

CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 5(5)/2010 • Wrzesień



W tym numerze

- Nagrody i wyróżnienia 2
- Zgadywanka 2
- Gdy brakuje przycisków 2
- Gdańsk International Airport 2012 5

Embraer ERJ-190-100 (źródło:airliners.net)

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

Nagrody i wyróżnienia

FSUIPC

W sierpniu nagrody za liczbę i jakość lotów Zarząd przyznał następującym pilotom:

Złota:

- kpt. I. Wołczyński (22 loty, 100%)

Srebrne:

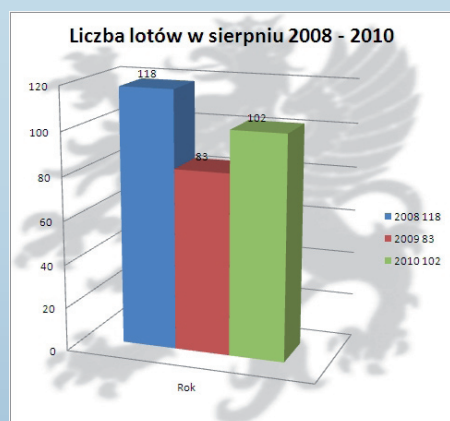
- kpt. K. Deptuła (15 lotów, 100%)

Brazone:

- kpt. S. Budzyla (13 lotów, 100%)
- kpt. M. Romanowski (10 lotów, 100%)
- kpt. M. Szczygiel (10 lotów, 100%)
- kpt. P. Widzgowski (10 lotów, 100%)

Gratulujemy nagród i życzymy dalszych sukcesów.

Warta odnotowania jest tendencja wzrostowa względem ubiegłego roku. W sierpniu 2008 roku wykonano 118 operacji, rok później tylko 83, zaś w tym – 102, mimo szczytu okresu urlopów.



Sprawdź się

Zgadywanka

Sprawdź czy umiesz rozpoznać samolot na zdjęciu. Rozwiązania nadsyłaj przez Shoutbox na stronie Cassubian.pl. Rozwiązanie podamy 5 września 2010 r. Zwycięzców ogłosimy w kolejnym wydaniu Newslettera.



Gdy brakuje przycisków...

Każdy latający on-line używa FSUIPC, przynajmniej w wersji darmowej. Wiele osób nie zdaje sobie nawet sprawy z tego jak rozbudowane jest to narzędzie. Odkrywamy to dopiero, gdy kupimy pełną wersję.

FSUIPC to Flight Simulator Universal Inter-Process Communication – aplikacja stworzona przez Pete Dowsona. Służył on początkowo do zapewnienia komunikacji pomiędzy MS Flight Simulatorem (od wersji 2000 do X) a zewnętrznymi programami lub urządzeniami. W trakcie rozwoju aplikacji dołączano kolejne funkcje, jak np. sterowanie pogodą. Program jest uzupełniany szeregiem dodatkowych aplikacji, jak np. omawiany niedawno na łamach Newslettera GPSout czy WideFS.

Aplikacja jest bardzo rozbudowana i nie dałoby się jej omówić w krótkim artykule. Dlatego skupimy się na zaawansowanych funkcjach programowania przycisków. Podstawowe programowanie przycisków jest w FSUIPC bardzo proste. Umożliwia je zakładka w programie, która bezpośrednio pozwala wybrać funkcję i przypisać ją do klawisza klawiatury lub przycisku joysticka. Jednak schody zaczynają się, gdy chcemy zaprogramować nietypową funkcję z płatnego samolotu. Wówczas z pomocą przychodzi funkcja nagrywania makr oraz możliwość edycji ich w edytorze tekstu. Każdy, kto miał do czynienia z językami programowania, poradzi sobie z tym zadaniem bez trudu. Wystarczy tylko kilka wskazówek.

