

# CASSUBIAN NEWSLETTER

Miesięcznik informacyjny wirtualnych linii lotniczych

Nr 4(12)/2011 • Kwiecień



## W tym numerze

- Kiedyś Ty wykonał ostatni lot dla CSB? .....2
- Nuda na przelotowej .....3
- FSInn .....5
- Nagrody, wyróżnienia i statystyki .....6





## Kiedyś Ty wykonał ostatni lot dla CSB?

Dnia 30 marca bieżącego miało miejsce posiedzenie Zarządu Firmy w związku z przekroczeniem zakładanych norm i wyrobieniem planu zarysowanego w poprzednim okresie programowania. Przemówienie wygłosiła zaproszona specjalnie na tę okazję podsekretarz stanu w IV Urzędzie do spraw komunikacyjnych w Łyśniewie mgr. inż. B.Eton. Oto krótki fragment jej budującego i jakże pełnego serdeczności przemówienia:

Po latach błędów i wypaczeń, po okresie, w którym wrogie siły nie pozostawały bierne wobec postimperialistycznej wizji zarysowanej na poprzednim posiedzeniu Zarządu, staje przed nami konieczność ponownego sprecyzowania i określenia systemu powszechnego uczestnictwa. Realizacja nakreślonych zadań programowych zmusza nas do przeanalizowania istniejących warunków administracyjno-finance-owych, z drugiej strony, miejsce i szkolenie kadr spełnia istotną rolę w kształtowaniu dalszych kierunków rozwoju i społecznie pożytecznych postaw. Nie zapominajmy jednak, że aktualna struktura organizacji pomaga w przygotowaniu i realizacji postaw uczestników wobec zadań stawianych przez organizację w ten sposób nowy model działalności organizacyjnej zabezpiecza udział szerokiej grupy w kształtowaniu nowych propozycji. Praktyka dnia codziennego dowodzi, że dalszy rozwój różnych form działalności spełnia ważne zadanie w wypracowywaniu kierunków postępowego wychowania. Wagi i znaczenia tych problemów nie trzeba szerzej

uzasadniać, ponieważ stale zabezpieczenie informacyjno-propagandowe naszej działalności umożliwia w większym stopniu tworzenie systemu szkolenia kadry odpowiadającego potrzebom. Różnorakie i bogate doświadczenia wzmocnienie i rozwijanie struktur powoduje docenianie wagi odpowiednich warunków aktywizacji. Troski organizacji, a szczególnie konsultacja z szerokim aktywnym przedstawia interesującą próbę

ciąg dalszy  
na str. 3



Fot. 1. Prezes Zarządu podczas podsumowania przemówień poprzedników. Zastępca Prezesa do końca spotkania nie mógł wyjść z podziwu nad przemówieniem mgr. inż. B. Eton. Fot. PAP.





## Kiedyś Ty wykonywał ostatni lot dla CSB?

c.d. ze str. 2

*sprawdzenia modelu rozwoju wyższe założenia ideowe, a także rozpoczęcie powszechnej akcji kształtowania postaw pociąga za sobą proces wdrażania i unowocześniania form oddziaływania.*

Prezes Zarządu w trzygodzinnym podsumowaniu pięciu godzin przemówień poprzedników krótko zarysował ogólne plany i koncepcje nowej dialektyki lotniczej w kontekście nowej podstawy programowej wdrażanej przez Instytucje Pośredniczące, co wg niego może przełożyć się pozytywnie na osiągane wskaźniki rezultatów i oddziaływań celów szczegółowych skierowanych do wszystkich grup docelowych objętych Priorytetem IX (numer działania 9.1, poddziałanie 9.1.2).

Istotnym punktem programu było wręczenie nagrody Przodownikowi Pracy Socjalistycznej CSB – cpt. mgr. inż. Krzysztofowi Deptule (pierwszy z prawej), który jako pierwszy w historii XXX-lecia CSB wykonał 200 lot w miesiącu. Nie obyło się bez łez wzruszenia i braterskich uścisków dłoni od bratersko nastawionych współpracowników i towarzyszy oraz bukietów przekwitłych goździków. Zarząd ufundował okolicznościową odznakę poświadczoną Dyplomem uznania oraz nagrodę w postaci sfinansowania wczasów rodzinnych pod gruszą w Ośrodku Wypoczynkowym Długie Kije w przepięknie położonym rejonie Rumunii, nieopodal miasta Gałodnyj, słynącego z doskonale prosperującej Fabryki Fosforanocyjanowodorów i niezwyklej gościnności (o dziwo ciągle żyjącej) okolicznej ludności.

