

Microsoft Flight Simulator 2004:

A Century of Flight

PORADNIK DO GRY



Nieoficjalny poradnik GRY-OnLine do gry

Microsoft
Flight Simulator
2004
A Century of Flight

autor: Adrian „Red Scorpion” Napieralski

GRYOnline.pl

Copyright © wydawnictwo GRY-OnLine S.A. Wszelkie prawa zastrzeżone.

www.gry-online.pl

Prawa do użytych w tej publikacji tytułów, nazw własnych, zdjęć, znaków towarowych i handlowych, itp. należą do ich prawowitych właścicieli.

SPIS TREŚCI

Lot samolotem Beechcraft King Air 350 na trasie Gdańsk Rębiechowo (EPGD) - Kopenhaga Kastrup (EKCH)	3
Lot samolotem Boeing 777-300 na trasie Warszawa Okęcie (EPWA) - Rzym Fiumicino (LIRF)	20

Copyright © wydawnictwo GRY-OnLine S.A. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Nieautoryzowane rozpowszechnianie całości lub fragmentu niniejszej publikacji w jakiegokolwiek postaci jest zabronione bez pisemnego zezwolenia GRY-OnLine S.A. Ilustracja na okładce - wykorzystana za zgodą © Shutterstock Images LLC. Wszelkie prawa zastrzeżone. Zgoda na wykorzystanie wizerunku podpisana z Shutterstock, Inc.

Dodatkowe informacje na temat opisywanej w tej publikacji gry znajdziecie na stronach serwisu GRY-OnLine.
www.gry-online.pl

Lot samolotem Beechcraft King Air 350 na trasie Gdańsk Rębiechowo (EPGD) - Kopenhaga Kastrup (EKCH)

Po uruchomieniu FS2004 przechodzimy do opcji Create Flight, czyli kreowanie lotu. Najpierw klikamy **Change** przy polu **Select Aircraft** i odnajdujemy samolot Beechcraft King Air 350. Możemy teraz kliknąć na przycisk **ATC name**. Nie będziemy lecieć w barwach żadnej linii lotniczej, więc w polu **Airline Callsign** pozostawiamy None (de facto wybór linii nie miałby wpływu na malowanie samolotu, a jedynie na sposób, w jaki byłibyśmy wzywani przez kontrolę). Możemy za to zmienić **Tail Number**, czyli numer rejestracyjny samolotu, np. na SP-MFS.