Przypisanie pojedynczej funkcji

Na początek proste przypisanie funkcji do przycisku za pomocą konfiguratora FSUIPC dostępnego w menu Modules w FS. W zakładce Buttons+Switches wybieramy przycisk, który ma być programowany. Następnie zaznaczamy „Select for FS control” i wybieramy z listy funkcję, która nas interesuje. Proste, łatwe i przyjemne. Czasem konfigurator się zacina i wtedy pomaga tylko wyłączenie i ponowne włączenie FS.

Sprawa się gmatwa, gdy chcemy przypisać funkcję spoza listy. Przykładem samolotu, w którym zdarza się to często, jest ATR 72-500 od Flight1. W tym samolocie prawie każda funkcja musi być rejestrowana poprzez makro. Zadanie to

jest tylko trochę trudniejsze niż przypisanie pojedynczego klawisza. Wciskamy przycisk Create Mouse Macro i wybieramy nazwę pliku, w którym ma być ono zapisane (makra są przechowywane z rozszerzeniem „.mcr” w podkatalogu Modules w katalogu FS). Można wybrać nazwę pliku już istniejącego – nowe makra zostaną dopisane na końcu. Następnie wystarczy kliknąć odpowiedni przycisk w samolocie, a później w okienku wpisać opis wybranej funkcji. Na koniec wchodzimy ponownie do konfiguratora FSUIPC i wciskamy przycisk End Macro. Za jedną sesję nagrywania można zarejestrować wiele takich funkcji. Więcej szczegółów w obszernym podręczniku FSUIPC. Przypisanie makra do przycisku jest łatwe. Zarejestrowane makra znajdują się wspomnianej wcześniej na liście funkcji, które można w konfiguratorze przypisać do przycisków.

Przypisanie wielu funkcji jednocześnie

Joystick ma mało przycisków. Za mało, aby przypisać wszystkie przyciski z panelu overhead ATRA. Co więc zrobić? Otóż za pomocą prostej edycji pliku makra możemy stworzyć makro wykonujące wiele funkcji przy pojedynczym uruchomieniu. Nie da się jednak tego zrobić w konfiguratorze – potrzebny jest co najmniej windowsowy notatnik. Otwórzmy więc plik ATR.mcr. W ramce 1 widać fragment nagranego makra. Cztery opisane funkcje, które mogą być przypisane do czterech przycisków.

```
1=Wing lights=RX14cb0*Xa100  
2=Panel lights=RX14d00*Xa1cc  
3=Logo lights=RX14da0*Xa1cc  
4=Heating=RX14ee0*Xa1cc
```

Ramka 1

Nie ma jednak sensu tych funkcji przypisywać do oddzielnych przycisków, gdyż są one zwykle włączane i wyłączane jednocześnie. Dlatego zrobimy z tego makro wielofunkcyjne. Zmianę widać w ramce 2.

Makro numer 1 ma 4 kroki. Usunięto opisy poszczególnych kroków, wprowadzono tylko nazwę całego makra. Każda

Odwiedź nas na www.cassubian.pl

1=Lights and heating
1.1=RX14cb0*Xa100
1.2=RX14d00*Xa1cc
1.3=RX14da0*Xa1cc
1.4=RX14ee0*Xa1cc

Ramka 2

zmiana w plikach z makrami wymaga restartu FS. Po ponownym uruchomieniu zobaczymy na liście funkcji do przypisania „ATR: Lights and heating”.

W moim ATR przygotowałem wiele takich makr. Jedno włącza awionikę (10 kroków), drugie światła, ogrzewanie, klimatyzację i odłącza zasilanie zewnętrzne (16 kroków). Makra tego typu doskonale się sprawdzają przy programowaniu funkcji typu 0-1, np. omawiane włączanie światła i ogrzewania. W takim przypadku ten sam przycisk można wcisnąć przy uruchamianiu samolotu, jak i przy jego wyłączeniu. Można je także wykorzystać w przypadku przełączników wymagających wielokrotnego kliknięcia, jak np. przełącznik zapłonu w ATR (4 kliknięcia). Przykład makra dla zapłonu pokazuje ramka 3.