Nagrodzony mgr.inż. Deptuła nie krył łez wzruszenia, toteż spotkanie należy uznać za niezwykle udane.

Najbliższe spotkanie wyjazdowe Zarządu będzie również wymienitą okazją do sformułowania na nowo i w równie otwartej formie nowych celów i postulatów dla wspólnego dobra naszej Socjalistycznej Linii Lotniczej.

PAXY WSZYSTKICH KRAJÓW –  
ŁĄCZCIE SIĘ!

## Nuda na przelotowej

Zaczyna się ciekawie: przygotowanie planu lotu, analiza map, sprawdzenie metaru, rezerwacja lotu w systemie, uruchamianie FS... Tu dreszczyk emocji czy wykryje wszystkie urządzenia? czy wczyta AS6? czy FSAcars zadziała? czy sieć nie padnie? Potem programowanie, zgoda na lot, uruchamianie, kołowanie, start, wznoszenie, autopilot. Koniec. Teraz aż do TOD nuda. Godzina, dwie, trzy... Od czasu do czasu zmiana poziomu lotu.

Co można robić na przelotowej? Jedni czytają gazety, inni przygotowują obiad, na przyrządy mało kto patrzy, bo i po co? Przecież wszystko będzie się działo jak zwykle, a FMC zadba o utrzymanie parametrów lotu. Jeśli nie ma autothrottle, to trochę gorzej – trzeba sprawdzać prędkość, ale zawsze można odciążać trochę paliwa i wcisnąć gaz do dechy. Ustawiamy budzik i można spać.

Ta rutyna mnie męczy, dlatego szukam jakichś rozwiązań, które pozwolą wzbogacić lot w tej fazie. Jednym z nich jest opisywany rok temu FSPassengers, który generuje losowo awarie. Pomysł dobry, ale program jest płatny. Co więcej, w systemie informatycznym naszej linii mamy zaimplementowane niemal wszystkie funkcje FSPassengers, więc kupowanie go tylko dla awarii byłoby zbędnym wydatkiem.

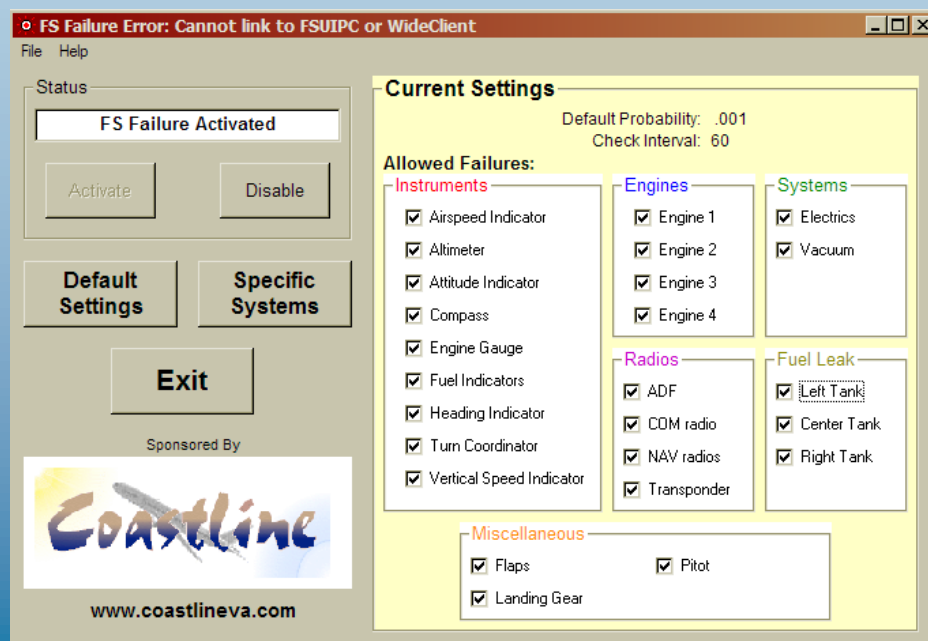
Konkurencja? Nie ma. Przynajmniej

nikt o niej nie pamięta. Ale nie byłbym sobą, gdybym nie zaczął grzebać w sieci. Najpierw znalazłem ślady na starych forach i grupach dyskusyjnych. Potem udało się znaleźć same programy. Chwila niepewności, czy aby aplikacja nie została utracona przy okazji zeszłorocznej awarii AVSIM... W końcu udało się. Jest. Aplikacja stara jak świat, bo napisana dla FS2000. Czy będzie działać? Autorzy twierdzą, że tak, bo działa poprzez znany nam FSUIPC.

