

Nr 7(27)/2012 • Lipiec



A340 .

.....

- AI Aircraft2Dedal w Hamburgu5



poradnik tworzenia wirtualnej floty

Sobotni wieczór, logujesz się na płycie postojowej swojego ulubionego lotniska, a obok Twojej maszyny kilka innych samolotów. Kto jeszcze się zalogował? Airbus w kolorach firmowych po lewej, inny airbus w kolorach firmowych po prawej. Zaczynasz się czuć jak w fabryce Airbusa. Dalej jakiś ATR w kolorach Carribean. Trochę egzotycznie jak na Balice czy Rębiechowo. Jeśli używasz aplikacji Squawkbox, to kolejne samoloty będą wyglądały jeszcze ciekawiej – trójkąty z pytajnikami. Jeśli masz FSInn, to stojący obok B747 może przybrać postać Cessny C172, którą ustawiłeś jako domyślną maszynę w konfiguracji. Nie masz już tego dość? Może czas coś zmienić?

Pierwsze kroki możesz skierować do portalu <u>Avsim.net</u> lub <u>Flightsim.com</u>. Na tych portalach możesz wyszukać ciekawe malowania dla różnych modeli maszyn. Wystarczy zalogować się, pobrać i wgrać do folderu Aircraft w katalogu Flight Simulatora. W większości przypadków, maszyny te nie pojawią się na liście samolotów do wyboru. Jednak Squawkbox i FSInn odnajdą je i wykorzystają do wizualizacji ruchu widzianego przez Ciebie w czasie lotu.

Na tym etapie sprawa jest zamknięta chyba tylko dla jednej polskiej linii lotniczej – LOTu. Niestety na portalach brakuje malowań AI dla maszyn innych przewoźników, a szczególnie tych,

którzy istnieją tylko wirtualnie. Z tym problemem w Cassubian borykaliśmy się od dawna. Wstyd się przyznać, ale nawet niektórzy z nas nie mieli możliwości zobaczenia innych maszyn CSB we właściwych barwach. Przy okazji zmiany kolorystyki stosowanej przez firmę, zdecydowaliśmy się na opracowanie i udostępnienie pakietu malowań (dostępne na stronie <u>www.cassubian.pl</u>). Dzięki temu każdy może zobaczyć wszystkie nasze maszyny we właściwych barwach.

Zachęcam wszystkie wirtualne linie lotnicze do opracowania i udostępnienia własnych paczek z maszynami AI. Dzięki temu wreszcie płyta postojowa będzie wyglądała tak, jak powinna. Na pierwszy rzut oka będzie można zobaczyć kto się zalogował obok. Niewątpliwie buduje to wizerunek linii i jest jej żywą reklamą. Mam nadzieję, że poniższy poradnik ułatwi pracę nad malowaniami w czasie wakacyjnych miesięcy.

Byłoby też dobrą promocją polskiego VACC, gdyby oprócz linków do linii lotniczych na portalu PL-VACC pojawiły się również linki do paczek z maszynami AI. To wymaga jednak uczynienia pierwszego kroku przez linie lotnicze.

Tworzenie malowania maszyny AI wymaga wykonania kilku kroków, które osobie dobrze znającej Gimpa czy Photoshopa zajmą ok. 1 godziny:

1. Znajdź maszynę AI odpowiedniego typu.

- 2. Dodaj własne malowanie
- 3. Zmodyfikuj nazwę folderu
- 4. Zmodyfikuj plik aircraft.cfg

Wyszukiwanie maszyn Al

Niestety trudno jest znaleźć źródłowe pliki do malowań AI.

Można je czasem znaleźć na Flighsim, Avsim lub Simviation (<u>www.simviation.com</u>). W praktyce jednak trzeba zwykle bazować na gotowych malowaniach przygotowanych dla innych linii. W takiej sytuacji trzeba usunąć stare malowanie i nałożyć własne. Dlatego warto przeszukać portale w poszukiwaniu maszyny, która będzie miała jak najwięcej niepomalowanych (białych) elementów. Jeśli dla jednego modelu dostępnych jest kilka malowań, można próbować łączyć pliki z malowaniami tak, aby wyeliminować pomalowane części. Warto poświęcić więcej czasu na szukanie dobrego malowania. To naprawdę potrafi oszczędzić mnóstwo pracy przy dalszej obróbce.

Należy zwrócić uwagę, że niektórzy autorzy nie wyrażają zgody na wykorzystanie ich malowań. Na szczęście większość nie ma nic przeciwko.

Konwersja formatu

We Flight Simulatorze stosowany jest zmodyfikowany format plików graficznych. Próba otwarcia większości plików BMP kończy się informacją o błędzie. To dlatego, że zostały one przekonwertowane do formatu DXT1 lub DXT3. Pozwala to oszczędzić miejsce i pamięć. Zwykły plik BMP o wymiarach 1024x1024 punkty zajmuje 4MB, podczas gdy zmodyfikowany ok. 1MB. Niestety powoduje to problemy przy tworzeniu malowań. Można je pokonać z użyciem darmowych aplikacji, takich jak DXTBMP (<u>link</u>).



