

### Nr 4(4)/2010 • Sierpień

# W tym numerze

<ul> <li>Nagrody i wyróżnienia</li> </ul>	.2
•7mianu we flocie	.2
<ul> <li>Zlot nilotów Cassubian VA</li> </ul>	2
■ES Elight Keener	 4
Wirtualnu VER z prawdziwum CPS	6



#### Nagrody i wyróżnienia

W lipcu nagrody za liczbę i jakość lotów Zarząd przyznał następującym pilotom: **Złota:** 

kpt. Ireneusz Wołczyński,

#### Brązowa:

• kpt. Bartosz Kowal.

Nagrodzonym gratulujemy i życzymy dalszych sukcesów.

W lipcu 2010 roku wykonano 75 operacji, to jest o 8 mniej niż w analogicznym okresie roku ubiegłego, zaś w lipcu 2008 roku wykonano 118 operacji. Jest to zauważalna tendencja spadkowa, niemniej pod uwagę należy wziąć szczyt sezonu urlopowego.



#### Zmiany we flocie

W lipcu wyłączone z użytku zostały samoloty B200 (SP-BAD), A321 (SP-DDA), B734 (SP-OPL) oraz B757 (SP-CNU). Zostały one odesłane do Budapesztu celem przeglądu przez potencjalnego nabywcę. Jednocześnie w najbliższym miesiącu należy spodziewać się nowych samolotów dla Cassubian. Szczegóły we wrześniowym numerze Newslettera.





Były dwa Radomie, były Góraszki, były spotkania mniejszego kalibru, ale to co się działo między 1 a 4 lipca 2010 przejdzie do firmowej galerii terminów szczególnych.

Koncepcja jak zwykle zrodziła się spontanicznie, a fakt, że udało się ją zrealizować, to już mistrzostwo świata. Jak mawiał klasyk:

- Bo to jest baaardzo dobra koncepcja!

– Ona jest bardzo dobra ta koncepcja, ale dlczego on ma pruski mundur na sobie?

– Pruski, bo to jest dziedzic Pruski. O, mam napisane w scenopisie – wchodzi dziedzic Pruski.

– Pruski, Pruski... Bo on się nazywa Pruski. Wawrzyniec Pruski! Polski dziedzic!

– No to mogę go przepasać po prostu... (pani zakłada biało-czerwoną szarfę)

– Zdjąć to, to jest profanacja! To jest policzek w twarz dla całej ekipy!

 Uspokój się... przecież to jest... sanacyjny dziedzic. Pamiętaj z kim oni się wtedy kumali.
 A zresztą niech zdejmie...<sup>1</sup>

Każdy z nas powtórzyłby ten i milion innych cytatów z Rejsu, Misia, Rozmów

<sup>1</sup> Źródło: http://nonsensopedia.wikia.com/ wiki/Cytaty:Mi%C5%9B\_(film) . kontrolowanych, Nie lubię poniedziałków, Dnia świra i innych – bez chwili zastanowienia wplatając go bezbłędnie w klimat rozmowy o d... Maryni, przepisach lotniczych, pracownikach PAŻP czy przepisie na debeściarskie grillowe danie. To też ewenement.

Spotkanie pilotów (w tym Zarządu) Cassubian VA przebiegło bardzo nieoficjalnie i mimo, że próbowano wielokrotnie poruszać sprawy ważkie, takie jak analiza bieżących wskaźników makro i mikroekonomicznych, oscylowanie wokół kontraktów forwardowych i innych tego typu tematów, zawsze wracano do koncepcji krańcowej skłonności do konsumpcji. Ważniejsze okazało się kreowanie rytmów w stylu OMDB na krokwiach grillowej chatki za pomocą grillowej łopatki tudzież rzeźbienie wątpliwej jakości riffów na gitarze majoneza podpiętej pod piecyk elektryczny *owned by* Kisiel.

Zarząd wielokrotnie próbował nakłonić pracowników do głębszej analizy sytuacji podczas tego spotkania, niemniej korelacja między mistrzostwami, chłodnymi płytkami i zamarzniętym koktajlem z



Odwiedź nas na www.cassubian.pl





kaszebsczich malen była na tyle silna, że nawet tworzenie faktów dokonanych na nikim nie robiło wrażenia.

– Wczoraj jechałem tędy, tych domów jeszcze nie było.

– Tak mówicie? A gdyby tutaj staruszka przechodziła do domu starców, a tego domu wczoraj by jeszcze nie było, a dzisiaj już by był, to wy byście staruszkę przejechali, tak? A to być może wasza matka!