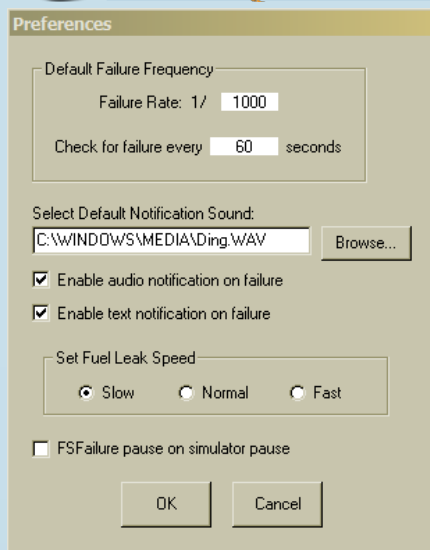
Znalazłem dwie aplikacje, które pozwalają losowo generować awarie. Jedna to RandomFailure 1.0, druga – FSFailures 2.0. Jak pokazały testy, obie działają w FS2004. Prawdopodobnie będą również prawidłowo działać w FSX. Oba programy działają podobnie: w zadanym czasie (standardowo co 60 sekund) generują liczbę losową i z ustalonym prawdopodobieństwem (standardowo 1 do 1000) generują awarię.

RandomFailure jest programem o prymitywnym interfejsie. Konfiguracja w pliku tekstowym pozwala na ustalenie tylko prawdopodobieństwa ogólnego. Uruchamiany jest w okienku powłoki, a na dodatek można go przypadkowo wyłączyć klikając przycisk „OK”. Jego zaletą jest natomiast wyświetlanie informacji o awarii w oknie FS (można to wyłączyć). Program ten byłby całkiem dobry do moich celów, gdyby nie... FSFailure.

FSFailure ma bardziej rozbudowany interfejs. Pozwala na dowolne włączanie i wyłączanie 25 różnych rodzajów awarii.



Rys. 1. FS Failure 2.0 – ekran główny



Rys. 2. FS Failure 2.0  
ustawianie preferencji

Wprawdzie nie wykrywa ile silników ma nasz samolot, więc może spowodować awarię silnika 4, gdy na pokładzie mamy tylko jeden, ale to mało istotna wada. Można zepsuć wszystko, poza podstawowym sterowaniem. Podobnie jest w FSPassengers, bo awaria sterowania to praktycznie „game over”. FSFailure nie startuje automatycznie. Możemy go aktywować przyciskiem „Activate” w momencie, w którym jest to dla nas wygodne. Np. dopiero po starcie. Można też go wyłączyć np. przed lądowaniem, gdy mamy mało czasu i chcemy uniknąć niespodzianek.

FSFailure informuje o awariach we własnym okienku, ale jednocześnie wydaje też dźwięk ostrzegawczy. Co ważne – można nagrać oddzielny dźwięk dla każdego rodzaju awarii, dzięki czemu możemy być informowani np. głosem drugiego pilota. Istnieje możliwość ustalenia własnego prawdopodobieństwa oraz interwału pomiędzy sprawdzeniami. Proponuję w ramach testów włączyć prawdopodobieństwo 1 i czas 10 sekund. Seria awarii uzyskanych przy takiej konfiguracji naprawdę robi wrażenie.

Ale tego było autorom FSFailure mało. Drugi ekran konfiguracyjny pozwala na jeszcze więcej. Dla każdego urządzenia możemy określić indywidualny wskaźnik prawdopodobieństwa oraz warunki, w których awaria występuje: prędkość, wysokość, temperatura otoczenia.