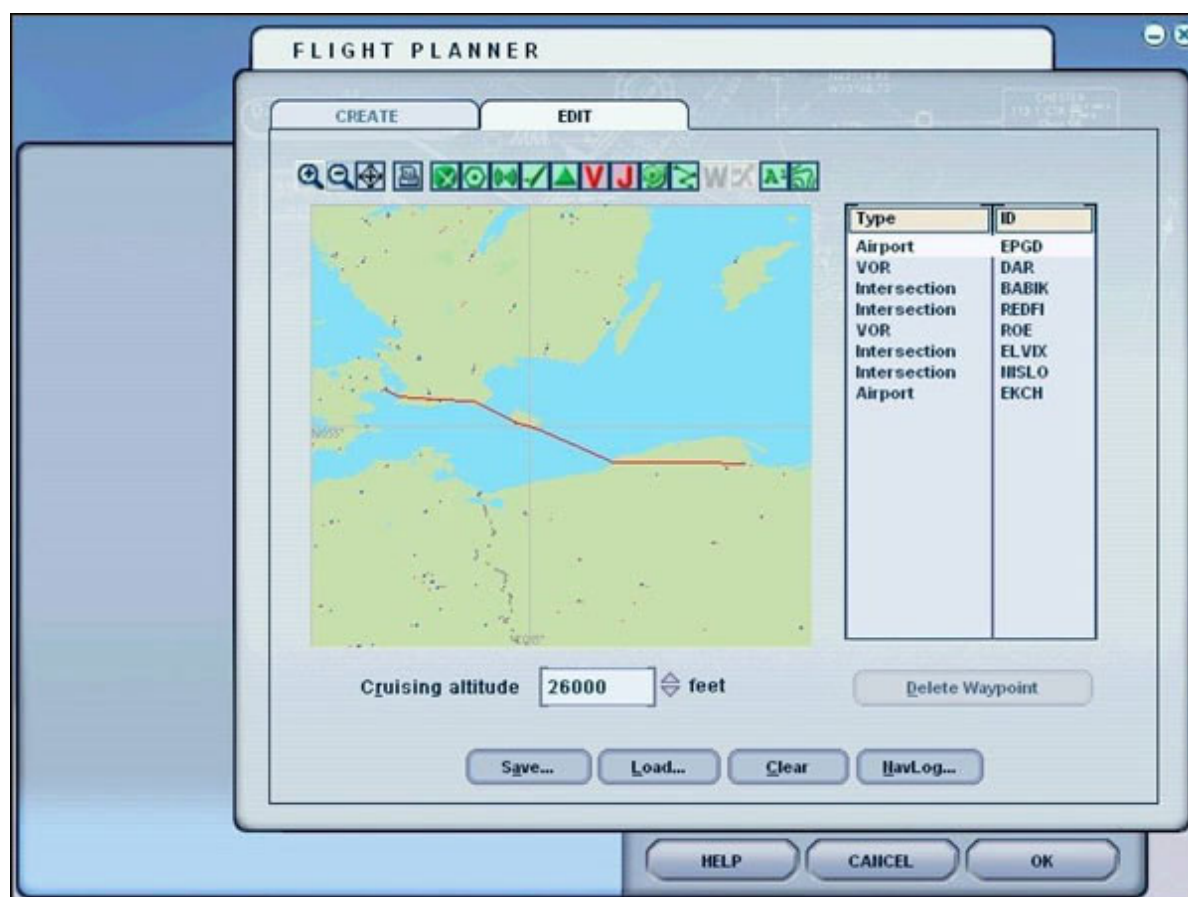


Wracamy do głównego menu. Czas zaplanować naszą trasę - jeśli wybierzemy pole **Selected Location** i tam poszukamy Gdańska, to tylko się tam przeniesiemy. Nam jednak zależy na zaplanowaniu całej trasy aż do Kopenhagi, dlatego wybieramy przycisk **Flight Planner**. Wybieramy lotnisko docelowe klikając **Choose Departure Location** i szukamy Gdańska. Możemy to zrobić albo wpisując EPGD jako **Airport ID** (nie musimy znać kodów ICAO lotnisk), albo wpisując "Rębiechowo" w **Airport Name**. Jeśli nie znamy nazwy lotniska, to ostatecznie możemy szukać lotniska według krajów i miast, korzystając z rozwijanych list. Na końcu przechodzimy do listy **Runway/Starting Position**. Gdybyśmy tam nic nie zmienili, rozpoczynalibyśmy nasz lot na pasie startowym. Chcemy jednak zacząć przed terminalem w Gdańsku. Wybieramy **Gate 11 - Ramp GA Small**. Oznaczenie GA w wyborze stanowiska oznacza General Aviation, czyli samoloty lotnictwa ogólnego, nie należące do linii lotniczych. Kiedy jesteśmy gotowi, klikamy OK i powtarzamy procedurę wyboru lotniska wybierając teraz **Choose Destination Location**. Poznanymi już metodami wyszukujemy lotnisko Kastrup w Kopenhadze (w tym wypadku nie zmieniamy nic w **Runway/Starting Position**) i klikamy OK. Jako typ lotu wybieramy IFR, czyli lot bez widoczności ziemi, a następnie sposób w jaki program ma ustalić trasę.

Mamy tutaj 4 możliwości:

- **Direct GPS** - trasa zostanie wyznaczona jako prosta linia łącząca oba lotniska. Wybieramy to tylko wtedy, kiedy chcemy sami dokonać wyboru punktów i zmodyfikować ją
- **Low Altitude Airways** - trasa wyznaczona zostanie po drogach lotniczych o niższym pułapie
- **High Altitude Airways** - trasa wyznaczona zostanie po drogach lotniczych o wysokim pułapie (dla samolotów pasażerskich)
- **VOR to VOR** - trasa przebiegać będzie wyłącznie od jednej radiolatarni VOR do kolejnej. Należy tu jednak zaznaczyć, że planując w ten sposób lot na obszarze, na którym jest niewiele radiolatarni tego typu, wyznaczona przez komputer trasa wiodąca do bliskich sobie geograficznie miejsc może poprowadzić nawet przez inne państwa! Jest to moim zdaniem najmniej realistyczny sposób na planowanie trasy lotu.