 Jak ja mogę przejechać matkę na szosie, jak moja matka siedzi z tyłu?

– Halo, tu "Brzoza", tu "Brzoza"! Źle cię słyszę! Powtarzam, powiedział, że matka siedzi z tyłu... "Matka siedzi z tyłu!" Tak powiedziall<sup>2</sup>

No readback był, jaki był. Zarząd musiał się tym zadowolić.

Faktem jest, że spotkała się w sumie najstarsza część personelu naszej firmy. Młodociani wiekiem, umiejętnościami niejednokrotnie więksi – albo pytali "A może frytki do tego?", albo piłowali po strunach kontrabasu w Zamoyskich chatce, tudzież

<sup>2</sup> Źródło: http://pl.wikiquote.org/wiki/Mi-%C5%9B puchacza po skrzydłach głaskali. Druga część starszyzny w pracy drewniała ze złości, że inni na tarasie lub wodnym po-



moście rozprawiają o wartościach.

Cytując starożytnych Rzymian, co w Moskwie mieszkali – shit hapens.

Pragnę podziękować wszystkim, którzy przyjechali, że stworzyli okazję do wspólnego spotkania.

Udało się bowiem potwierdzić to, o czym z resztą byłem przekonany wcześniej, że łączy nas nie tylko wirtualna pasja, ale przede wszystkim ludzka sympatia i "nadawanie na tych samych falach". Żony stwierdziły jednogłośnie, że wszyscyśmy w sumie p...nięci, ciesząc się jednak po cichu z faktu, że "myślałam, że ty jesteś walnięty, ale teraz widzę, że są inni, walnięci bardziej od ciebie". Jak by na to lipcowe spotkanie nie spojrzeć, wyniknę-

ły z niego same pozytywy (nie licząc kilku stłuczek podczas karaoke party).

Za rok pięciolecie firmy. Strach się bać. Zamawiać w hurtowni czy powiadomić POLMOS?

Z tych naszych rozmów wyłania się idea występów i... jakich jeszcze nie było. Stworzenia czegoś zupełnie nowego. Nowa wartość może powstać jako synteza różnorodnych sprzecznych ze sobą wartości. Jeżeli chcemy osiągnąć nową wartość, musimy doprowadzić do konfliktu między tym, co fizyczne, a tym, co duchowe. Jeżeli natura, więc fizyczność, jest czymś pierwotnym, czyli tezą, to kultura jest jej antytezą, a synteza tym, co pragniemy osiągnąć. Gdy ktoś z nas gimnastykuje się, reprezentuje naturę, więc tezę, jeśli ktoś z nas śpiewa, reprezentuje kulturę, więc antytezę. Chcąc stworzyć sztukę na naszą miarę, musimy zwiększyć w niej udział wysiłku fizycznego, a dla antytezy i duchowego. I to jest nowa strategia syntezy. I to jest nowa koncepcja sztuki.<sup>3</sup>

<sup>+</sup> http://pl.wikiquote.org/wiki/Rejs Odwiedź nas na www.cassubian.pl



#### Czarna skrzynka w FS FS Flight Keeper

FS Flight Keeper jest dodatkiem do Flight Simulatora, który dostarcza bardzo szczegółowych informacji o wszystkich aspektach lotu. Nieprzypadkowo jest nazywany czarną skrzynką – gromadzi dużo więcej informacji niż opisywany w poprzednim numerze FS Passengers czy FS Acars. Można sprawdzić nie tylko siłę przyziemienia czy wysokość lotu, ale nawet dokładny czas włączenia lub wyłączenia wielu urządzeń, świateł czy otwarcia drzwi. Uzupełnieniem jest szczegółowa mapa lotu, na której zaznaczone są wszystkie zdarzenia, łącznie z momentami zadziałania systemu TCAS. Lot można oglądać zarówno w profilu poziomym, jak i pionowym. Flight Keeper jest doskonałym narzędziem do oceny lotów. Może być wykorzystywany na jednym stanowisku lub wymieniać informacje z serwerem wirtualnej linii lotniczej.

Przetestowałem darmową wersję demo (30 dni) Flight Keepera, aby napisać o możliwościach jego wykorzystania. Wersję demo można pobrać ze strony www.flightkeeper.net. Mimo swoich ograniczeń, daje dość dobre rozeznanie w działaniu programu, którego cena wynosi ok.  $35 \in$ . Na fot. 1 widać główny ekran programu, a na nim informacje o pilocie i ostatnio wykonanych lotach.