15=Ignition on
15.1=RX14be0*X8bcc
15.2=RX14be0*X8bcc
15.3=RX14be0*X8bcc
15.4=RX14be0*X8bcc
16=Ignition off
16.1=RX14be0*X8bcc,31
16.2=RX14be0*X8bcc,31
16.3=RX14be0*X8bcc,31
16.4=RX14be0*X8bcc,31

Ramka 3

Jak widać w ramce, przewidziano oddzielne makro dla włączania i wyłączania. Mimo tego da się tą funkcję przypisać do jednego przycisku w joysticku.

Funkcja JEŻELI

Gdy zaczynałem bawić się FSUIPC brakowało mi funkcji JEŻELI. Jednak, gdy wgłębiłem się w dokumentację, zauważyłem, że funkcja ta istnieje, choć została zaimplementowana w niestandardowy sposób – za pomocą definiowanych zmiennych. Wszystko ustawia się w pliku FSUIPC.ini (katalog FS, podkatalog Modules).

Uwaga 1: Przed dokonywaniem jakichkolwiek zmian w FSUIPC wykonaj kopię

bezpieczeństwa!

Uwaga 2: Polecam włączenie profili (UseProfiles=Yes).

FSUIPC standardowo pozwala na zaznaczenie w konfiguratorze opcji Aircraft specific, która zapewnia, że definiowany przycisk będzie działać tylko w wybranym samolocie. Jednak rozwiązanie takie nie jest najwygodniejsze, gdy chcemy programować nieco bardziej zaawansowane funkcje. Zamiast tej opcji można włączyć w FSUIPC.ini profile, które robią generalnie to samo, ale działają dużo bardziej przejrzysto.

W ramce 4 widać przypisanie włączania/wyłączania zapłonu do klawisza w joysticku. Pierwszy wiersz definiuje zmienną, która będzie wykorzystywana do stworzenia funkcji JEŻELI.

1=P1,7,Cx510066C2,x00010001
2=B66C2=1 U1,7,CM1:15,0
3=B66C2=0 U1,7,CM1:16,0

Ramka 4

Wyjaśniając po kolei:

- P1 oznacza wcisnięcie przycisku w drugim joysticku (pierwszy ma numer 0),

- 7 to numer przycisku (jako, że zaczynamy liczyć od 0, więc jest to przycisk... 8),
 - Cx510066C2 oznacza, że przypisujemy offset 66C2 zarezerwowany do dowolnego definiowania przez użytkowników,
 - x00010001 mówi, że nasz offset będzie przyjmował wartości 0-1 oraz skok przy każdej zmianie będzie wynosił 1.
- Cała sztuczka z funkcją JEŻELI polega na tym, że do pojedynczego użycia przycisku musimy przypisać aż dwie funkcje. Pierwszą przypisujemy do wcisnięcia przycisku, co właśnie omówiliśmy. Drugą – właściwą – do puszczenia przycisku. Puszczenie przycisku po raz pierwszy wyzwoli działanie opisane w linii 2, a po raz drugi to z linii 3. I tak w kółko. Krótkie wyjaśnienie linii 2:
- B66C2=1 – jeżeli offset 66C2 = 1 (żeby było ciekawiej wartość offsetu na początku wynosi zawsze 1, a nie 0),
 - U1,7 – przy puszczeniu przycisku nr 8 z drugiego joysticka (pamiętamy, że FSUIPC zaczyna liczenie od 0, stąd przesunięcie),
 - CM1:15,0 – wykonaj pozycję 15 z makra CM1 (makro CM1 to nasz plik ATR. macro zarejestrowany pod numerem 1 na liście makr w FSUIPC).