Ktoś może zapytać jak taki program może zmniejszyć nudę na przelotowej? Odpowiedź jest prosta – nastawienie pilota zupełnie się zmienia. Przy locie online i włączonych losowych awariach trzy

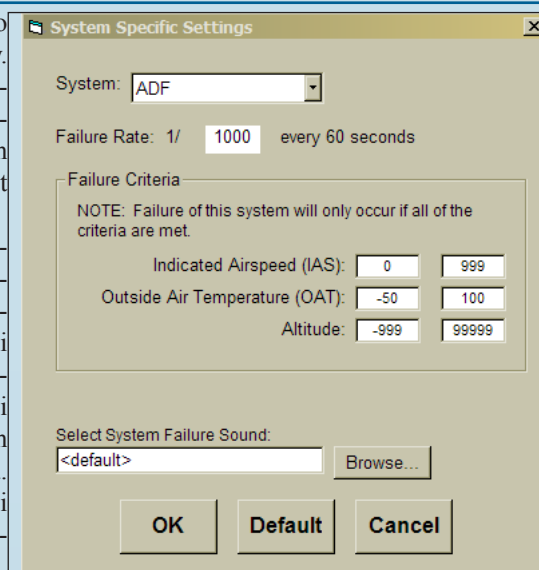
razy zastanawiasz się czy na pewno musisz wyjść na minutę do toalety. A jeśli to konieczne, to przed wyjściem pięć razy sprawdzasz wszystkie wskaźniki, a potem biegiem wracasz, aby sprawdzić czy samolot jeszcze leci.

Gdy jeszcze korzystałem z FSPassengers, po pierwszej niespodziewanej awarii podwozia, siadłem i napisałem sobie kartkę z procedurami awaryjnymi. Bez takiego przygotowania trudno czasem zebrać myśli i szybko zdecydować o najlepszym sposobie rozwiązania problemu. Przykładowa procedura dla awarii podwozia wraz z gotowymi formułami do komunikacji z ATC:

- Gear manual extension
- Go around - nie musisz lądować, masz paliwo, silniki działają!
- *Pan, pan, gear not extended, going around*
- *Request low-pass of tower for gear inspection*
- *Request hold to burn the fuel*
- *Request emergency landing without gear extended*
- *Request foam carpet*
- *Request assistance of emergency services*
- Po lądowaniu: wpisz odpowiednią informację w raporcie

Może dziwić wypisanie formuł komunikacji z ATC. Awarie zdarzają się tak rzadko, że łatwo zapomnieć jakie mamy możliwości. Dlatego formuły zwykle nie są wystarczająco przećwiczone. Warto je mieć gdzieś zapisane na wszelki wypadek.

Różne sytuacje w czasie lotu się zdarza-



Rys. 3. FS Failure 2.0  
ustawienia indywidualne

ją. Czasem są rzeczy ważniejsze niż lot. I tu przewaga FSFailure nad FSPassengers – można w dowolnym momencie wcisnąć przycisk „Disable” i po prostu wyłączyć na chwilę system awarii. Ale uwaga – nie zlikwiduje to awarii, które już wystąpiły. Likwidacja niektórych awarii, które wystąpiły jest możliwa w momencie wyłączenia programu FSFailures. Możemy wtedy odzyskać silnik, kłapy czy zlikwidować wyciek paliwa. Jednak nie każda awaria da się tak „naprawić”. Gdy padnie elektryka, pomóc może tylko wejście do modułu awarii w FS.

Zachęcam do włączenia losowych awarii, które naprawdę czynią latanie jeszcze bardziej realnym i nie pozwalają się nudzić.

FSFailure 2.0 do pobrania w FlightSim: <http://www.flightsim.com/kdl.php?fid=38637>.





## FSInn

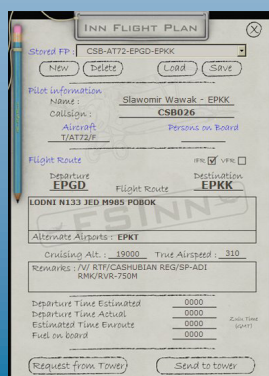
FSInn i Squawkbox to aplikacje pozwalające wirtualnym pilotom na łączenie się z siecią Vatsim. Oba programy mają swoich zwolenników. W Polsce większość nowych pilotów instaluje Squawkboxa, bo jest prostszy w użyciu i łatwiejszy w konfiguracji. To jednak pociąga za sobą jego wady – nie ma zbyt wielu możliwości modyfikacji. Dlatego w tym artykule będę Was zachęcał do przejścia na FSInn, a tych którzy już z niego korzystają – do wykorzystania go w 100%.