Obsługa programu jest prosta, wiele informacji wpisuje on sam na podstawie danych pobranych z FS, np. sam wpisze lotnisko, a nawet stanowisko z którego rozpoczęto lot (lub na którym go zakończono). Nie jest jednak w stanie wpisać, z której procedury SID/STAR pilot korzystał. Przechwytuje nawet informacje o pogodzie w poszczególnych punktach trasy. W tym celu trzeba jednak zaplanować lot również w FS-owym plannerze.

Na fot. 2 pokazano ekran planu/wykonania lotu. Dane w górnej części zostały wpisane ręcznie przed lotem. Na żółtym polu dane pobrane z FS w trakcie lotu i po jego zakończeniu. W kolejnych zakładkach mieszczą się szczegóły dotyczące startu, lądowania, planu lotu, pogody, nieprzewidzianych zdarzeń, itp. Flight Keeper podaje czy start odbył się dokładnie w osi pasa, po ilu metrach samolot oderwał się od ziemi, z jaką prędkością postępową i pionową. Analiza lotu może trwać dłużej niż sam lot.







Odwiedź nas na www.cassubian.pl





Fot. 4. Zarejestrowane w FS Flight Keeper podejście do pasa 29 w Gdańsku (EPGD)

#### FS Flight Keeper

#### c.d. ze str. 4

Dodatkowe informacje widać na fot. 3. Tej szczegółowości informacji nie poda żaden inny program monitorujący.

Po przełączeniu na mapę lotu (fot. 4) widać dokładnie co działo się przy podejściu do lądowania w Gdańsku. Samolot przestrzelił wiązkę ILS i przejął ją z dużym

opóźnieniem. Każda fioletowa kropka na trasie przelotu oznacza zadziałanie jakiegoś systemu, np. "AP" oznacza automatyczną reakcję autopilota. W dolnej części mapy pokazany jest profil pionowy lotu wraz z ukształtowaniem terenu. W prawym górnym rogu ikonki pokazują przechyły samolotu w poszczególnych momentach lotu.

Na fot. 5 pokazano powiększoną mapę z pasem w Gdańsku. Plan lotniska Flight Keeper pobiera wprost z Flight Simulatora (analizuje scenerie przy pierwszym uruchomieniu). Dokładnie widać moment wyłączenia autopilota ("AP Off"). Można także sprawdzić, czy wyłączenie autopilota nastąpiło przed minięciem wysokości decyzyjnej. W miejscu przyziemienia pokazane zostały aktualne informacje pogodowe.

Widać niewielkie odchylenie od osi pasa przy lądowaniu (dokładny kąt odchylenia jest również rejestrowany). Dalej widać drogę kołowania oraz stanowisko postoju. Widoczny jest także samolot SP-ERO, który był w porcie w momencie lądowania. Przerywana szara linia pozwala sprawdzić, w którym momencie lotu system TCAS zauważył ten samolot.

#### Podsumowanie

Jak widać, FS Passengers i FS Flight Keeper mają zbliżone podstawowe możliwości, ale ich rozwój poszedł w różnych kierunkach. Który zatem wybrać?



Fot. 5. Lądowanie w Gdańsku (EPGD)



#### FS Flight Keeper

c.d. ze str. 5

FS Passengers wydaje się być lepszy w codziennym użyciu. Ułatwia tankowanie, różnicuje parametry obciążenia i rozkład mas samolotu, automatycznie ocenia lot na podstawie przyjętych kryteriów, a także nie pozwala się nudzić wywołując co jakiś czas awarie. FS Flight Keeper jest doskonały do treningów i analizy lotów. Pozwala przeanalizować każdy fragment lotu z maksymalną dokładnością. Oba programy mogą być stosowane jako narzędzia kontroli lotów przez komisję kontroli wirtualnej linii lotniczej.

Wydaje mi się, że warto sprawdzić oba programy, aby móc wyrobić sobie o nich własne zdanie. Porównanie wybranych elementów znajduje się w tab. 1. (SW)

#### Kącik VFR

#### Wirtualny VFR z prawdziwym GPS

Polubiłem VFR odkąd posiadam Ultimate Terrain Europe. Dzięki temu dodatkowi możliwe jest korzystanie z map, a nawet latanie ze zwykłym atlasem samochodowym. Przypadkowo trafiłem na oprogramowanie, które umożliwia jeszcze coś dołaczenie prawdziwej nawigacji GPS do Flight Simulatora. Efekt jest zaskakujący - drogi w Ultimate Terrain i w Automapie pokrywają się z dużą dokładnością. Można bardzo wygodnie latać wykorzystując zdefiniowane w nawigacji punkty VFR oraz informacje o przeszkodach (przydaje sie dodatek do FS - VFR Landmarks Poland). Jest to oczywiście bez porównania lepsze od pseudo-GPS wbudowanego we Flight Simulator.