Rysunek 1. Schemat budowania sekwencji funkcji

Przypisywanie sekwencji funkcji

Mechanizm JEŻELI możemy wykorzystać do programowania sekwencji funkcji na jednym przycisku. Idealnym przykładem jest uruchamianie silnika w ATR. Funkcje, które wybrałem to:

1. Włączenie pompy
2. Włączenie startera
3. Przesunięcie Cond. Lever w pozycję FTR
4. Przesunięcie Cond. Lever w pozycję AUTO
5. Przesunięcie Cond. Lever w pozycję OFF (wyłączenie silnika)
6. Wyłączenie pompy

Są one także widoczne na rysunku 1. Taka sekwencja (oddzielna dla każdego silnika) umożliwia nam wykonanie startu i wyłączenia silnika za pomocą jednego tylko przycisku. W ramce 5 znajduje się fragment pliku ATR.mcro dla silnika 2. Każda funkcja musi być uruchamiana

osobno, dlatego nie zastosowano tu omówionego wcześniej programowania jednoczesnego funkcji. Musimy mieć pełną kontrolę nad sekwencją.

```
1=Pump2 On=RX131d0*Xa1cc  
2=Engine 2 Start=RX14b30*X53cc  
3=CondLev2 On=RX18620*Xa1cc  
4=CondLev2 Auto=RX18650*Xa1cc  
5=CondLev2 Off=RX185f0*Xa1cc  
6=Pump2 Off=RX131d0*Xa1cc
```

Ramka 5

W ramce 6 widać natomiast odpowiednie wpisy w pliku FSUIPC. Offset 66C0 został zaprogramowany na 6 kroków – zmiana wartości następuje w momencie przyciśnięcia przycisku. Następnie wpisano kolejne kroki, które mają być wykonywane w momencie puszczenia przycisku.

W ten sposób do uruchomienia i wyłą-

czenia silnika w ATR potrzebujemy zaledwie 3 przycisków (zapłon i dwa silniki). Do tego przycisk do awioniki, oświetlenia i ogrzewania oraz najważniejszy – przycisk do włączania baterii i podłączania zasilania zewnętrznego. W sumie 6 przycisków do obsługi całego panelu overhead.

```
5=P1,2,Cx510066C0,x00050001  
6=B66C0=1 U1,2,CM1:1,0  
7=B66C0=2 U1,2,CM1:2,0  
8=B66C0=3 U1,2,CM1:3,0  
9=B66C0=4 U1,2,CM1:4,0  
10=B66C0=5 U1,2,CM1:5,0  
11=B66C0=0 U1,2,CM1:6,0
```

Ramka 6

Zainteresowanym służę plikami ATR.mcro oraz FSUIPC.ini. Będą one naturalnie wymagały ręcznego dostosowania do odpowiedniego przycisku joysticka.



Rysunek 2. Kokpit ATR 72-500 (źródło: www.planetspotters.net)



Okiem szefa



Gdańsk International Airport 2012

To, że na lotnisku w Rębiechowie trwa-
ją szeroko zakrojone prace budowlane
wiedzą wszyscy, nawet ci średnio inte-
resujący się lotnictwem. Jest to ogromna
inwestycja nie tylko w skali regionu i kra-
ju, ale także tej części Europy. Ambitne
plany zwiększenia ruchu z obecnych 2,5
do 5 mln pasażerów rocznie wymagają od
inwestorów olbrzymich nakładów, a od
projektantów zastosowania odpowiednich
rozwiązań, które zapewnią swobodny
przepływ takiej masy ludzi, a załogom i
ich maszynom odpowiednie warunki pra-
cy. Nie jest to zadanie łatwe. Ci, którzy
odwiedzili gdańskie lotnisko w ostatnim
czasie widzieli zapewne na własne oczy i
plac budowy, i dźwigi, i zawartość gabloty
z makietą nowo powstającego obiektu.
Dla laika to wystarczy – „Coś się wreszcie
dzieje”, „Budują” albo też „No ładnie to
będzie wyglądać.” – da się słyszeć na ze-
wnątrz obecnego terminalu, gdzie (o dzi-
wo) można jeszcze palić. Ale co oznaczają
te zmiany dla naszej firmy, dla której GDN
jest przecież portem bazowym? Zmiany te
mają charakter wręcz rewolucyjny, więc
nietrudno się domyślić, że przyniesie to
pewne nowości w vFIR EPWW, zakłada-
jąc, że projektanci scenarii staną na wy-
sokości zadania. Patrząc na dotychczasowe
płatne i darmowe scenerie można się