Rys. 1. DXTBMP - podgląd pliku graficznego

Za pomocą DXTBMP można otworzyć zmodyfikowany plik BMP, a następnie wysłać go do programu graficznego (trzeba go wcześniej ustawić w konfiguracji programu). Po edycji w programie graficznym, wystarczy zapisać plik i pobrać go znowu do programu DXTBMP. Następnie wystarczy zapisać plik w formacie DXT1 lub DXT3.

Technicznie wygląda to tak, że DXTBMP tworzy plik norm. bmp w folderze tymczasowym. Po zapisaniu pliku w edytorze graficznym ten plik jest pobierany ponownie do programu. Nie-



Photoshopem.

Do pracy w Gimpie trzeba się nieco przyzwyczaić, bo program nie posiada jednego okna ze wszystkimi ikonami i rysunkami. Zamiast tego w oddzielnych oknach są rysunki, przybornik i inne elementy. Dzięki bardzo rozbudowanym funkcjom zaznaczania fragmentów rysunków, a także zaawansowanej obsłudze warstw, można wykonać w tym programie bardzo skomplikowane malowania. W necie można znaleźć wiele polskojęzycznych poradników obsługi Gimpa.

Aircraft.cfg

Plik aircraft.cfg definiuje podstawowe informacje dotyczące samolotu. Między innymi w tym miejscu definiowane są malowania maszyn (sekcja

fltsim.X). Squawkbox i FSInn czerpią z niego informacje podczas prób przypisania maszyn latających on-line do posiadanej przez nas bazy modeli. Jeśli informacje będą źle wpisane, to Squawkbox nie znajdzie modelu. FSInn pozwala na ręczną konfigurację, ale – bądźmy szczerzy – nikomu nie będzie się chciało ręcznie konfigurować naszych maszyn. Paczka samolotów AI ma być bezobsługowa – wgrać i zapomnieć. Dlatego koniecznie trzeba dobrze przygotować opisy. Oto krótkie wyjaśnienie kluczowych pozycji w pliku aircraft.cfg. Szczegółowy opis znajduje się na stronach Microsoftu (<u>link</u>).

Sekcja fltsim.X (gdzie X oznacza kolejny numer, zaczynając



Rys. 2. Okno podglądu maszyny FS Repaint

pare l

stety takie postępowanie powoduje, że nie zachowuje się wersja robocza pliku. Dlatego warto na koniec wrócić do programu graficznego i zapisać plik pod własną nazwą w innym folderze. Pozwoli to na późniejsze wprowadzenie korekt.

FS Repaint

Użytkownicy, którzy robili już wcześniej malowania, zapewne znają produkt firmy Abacus, czyli FS Repaint (<u>link</u>). To bardzo praktyczna aplikacja, która pozwala łatwo zarządzać całą zawartością folderu Aircraft w katalogu Flight Simulatora.

Dzięki tej aplikacji można podglądać wygląd maszyny w trakcie edycji plików graficznych. Jest to bardzo wygodna funkcja. Przydaje się nawet w sytuacji maszyn AI, gdzie całe malowa-

> 00<mark>4</mark> 🕭 🗿 🧷 🔹 🔆 🖉 🕿 n a CASSUBIAN CASSUBIAN 🐚 🛤 🗛 🖾 🗛 на ть ■ / 1 5 -----

Rys. 3. Gimp - plik graficzny wczytany z DXTBMP lub FS Repaint

Przydaje się nawet w sytuacji n nie mieści się zwykle w jednym pliku. Wszelkie błędy są natychmiast widoczne. Jedyną wadą tej aplikacji jest cena – 29\$. Jednak jeśli zamierzasz tworzyć więcej malowań, warto rozważyć taką inwestycję.

FS Repaint pozwala na dowolną zmianę kąta patrzenia na samolot – można je obracać, przybliżać i oddalać. Łatwo można zmienić oświetlenie, a także przejść w tryb nocny. Aplikacja pozwala na kopiowanie malowań, a także edycję danych w pliku aircraft.cfg.