Flight Simulator posiada dane o pozycji, szybkości i wysokości samolotu. Cały problem polega tylko na tym, aby te dane przekazać do nawigacji. Schemat działania powiązań poszczególnych programów pokazuje rys. 1. Poniżej krótka instrukcja instalacji tych programów.

#### Konfiguracja GPSout

**Pobierz wraz z MixW** 

Plik DLL oraz INI należy skopiować do katalogu Modules we Flight Simulatorze. W pliku ini wprowadzamy następujące zmiany:

Sentences=GSA,GSV,RMC,RMA,PGRMZ,GL-L,VTG,GGA

# jakie informacje FS ma wysyłać do nawigacji

Tab. 1. Porównanie FS Passengers i FS Flight Keeper			
Kryterium	FS Passengers	FS Flight Keeper	
Wersja	30 dni, ograniczona do miejsca	30 dni, różne drobne ograniczenia,	
demo	startu KJFK	np. liczba rekordów bazy danych	
Planowanie	Tankuje paliwo, ładuje samolot,	Nie obsługuje paliwa ani ładun-	
lotu	kontroluje rozkład masy – także	ków	
	wersja demo (z każdego lotniska)		
Informacje	Start, lądowanie, masy, przyzie-	Bardzo rozbudowane, np. przecią-	
o locie	mienie, zużycie paliwa	żenia, odchylenia od osi pasa przy	
		starcie, miejsce przyziemienia, mo-	
		ment wyłączenia autopilota	
Ocena lotu	Rozbudowane kryteria oceny lotu,	Podstawowe kryteria oceny lotu	
	system punktacji, budowa kariery	do wykorzystania przez pilota lub	
	w oparciu o jakość lotów	oceniającego lot.	
Awarie	Potrafi generować losowe awarie	Nie obsługuje awarii	
W trakcie	Pilot decyduje o obsłudze pasaże-	Rozbudowany ACARS pokazujący	
lotu	rów (drinki, posiłki, filmy), Drugi	plan lotu, ukształtowanie terenu,	
	pilot podaje istotne informacje, ste-	itp.	
	wardesa przynosi wirtualną kawę.		

Interval=1000

# co ile milisekund wysyłać informacje Port=COM9

# używany port – dla Automapy musi być od 1 do 9, inne nie działają

Speed=9600

<sup>1</sup> prędkość portu – należy dopasować do urządzenia, może być 4800 lub 19200
PosTo6Decimal=No
# tak ma być :-)

Konfiguracja GPSout zakończona

#### Bluetooth

Bluetooth będzie potrzebny, jeśli korzystamy z zewnętrznej nawigacji. Nawigacja ta musi mieć możliwość podłączenia zewnętrznego odbiornika GPS łączonego przez bluetooth. W przypadku używania oprogramowania BlueSoleil (a zapewne w innych też) wystarczy sparować urządzenie i udostępnić mu port, który ustawiono przy konfiguracji GPSout. Czasem urządzenie zewnętrzne stawia opór i może być konieczne dokonanie zmiany wcześniej ustawionego portu.

#### MixW

Użycie GPSout i Automapy na tym samym komputerze wymaga dodatkowego zabiegu – stworzenia dwu wirtualnych portów szeregowych. Jeden będzie portem wyjścia dla GPSout, a drugi będzie portem odbioru danych dla Automapy. MixW zapewni, że porty te będą ze sobą połączone. Zabieg taki jest konieczny, bo nie da się w Windows używać tego samego portu jednocześnie do nadawania i odbierania.

MixW jest dostarczane wraz z GPSout. Jego instalacja wymaga trochę zachodu, bo jest to tak naprawdę dodatkowe urządzenie wirtualne. Zobacz także: <u>poradnik</u> <u>ze zdjęciami po angielsku</u>.

- 1. Wchodzimy więc do panelu sterowania w Windows, wybieramy *Dodaj sprzęt*.
- 2. Klikamy Dalej, wybieramy Tak, urządzenie zostało już podłączone i znowu Dalej.
- 3. Na końcu listy, która się pojawi wybieramy *Dodaj nowe urządzenie sprzętowe* i *Dalej*.
- 4. Wybieramy Zainstaluj sprzęt, który wybiorę ręcznie z listy i Dalej.
- 5. Na samym końcu listy która się pojawi należy wybrać "Wieloportowe karty szeregowe".