Rys. 1. Tak ma wyglądać nowy
terminal pasażerski (2)

Źródło: www.airport.gdansk.pl

pokuszyć o stwierdzenie, że nowe EPGD
będzie dla nich nie lada kąskiem.

Z punktu widzenia załogi najważniejsze
są nie zmiany wizualne uatrakcyjniające
wizerunek lotniska i doprowadzające go
wreszcie do europejskich standardów; nie
jest również istotne to, że budynek będzie
ekologiczny oraz, że będzie miał modułową
konstrukcję, która da możliwość jego
późniejszej rozbudowy. Dla nas najważ-
niejsze zmiany zachodzą po pierwsze w
strefie „airside” czyli tej związanej z nowo
budowaną przedterminalową płytą lotni-
ską, po drugie w związku z budową nowej
drogi kołowania i modernizacją istnieją-
cych dróg szybkiego zejścia, a po trzecie
połączonej z tą drogą płyty do odladania.
Te inwestycje będą musiały wpłynąć, i to
w sposób znaczący, na system naszej pra-
cy oraz – miejmy nadzieję – na podnie-
sienie jej komfortu. Przyjrzyjmy się zatem
nieco bliżej tym punktom i odnieśmy je
do vatsimowej rzeczywistości.

Przedterminalowa płyta postojowa zlo-
kalizowana będzie pomiędzy projekto-
wanym terminalem pasażerskim, projek-
towaną drogą kołowania, istniejącą płytą
postojową samolotów oraz budynkiem ośrod-
ka radiolokacyjnego PAŻP z drogą dojazd-

dową. Wymiernym efektem tego działania
będzie 15 nowych miejsc postojowych dla
samolotów kategorii C (13 stan.) oraz D
(2 stan.). Łączna powierzchnia użytkowa
wyniesie 68 tys. m². Oczywiście jest rów-
nież dogodne połączenie odpowiednimi
drogami kołowania.