W naszym przypadku wybierzemy **Low Altitude Airways** i klikamy **Find Route** w celu wyznaczenia trasy przez komputer. Wyznaczona trasa będzie łączyć 2 radiolatarnie VOR i cztery skrzyżowania dróg lotniczych (**intersections**). Pokazana ona zostanie w sposób graficzny na mapie, którą możemy swobodnie przybliżać, oddalać oraz przesuwać. Jeśli chcemy dodać jakiś punkt nawigacyjny pomiędzy dwoma już istniejącymi, musimy "chwycić" kursorem myszy czerwoną linię oznaczającą trasę lotu a następnie przeciągnąć ją na wybrany punkt nawigacyjny. Zawsze możemy też punkty kasować, wybierając je z listy i klikając **Delete Waypoint**.



Teraz wybieramy planowany pułap lotu. W naszym przypadku będzie to 12000 stóp. Wchodzimy teraz w **NavLog**, co przeniesie nas do planu lotu "na papierze". Dla początkujących może on wyglądać trochę skomplikowanie. Postaram się go pokrótce omówić, gdyż będziemy do niego wracać także w czasie lotu. Od samej góry mamy wymienione oba lotniska, dzielący je dystans (nie w linii prostej, lecz wzdłuż naszej trasy), przewidywane zużycie paliwa na trasie (warto zanotować) oraz przewidywany czas lotu (w naszym przypadku 44 minuty w powietrzu). Poniżej znajduje się tabela, która zawiera wszystkie wybrane uprzednio punktu nawigacyjne. Najlepiej taki plan wydrukować, klikając **print**. I teraz przykładowo: pierwszy wiersz zawiera radiolatarnię w Darłowie (DAR) o częstotliwości 114,20 MHz (radiolatarnie VOR są zawsze oznaczane trzyliterowym kodem oraz częstotliwością oznaczoną jako XXX.YYY, a skrzyżowania pięcioliterowymi nazwami). Do omówienia ich działania przejdę już w czasie lotu. Kolumna **Route** wskazuje, że do danego punktu lecimy bezpośrednio (-D->), lub drogą lotniczą o określonej nazwie. Nie jest to teraz istotne. Kolumna **Aft (ft)** oznacza przewidywany pułap naszego lotu w momencie mijania danego punktu (nie będzie on często zgodny z tym co będzie się działo w czasie lotu), kolumna **Hdg** oznacza jakim kursem powinniśmy lecieć, by dotrzeć do danego punktu nawigacyjnego z punktu go poprzedzającego. Kolumna **Distance** podzielona jest na pół. Górna wartość to odległość do danego punktu od punktu go poprzedzającego, a dolna wskazuje ile mil do celu pozostało nam nad danym punktem. Kolumna **GS (kts)** pokazuje przewidywaną prędkość lotu, **Fuel** - ile spalimy galonów paliwa na danym odcinku, a **Time Off** przewidywany czas przelotu danego odcinka. To wszystko jest dość złożone, ale omówię to może szybko na naszym przykładzie, koncentrując się na najważniejszych dla nas kolumnach. Po starcie z Gdańska obierzemy kurs 270 stopni aby dotrzeć do VOR DAR, potem skrzyżujemy na kurs 304 stopnie i polecimy w ten sposób 28.5 mili aby dotrzeć nad skrzyżowanie BABIK, nad nim zmiana kursu na 305 stopni i lot przez 24.8 mili aby dotrzeć do REDFI, stamtąd zmiana kursu na 300 stopni i lecimy na VOR ROE, nad którym skrzyżujemy na 311 stopni i 30.8 mili do ELVIX, stamtąd kurs 275 i 41.4 mili w kierunku NISLO. Mam nadzieję, że to jest zrozumiałe. Dodam jeszcze, że zwykle pod koniec trasy kontrola lotu "popsuje" nasz plan i będziemy lecieć według jej wskazań.