*c.d. na str.* 7



Rys. 1. Schemat powiązań programów



#### Wirtualny VFR... c.d. ze str. 6

- 6. Kliknij *Dalej*, a następnie Z dysku.
- 7. Wybierz katalog, w którym znajduje się MixW i zaznacz plik *ComEmulDrv.inf* i kliknij *OK*.
- 8. wybierz *MixW serial port bridge* i kliknij *Dalej* 2 razy, a następnie *Zakończ*.

#### Konfiguracja MixW

- 1. Otwórz Menedżer urządzeń (Panel sterowania > System > Sprzęt)
- Znajdź MixW serial port bridge w Wieloportowe karty szeregowe (gdzieś na końcu listy).
- 3. Kliknij prawym przyciskiem i wybierz *Właściwości.*
- 4. Przejdź do zakładki *Properties* i tam ustaw pierwszy emulowany port:
- Pair#: 1,
- *First Emulated Port*: COM9 (ten z GPSout),
- Second Emulated Port: COM8 (ten do Automapy, pamiętaj że musi być mniejszy niż 9, inaczej Automapa go nie rozpozna).
- 5. Zatwierdź i ponownie uruchom komputer. MixW po konfiguracji jest bezobsługowy. Możesz o nim zapomnieć.

#### GooPs Free 2.5

#### Pobierz wersję free

GooPs jest kolejnym pośrednikiem.

Pozwala on na obserwowanie przelotu w Google Earth. Do jego prawidłowego działania potrzebujemy skonfigurowanego MixW. GooPs to jeden plik, który trzeba uruchomić i skonfigurować. Wchodzimy w "Options" i od lewej:

- ustawiamy port, rate (prędkość) i Flow (none), włączamy AutoConnect i wyłączamy AutoScan,
- w drugiej kolumnie w Add/Update Vehicle wybieramy opcję Air, niżej kursor
   Image, przy Lapel text – co kto lubi (można zmieniać w trakcie lotu), a przy Track – kolor linii,
- w trzeciej kolumnie wyłączamy Demo Mode, ustawiamy jednostki wedle uznania, oraz zaznaczamy opcje dodatkowe (przydaje się: AutoStart Google Earth),
- zamykamy Ok i wyłączamy GooPs.

Następne włączenie GooPs powinno nastąpić, gdy maszyna będzie stać na lotnisku.

#### Automapa

#### Strona główna

W ustawieniach GPS należy ustawić właściwy numer portu (bluetooth: COM9, MixW: COM8) oraz prędkość (9600). Przydaje się zmiana wartości powiększeń – lecąc samolotem wygodnie jest widzieć w nawigacji kilka kilometrów przed sobą. Konieczne jest także wyłączenie opcji Proste menu – inaczej nie będzie możliwości ustawienia typu trasy Na przełaj. Wyłączyć również należy informowanie o radarach. :-)

Przykładowy zrzut ekranu z Automapy pokazano na fot. 1. Oprócz typowego wyglądu programu pokazano dodatkowo przyrządy samolotu.

#### Google Earth

#### **Pobierz**

Nic nie trzeba ustawiać, GooPs sam ustawi wszystko za nas. Jeżeli zbliżenie lub kąt patrzenia jest niewłaściwy, to należy w GooPs wyłączyć na chwilę *Auto-Track*, ustawić widok w Google Earth i ponownie włączyć *AutoTrack*.

#### PathAway

#### Pobierz demo

PathAway to płatny program (jest 15dniowa wersja demo) pozwalający na wczytanie dowolnej mapy w formacie JPG, zorientowanie jej względem siatki geograficznej, a następnie wykorzystanie odbiornika GPS do poruszania się po tej mapie. Wykorzystuję ten program chodząc po górach i muszę przyznać, że spisuje się świetnie. Doskonałym pomysłem na wykorzystanie PathAway jest wczytanie do niego mapy VFR Polska. Podłączenie odbywa się przez bluetooth, gdyż niestety PathAway jest dostępny wyłącznie na urządzenia przenośne. Na fot. 2 pokazano przykładowy zrzut ekranu z programu PathAway wyposażonego w mapę VFR Polski. (SW)



Fot. 1. Automapa podłączona do Flight Simulatora



Fot. 2. PathAway z mapą Polski VFR podłączony do Flight Simulatora

Źródło: forum vatsim.home.pl

Odwiedź nas na www.cassubian.pl



# ASSUBIAN,

minut

# Loty biznesowe do każdego kraju Cassubian VIP services

## Zapoznaj się z naszą ofertą



Odwiedź nas na www.cassubian.pl