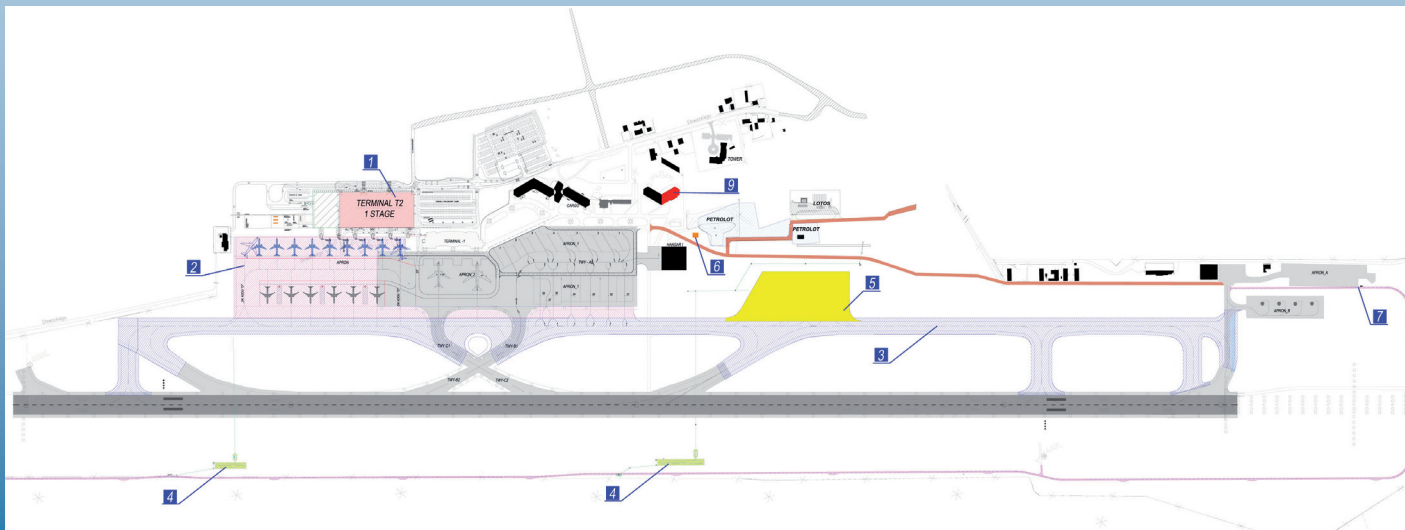
Już sam rzut oka na plan pokazany na
rys. 3 daje wyobrażenie o skali inwestycji.
W praktyce przełoży się to na możliwość
organizowania większych niż do tej pory
zlotów w sieci Vatsim. Do tej pory Gdańsk
był nieatrakcyjny ze względu na ubogą
infrastrukturę. Będzie miło zobaczyć 20
maszyn oczekujących na zgodę, 3 w trak-
cie kołowania oraz 5 w punktach zatrzy-
mania. Będzie to możliwe przede wszyst-
kim dzięki likwidacji głównego problemu
Rębiechowa – braku równoległej do pasa
startowego drogi kołowania.



Rys. 2. Terminal pasażerski nr 2 we-
dług realizowanego projektu

Źródło: www.airport.gdansk.pl

Dotychczasowa przepustowość de-
terminowana przez istnienie wyłącznie
dwóch dróg C i B zostanie zwiększona z
12 do 30 operacji na godzinę. Jak podaje
inwestor nowa droga kołowania będzie
miała nawierzchnię asfaltową, o szeroko-
ści pasa 23,0 m z obustronnymi umoc-



Rys. 3. Nowy terminal T2 (1) oraz płyta postojowa przed terminalem (2)

Źródło: www.airport.gdansk.pl

nionymi opaskami (poboczami) po 7,5 m i długość 2.599 m. Droga zostanie usytuowana równolegle do drogi startowej, z którą będzie połączona ośmioma drogami. W ramach tych dróg sześć łączników zostanie wybudowanych, a dwa obecnie istniejące, tzw. drogi szybkiego zejścia, zostaną zmodernizowane. Odległość osiowa od pasa startowego wyniesie 182,5 m na północ od istniejącej drogi startowej. Ta inwestycja jest ściśle związana z osiągnięciem przepustowości operacyjnej, która umożliwi obsługę nowych samolotów kodu D (tj. samoloty, których referencyjna długość startu wynosi 1.800 m i więcej, długość skrzydeł od 36 m do 52 m, całkowity rozstaw zewnętrznych kół podwozia głównego od 9 m do 14 m) oraz sporadycznie kodu E (długość skrzydeł od 52 m do 65 m, całkowity rozstaw zewnętrznych kół podwozia głównego od 9 m do 14 m).

Zarząd Firmy co prawda nie odnotował nigdy znaczących problemów wynikających z dotychczasowej konstrukcji dróg kołowania, ale ta modernizacja wpłynie w sposób niebagatelny na komfort i jakość pracy załóg zapewniając wysoką wydajność operacyjną. Skończy się wreszcie długie oczekiwanie w punktach przed pasem na lądujący samolot; w tym czasie będzie można spokojnie kołować do wyznaczonego punktu przed progiem. Ułatwi to także pracę służbom kontroli, zarówno na poziomie płyty, pasa, jak i zbliżania, umożliwiając wykorzystanie infrastruktury dla zachowania wysokiej przepustowości i płynności ruchu. Polscy vATC z pewnością docenią większą swobodę i różnorodność podczas pełnienia służby, zaś piloci, dotychczas odwiedzający EPGD, będą mieli większe pole do popisu, bowiem zwiększy się liczba możliwości operacji na zjazdach i płycie.

