczęście ktoś zrobił to już za Ciebie: na stronie http://www.pl-vacc.org/pol3/fp_new.php?d=main masz gotowe plany lotu, które możesz od razu wysłać na serwer VATSIM, nie będziesz musiał później wypełniać planu w SquawkBox albo FSInn. Bezpośrednio z tej bazy wydrukujesz także poręczny formularz „Flight Progress

Card” z danymi niezbędnymi do lotu. W ramach przygotowań do lotu trzeba też sprawdzić pogodę na lotnisku startu i lądowania, możesz to zrobić np. przez ServInfo klikając na ikonę z chmurką i wpisując kody lotnisk. Jeżeli na wybranych przez Ciebie lotniskach są słabe warunki atmosferyczne, np. wiatry powyżej 15kts lub widoczność poniżej 2000m lub pełne zachmurzenie poniżej 500ft, lepiej wybrać inną trasę.

Krok numer dwa: ustawiamy samolot **koniecznie na stanowisku postojowym!** Pamiętaj, że po połączeniu z VATSIM nie można już przestawiać samolotu w trybie SLEW.

Krok numer trzy: połączenie z siecią VATSIM, nawiązujesz je zgodnie z instrukcją SquawkBox3, FSInn lub X-SquawkBox.

Krok numer cztery: kontakt z kontrolerem. Należy wybrać kontrolera zgodnie z zasadą „piramidy” przedstawioną wcześniej. Na początek warto poprosić o kontrolę radia, np.:

PILOT: Krakow Approach, SP-ABC, radio check
KONTROLER: SP-ABC, Kraków Approach, read you 5 by 5

Oznacza to, że kontroler słyszy nas jasno i wyraźnie. Nie pozostaje nic innego, jak poprosić o zgodę na lot. A dalej, jeżeli dobrze przeczytałeś ten podręcznik, będziesz już wiedział, co robić.

Pamiętaj: w razie kłopotów w każdej chwili możesz się rozłączyć i potrenować jeszcze trochę offline. Czasami w czasie pierwszego logowania do sieci kończy się na nawiązaniu kontaktu z kontrolerem i tyle – następnym razem będzie więcej. Nie spiesz się, daj sobie czas.

Jeszcze jedno: przygotuj sobie ręcznik w pobliżu komputera. 99% newbie w czasie pierwszego lotu nieźle się poci... Poza tym ostrzegamy – to wciąga. Jeżeli przygotowywałeś się kilka tygodni do pierwszego lotu, teraz czeka Cię wiele wieczorów przy komputerze.

WITAMY W WIRTUALNYM ŚWIECIE VATSIM !