Microsoft Flight Simulator Flight Plan
 Rebiechowo -> Kastrup
 Distance: 224.8 nm
 Estimated fuel burn: 81.5 gal / 546.1 pounds
 Estimated time en route: 0:44

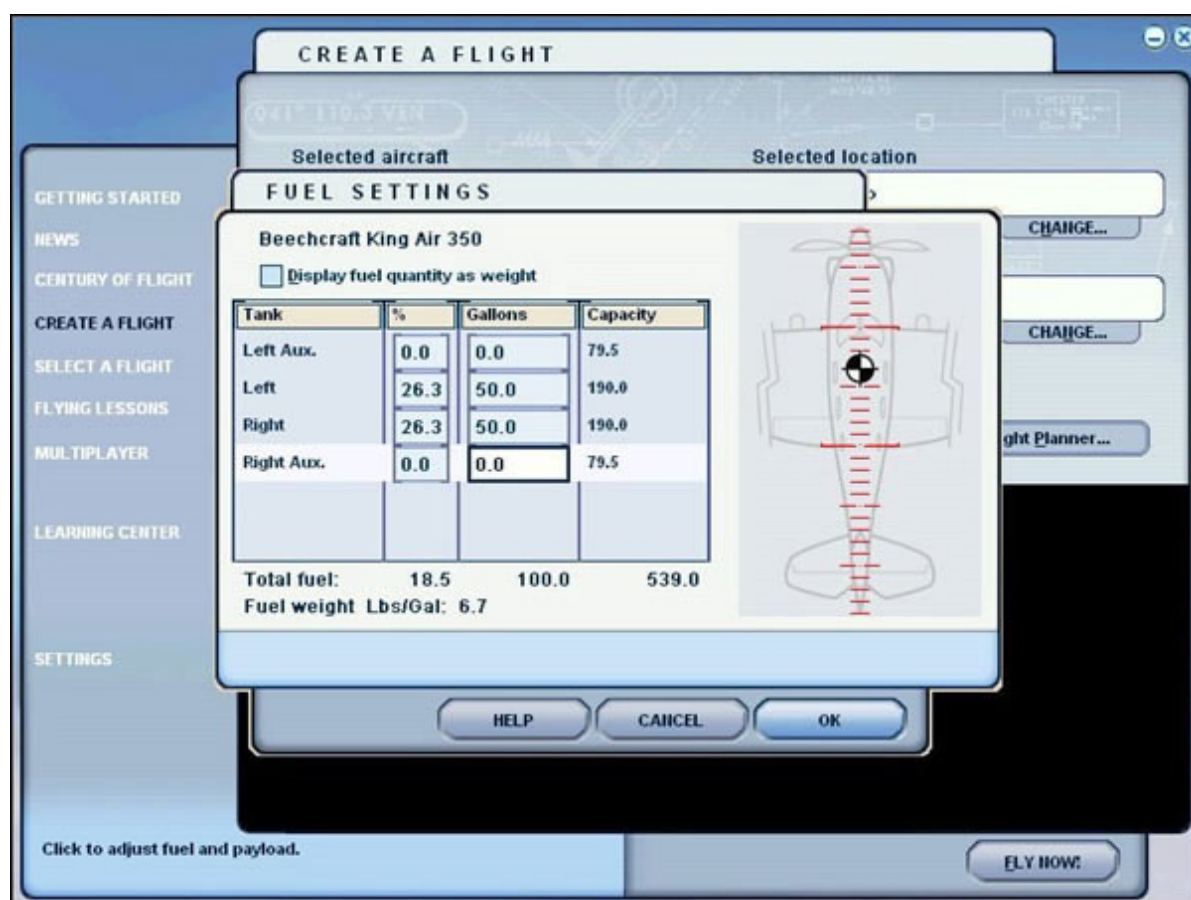
Waypoints	Route	Alt (ft)	Hdg	Distance	GS (kts)	Fuel	Time off
				Leg		539.0	0.00
EPGD				Rem	Est	Est	ETE
				224.8	Act	Act	ATE
DAR (114.20)	-D->	26000	270	72.6	300	26.8	0.14
				152.2			
BABIK	R23	26000	304	28.5	304	10.3	0.05
				123.6			
REDFI	R23	26000	305	24.8	304	9.0	0.04
				98.8			
ROE (112.00)	L621	26000	300	15.4	304	5.6	0.03
				83.4			
ELVIX	T 996	21043	311	30.8	309	11.0	0.05