Po zainstalowaniu FSInn integruje się z Flight Simulatorem – można go wywołać z menu. Po wczytaniu danych naszym oczom pojawia się panel sterowania.



Rys. 1. Panel sterowania FSInn

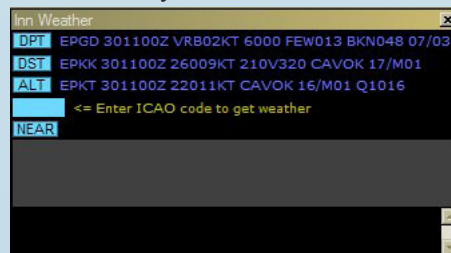
Można za jego pomocą wybrać callsign, załogować się, zgłosić plan lotu, sprawdzić pogodę, itp. Ustawienie znaku wywoławczego jest bardzo proste – wystarczy kliknąć przed załogowaniem w aktualny znak i wpisać nowy. Wszystkie stare znaki są zapamiętywane, więc po kilku lotach można zacząć wybierać callsign z listy. Połączenie się z Vatsim wymaga jednego kliknięcia. FSInn jest jednak przygotowany do współpracy z 5 różnymi sieciami, które można dowolnie konfigurować. Może to być np. nasza prywatna sieć służąca do ćwiczeń. Z użyciem FSInn można także zintegrować Euroscope z Mobile tower – ciekawe rozwiązanie dla kontrolerów i obserwatorów.



Rys. 2. Plan lotu

Po zalogowaniu do sieci wystarczy kliknąć przycisk FP, aby przejść do planu lotu. Jeśli plan został wysłany przez system rezerwacji CSB, to zostanie on automatycznie wczytany do formularza.

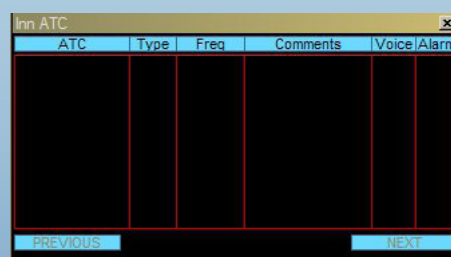
Po wczytaniu planu można jednym przyciskiem sprawdzić pogodę na wszystkich interesujących nas lotniskach – odlotu, przylotu i alternatywnym. Kliknięcie w przyciski przy metarach powoduje odświeżenie danych.



Rys. 3. Metar w FSInn

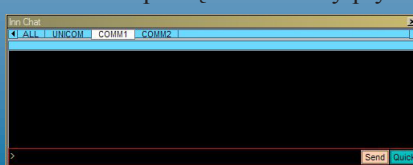
Do dyspozycji mamy także okno z listą obecnych ATC. Bez zmiany kanału możemy sprawdzić wszystkie dane ATC, łącznie z opisami. Dostępność ATC zależy nie tylko od odległości, ale również od poziomu lotu – im wyżej, tym na liście znajduje się więcej stacji. Ważną pomocą jest również radar. Przydaje się on szczególnie wtedy, gdy w okolicy nie ma kontrolerów. Radar może być swobodnie skalowany od 2 do ponad 200 nm. W praktyce wystarcza ok. 40nm. Radar pokazuje nie tylko samoloty, ale również kierunki lotu, prognozę zmiany pozycji, prędkość i poziom lotu. Krótko mówiąc wszystko co potrzeba, aby uniknąć problemów.

Najważniejszym w codziennym lataniu



Rys. 4. Okno ATC

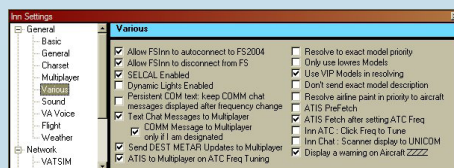
oknem jest czat. Pozwala on na rozmowy na kanałach COM1 i 2, a także zawsze ma włączony UNICOM. Dlatego korzystając z FSInn piloci dysponują w sumie trzema kanałami. Rozpoczęcie rozmowy prywat-



Rys. 5. Okno czatu

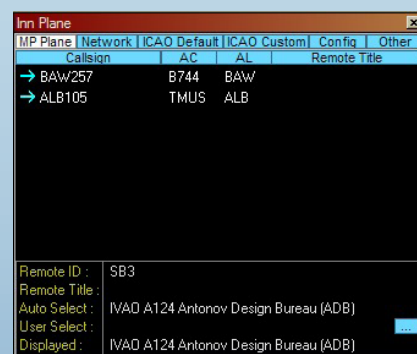
nej, podobnie jak w Sqbox możliwe jest po wpisaniu komendy „msg”.