Ostatnim z ważnych elementów modernizacji jest płyta do odladzania maszyn. Na rys. 3 kolorem żółtym oznaczono pla-



Rys. 4. Tak będzie wyglądała nowa droga kołowania
Źródło: www.airport.gdansk.pl

nowane położenie płyty do odladzania (niespełna 800m od obecnej płyty postojowej). Jest to w zasadzie inwestycja podyktowana dbałością o środowisko, bowiem kluczowym jej elementem jest skanalizowanie pozostałości po odladaniu (lód plus środki chemiczne) do odrębnego systemu biodegradacyjnego. W okresie wolnym od operacji odladzania przewiduje się wykorzystanie niemałej, bo liczącej 25 tysięcy metrów kwadratowych, płyty dla postojów maszyn. Wspominam o płycie dlatego, że podobnie jak w przypadku EPWA, możliwe będzie symulowanie całej procedury odladzania (jeśli vATCo się na to zdecydują). Płyta będzie miała osobny wjazd i wyjazd, co uchroni przed blokowaniem innego ruchu, osobną infrastrukturę, co z pewnością umiejętnie wykorzystają projektanci scenerii. Nie wspominam tutaj w ogóle o istocie odladzania w lotnictwie, bo zdaje się, że to kwestia retoryczna.

Mamy w EPWW kilka lotnisk o dogodnym układzie dróg kołowania, darmowych sceneriach na stosunkowo wysokim poziomie, a mimo to ruch jest tam niewielki. Obserwując sytuację ruchową w EPGD gołym okiem można oszacować liczbę operacji, która jest co najmniej kilkukrotnie mniejsza niż w EPKK czy EPWA. Oczywiście dyskusji na ten temat na różnych forach było wiele; konkluzji już znacznie mniej. Według danych z Vataware sytuacja wygląda następująco.

Trudno oczekiwać by Gdańsk prześcignął Warszawę, czy dogonił Kraków, choćby dobudowano drugi pas równoległy i wydano darmowe scenerie klasy Aerosoftu. Jednak patrząc na dysproporcje między trzema największymi lotniskami w EPWW vFIR a pozostałymi, można spoglądać w niedaleką już przyszłość z pewnym optymizmem. Zawsze dobra radarowa kontrola zbliżania, atrakcyjna kontrola naziemna i atrakcyjna sceneria sprawią zapewne, że do Rębiechowa chętnie latać będą Ci, którzy to lotnisko dobrze znają albo są z nim jakoś powiązani (np. Cassubian VA), z drugiej strony Ci, którzy będą ciekawi zmian, jakie zaszły po modernizacji. Trzecią grupę będą stanowić piloci zza zachodniej granicy, których pracodawcy (Lufa, Sasi, Wizir i inni;) zwiększą liczbę połączeń i kierunków, które Gdańsk będzie obsługiwać, choć na nich bym specjalnie nie liczył.

Czego to będzie wymagać od nas? Po pierwsze liczba naszych operacji musi adekwatnie do całości ruchu wzrosnąć. Po drugie, musimy aktywnie śledzić zmiany i ewolucję naszej homebase, bo jeśli nie my, to nas wygrzą. Po trzecie nasza w tym rola, by nowemu, zmodernizowanemu EPGD zrobić dobrą reklamę. Acha. Nie omieszkam wspomnieć, że gadam już z kim trzeba, o wyłączności na kompleksową obsługę EURO2012. Chryste, modlić się, żeby tylko dobudowali autostrady. ;) (AK)

Rys. 5. Port lotniczy im. L. Wałęsy w Gdańsku

Źródło: en.academic.ru