Print

HELP CANCEL OK

Wracamy do głównego menu odpowiadając OK na zadawane pytania i przechodzimy do wyboru pogody na nasz lot. Jeśli nie mamy stałego połączenia z Internetem, możemy wybrać jeden z tematów pogodowych (**Weather Themes**) albo skorzystać z ręcznej kreacji pogody (**User Defined Weather**). W tym przypadku skorzystam z opcji ściągania aktualnej pogody z internetu co 15 minut. Wracamy do menu i wchodzimy do opcji **Selected Time and Season**, gdzie wybieramy porę roku, datę oraz godzinę lotu. Proponuję wybrać godzinę 13:00 i jakiś letni dzień.

Teraz klikamy na **Fuel and Payload**, gdzie załadujemy nasz samolot paliwem i pasażerami. Klikamy **Change Fuel**. Beechcraft King Air 350 zabiera maksymalnie 539 galonów paliwa, jednak byłoby to stanowczo zbyt dużo jak na nasz lot, w czasie którego zużyjemy wg planera lotu około 82 galonów. Oczywiście zatankujemy zapas na kołowanie na obu lotniskach oraz rezerwę bezpieczeństwa, w sumie zwiększymy więc to o 25% czyli do 100 galonów. To niewielka ilość paliwa, dlatego opróżnimy do zera zbiorniki dodatkowe (aux) wpisując przy nich wartość zero - warto przy tym zaobserwować, jak czarno białe kółko wskazuje nam aktualny punkt ciężkości maszyny. 100 galonów dzielimy na dwa zbiorniki główne i do każdego tankujemy 50 galonów.



Klikamy OK i wybieramy **Change Payload**. Mamy tu możliwość edycji ciężaru załogi - czyli dwóch pilotów i czterech pasażerów. Założmy, że na nasz lot zabieramy dwie osoby, tak więc zmniejszamy do zera dwie ostatnie wartości. Zostawiamy 170 funtów dla każdego, czyli około 80 kg. Klikamy OK i widzimy już, że nasz King Air, który jest w stanie wznieść się z maksymalną masą startową (masa samolotu plus paliwo plus załoga i bagaż) 15000 funtów, waży 10439 funtów. Będzie przez to lżejszy i łatwiejszy w prowadzeniu. Omijamy przycisk **Failures** (programowanie awarii samolotu), co oznacza, że... jesteśmy gotowi do lotu! Klikamy **Fly Now!**



Chwilę później jesteśmy już w Gdańsku. Jeśli w naszym King Air'ze pracują silniki, wyłączmy je kombinacją shift-ctrl-F1, aby samemu zapewnić sobie przyjemność ich uruchomienia. Otwieramy klawiszem ~ okienko ATC, w którym komunikować się będziemy z ziemią i wybieramy ATIS Gdańska. ATIS to nagrany na taśmie komunikat informujący o sytuacji panującej na lotnisku. Jest tam podawane sporo informacji o pogodzie, czynnych pasach startowych itd. Nas interesuje informacja **altimeter**, czyli ciśnienie atmosferyczne. Na wysokościomierzu samolotu znajdującym się na prawo od "sztucznego horyzontu", zauważymy oprócz aktualnej wysokości nad poziomem morza (ok. 500 stóp) także cyfry 2992 oznaczające standardowe ciśnienie atmosferyczne. Jeśli odczytane z ATIS ciśnienie jest inne, odszukujemy myszą pokrętło o nazwie **BARO** na wysokościomierzu, czekamy aż pojawią się wartości plus lub minus i klikając nastawiamy właściwe ciśnienie, np. 2991. Uwaga! Nie każde lotnisko posiada informację ATIS!