FSInn posiada bardzo rozbudowane możliwości konfiguracji. Można skonfigurować opcje wydajności, wygląd okien, ustawienia sieci oraz dźwięku. Koniec problemów z polskimi znakami – ustawiając „east europe” otrzymujemy możliwość czytania polskich znaków. Możliwe jest również ustawienie cyrylicy, gdy lecimy na wschód. FSInn może sterować pogodą. Jeśli posiadasz Active Sky lub inne narzędzie do zarządzania pogodą, wyłącz tę domyślną opcję.



Rys. 6. Ustawienia FSInn

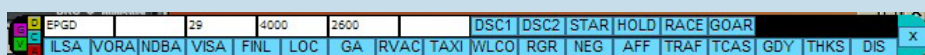
FSInn daje nam duże możliwości konfiguracji wyglądu samolotów. Można przyporządkować domyślny wygląd maszyn jedno- czy dwusilnikowych. Można też dla każdego typu maszyny ustalić odpowiedni wygląd. Ale to nie koniec. Możemy również ustawiać malowania dla poszczególnych linii lotniczych, a nawet dla poszczególnych maszyn.



Rys. 7. Duże możliwości konfiguracji wyglądu maszyn innych użytkowników

## Komunikacja tekstowa

FSInn został przygotowany również z myślą o tych lotach, gdzie na trasie nie spotkamy ATC. Ile to razy zdarzało się, że na podejściu trzeba było wpisywać szybko tekstowe wiadomości dla innych pilotów? Ile to razy byliśmy przez to bliscy rozbicia maszyny? W FSInn ten problem nie istnieje. Wystarczy w pliku tekstowym zdefiniować domyślne komendy, aby móc jednym kliknięciem wysłać pełne komunikaty na UNICOM.



Rys. 8. Panel QUICK

Okienko QUICK składa się z kilku pól, w których wprowadzasz dane oraz kilku przycisków, do których przypisane są komendy. Np. po wciśnięciu przycisku „LOC” na UNICOM zostanie wysłana informacja „EGPD traffic, established on localizer rwy 29” lub inna, którą sobie skonfigurujesz. Konfiguracja jest przechowywana w pliku SPEEDCHAT.TXT w katalogu FSFDT/FSCopilot/FSInn w Program Files. Oto opis składni:

- [NAZWA] – definiuje nowy pasek z

przyciskami – możesz ich mieć kilka, jeden do startu, inny do lądowania, jeszcze inny na przelotowej,

- \$NAZWA TEKST– definiuje okienko do wpisywania danych (NAZWA określa zmienną, a TEKST – opis po naciśnięciu myszą na okienko). Do rozdzielania stosujemy tabulację.
- SKRÓT KOMENDA – określa opis przycisku (SKRÓT) oraz komendę, która zostanie wysłana. Zmienne wpisujemy w nawiasie: ( \$NAZWA ).

Przykłady:

- Line up and Hold RWY 29 definiuje się tak: HS Holding Short( RWY \$RWY)
- Zniżanie z pełną informacją o STAR może wyglądać tak: DSC1 ( \$ARR) Traffic, inbound ( \$WPPT) on ( \$FSL), descending to ( \$ALT), joining ( \$STR) procedure for landing runway ( \$RWY)
- Przydatne są także krótkie komendy, np.: DIS Disregard

Już po zdefiniowaniu kilku komend lata-

nia na UNICOM stanie się dużo prostsze. Co więcej inni piloci będą mogli przeczytać pełne komunikaty, bez skrótów i literówek. To na pewno wywrze na nich dobre wrażenie.

## Wady FSInn

Znalazłem tylko jedną wadę, ale szybko ją rozwiązałem. Niestety FSInn nie potrafi przestawić trybu transpondera w momencie przełączania go w kabinie samolotu. Konieczne jest włączanie Mode C lub StandBy bezpośrednio w FSInn. Jednak łatwo można przypisać przycisk joysticka lub klawisz do zmiany trybu i rozwiązać ten problem.

Pewną niedogodnością jest trawienie przez okienka FSInn kursora (fokusu). To można rozwiązać wyłączając ozdobne ramki okienek i pozostawiając ich normalny wygląd (taki jak na prezentowanych zdjęciach). Przy okazji – okienka zajmują mniej miejsca na ekranie.

Szczerze polecam FSInn wszystkim wirtualnym pilotom. Zainteresowanym służę skonfigurowanym do moich potrzeb plikiem SPEEDCHAT.TXT.

## Nagrody, wyróżnienia i statystyki

W marcu piloci Cassubian VA pobili wszelkie rekordy lotów. Aż 205 operacji zostało wykonanych. Przewieźliśmy 23 789 pasażerów. Nasze maszyny przebyły dystans 94 620 nm. Kierownik Działu Zaopatrzenia N. Afta narzeka, że przy okazji zużyto 903 575 kg paliwa i odgraża się, że zainstaluje nam instalacje na gaz. Chyba nam to jednak nie grozi, bo tylko w tym miesiącu zarobiliśmy prawie 16 mln zł.

Starszy Inspektor, M. Ediana z Działu Statystyk podkreśla wysoką jakość wykonywanych lotów. Średnia wyniosła 96,1% i utrzymuje się na poziomie zbliżonym do poprzednich miesięcy.

Wobec tego nie dziwne, że nagrodami sygnęło. Nagrody otrzymali:

### Złote

- kpt. Ireneusz Wołczyński - 42 lotów,
- kpt. Bartek Kowal - 25 lotów,
- kpt. Adrian Klawikowski - 22 loty,
- kpt. Krzysztof Deptuła - 20 lotów,

### Srebrne

- kpt. Marcin Szczygieł - 17 lotów,

- kpt. Łukasz Banasik - 16 lotów,

### Brązowe

- kpt. Sebastian Budzyla - 14 lotów,
- kpt. Piotr Widzowski - 13 lotów,
- kpt. Mateusz Stabryła - 12 lotów.

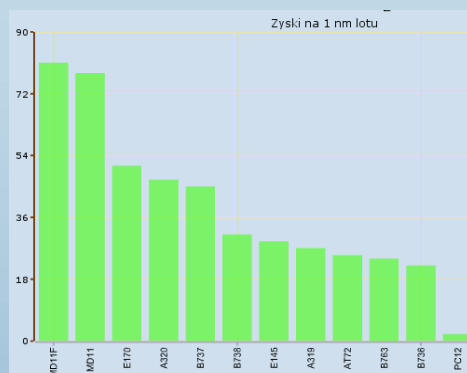
Dodatkowa nagroda dla przodownika pracy za wykonanie pierwszego w historii firmy dwusetnego lotu w miesiącu trafiła do kpt. Krzysztofa Deptuły.

Nagrodzonym serdecznie gratulujemy i życzymy powtórzenia wyników w kwietniu.

## Garść statystyk

Od początku roku wykonaliśmy 572 operacje, które przyniosły ponad 40 mln zł zysku. Uzyskanie takiego wyniku w zeszłym roku zajęło nam aż 4 miesiące. Można więc mieć uzasadnione nadzieje, że pod koniec trzeciego kwartału zaciągnięte kredyty zostaną ostatecznie spłacone i firma odzyska zdolność inwestycyjną.

Kierując się wynikami poszczególnych maszyn (rys. 1) Dział Finansów zdecydował o podniesieniu opłat za wykorzystanie floty VIP. Klienci zostali o tym poinformowani z odpowiednim wyprzedzeniem. Otrzymali także stosowną rekompensatę w postaci o dodatkowego pączka dla każ-



Rys. 1. Zysk na 1 nm lotu

dego pasażera.

W marcu 30% zysku i 24% nalotu zostało wygenerowane przez maszyny A320. Na drugim miejscu znalazł się B738 - 17% zysku, 22% nalotu.

Analizując cały kwartał, największy zysk wygenerowały również A320 (23%), jednak tuż za nimi uplasował się B738. Jeśli natomiast chodzi o nalot, to B738 przeleciał aż 68 tys. nm, o 18 tys. nm więcej niż wszystkie A320.

## Plany i cele na kwiecień

Najlepszy wynik kwietnia został ustalony, podobnie jak wynik marcowy, w 2008 roku na poziomie 157 lotów.