Edytor graficzny

Edycję pliku można przeprowadzić w dowolnym programie do obróbki grafiki. Polecam Gimpa (<u>link</u>), jako darmową aplikację, która ma bardzo duże możliwości, porównywalne z



od 0, np. fltsim.0):

- title nazwa maszyny.
- sim nazwa pliku .air (np. dla ATR72.air ma być ATR72).
- model nazwa folderu z modelem (dla folderu Model.A320 ma być A320)
- texture nazwa folderu z malowaniem (dla folderu texture.csb podaj csb). Dla porządku dobrze przyjąć, że nazwa katalogu będzie tworzona na bazie ICAO danej linii lotniczej (np. texture.azt, texture.spe itp.).
- atc airline nazwa linii lotniczej.
- ui_manufacturer pole przewidziane do wpisania nazwy producenta maszyny.
- ui_type tu należy podać model maszyny.
- ui_variation nazwa malowania, w tym przypadku najlepiej nazwa linii lotniczej
- atc_model ICAO maszyny (uwaga, podobna pozycja również w sekcji General)
 - Sekcja General:
- atc_type nazwa maszyny (Boeing, Airbus, Avro)
- atc_model ICAO maszyny (powtórzenie z sekcji fltsim.X) Pozostałych sekcji można nie edytować. Byłyby one ważne w przypadku tworzenia wirtualnego ruchu AI. Tymczasem maszy-

ny będą sterowane nie przez komputer, a przez innych pilotów.

Instalacja i testy

Gotowa tekstura powinna zostać wgrana do katalogu Aircraft. Następnie należy przeprowadzić testy on-line. W tym celu potrzebne są dwa komputery z Flight Simulatorem zalogowane do Vatsim. Komputer z zainstalowanymi maszynami AI pełni rolę obserwatora, natomiast na drugim komputerze należy załadować odpowiedni typ maszyny (nie AI, tylko pełny model).

Należy oczekiwać, że Squawkbox lub FSInn odczyta prawidłowo maszynę i wczyta właściwy model AI. Jeśli tak się nie stanie, to:

- 1. W opisie pełnego modelu (plik aircraft.cfg) niewłaściwie zdefiniowano ICAO maszyny. Zdarza się to często w przypadku darmowych modeli, rzadziej w przypadku płatnych.
- 2. Popełniono literówkę lub błąd w pliku aircraft.cfg modelu AI.
- 3. Konfiguracja Squawkboksa lub FSInn powoduje, że maszyna

jest wczytywana ze złym ICAO.

Sytuację 1. łatwo jest zdiagnozować – problem jest widoczny w pliku aircraft.cfg. Wystarczy poprawić wpisy atc_model (w dwu miejscach).

Trudniej jest znaleźć błąd w sytuacji 2. W tym przypadku przydatny jest FSInn, który pozwala ręcznie przypisywać modele do maszyn. Jeśli dany model nie pojawia się na liście, to znaczy, że FS nie potrafił go wczytać. A to z kolei wskazuje na błąd w pliku aircraft.cfg modelu AI. Błędu należy szukać do upadłego. Częstym problemem jest pozostawienie w nazwie sekcji [fltsim.x] zamiast wpisania kolejnej cyfry, np. [fltsim.0].

Sytuacja 3. wymaga przejrzenia konfiguracji programu. Bardzo często zdarza się, że piloci logują się maszyną ZZZZ. Dzieje



Rys. 4. Ręczna konfiguracja modeli w FSInn

się tak wówczas, gdy program nie potrafi przypisać właściwego ICAO do maszyny lub występuję błąd w konfiguracji. FSInn alarmuje o takiej sytuacji, natomiast Squawkbox nawet nie informuje o tym pilota. Dlatego w większości przypadków ZZZZ to użytkownicy Squawkboksa.

Testy należy prowadzić zarówno z użyciem FSInn, jak i Squawkbox (na obu komputerach, w różnych konfiguracjach). Tylko wtedy można mieć pewność, że wszystko działa dobrze. O ile jeszcze użytkownicy FSInn mogą sobie poradzić ręcznie przypisując modele, to użytkownicy Squawkbox muszą całkowicie polegać na wątpliwej inteligencji programu. (SW)



Rys. 5. Testy samolotów Al prowadzone w linii Cassubian





Dedal w Hamburgu

Było wczesne popołudnie 29 czerwca 2012 roku, dzień zakończenia roku szkolnego. Podczas gdy większość polskich uczniów przynosiła właśnie świadectwa do domu, grupka pięciu najbardziej pracowitych uczestników projektu pt. "Śladami Dedala – mierz wysoko, ale rozważnie" współfinansowanego przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego, przechodziła właśnie kontrolę bezpieczeństwa w porcie lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Godzinę później siedzieli już w wybranych miejscach (dzięki opcji "Priority boarding") samolotu A320 linii WIZZAIR lecącego do Hamburga – Lubeki. Głównym celem wyjazdu była wizyta w fabryce firmy AIRBUS, zaś jego uczestnicy zostali wybrani w trzyetapowym konkursie wiedzy lotniczej, realizowanym w ramach projektu.



Trzydniowy wyjazd obfitował w atrakcje nie tylko lotnicze. Dogodne położenie hotelu "SUPERBUDE" sprawiało, że dojście do ścisłego centrum Hamburga zabierało niecałe 15 minut, o czym przekonaliśmy się już pierwszego dnia. Mieliśmy również specjalne bilety na wszelkie formy komunikacji miejskiej – w razie potrzeby. Miasto robi ogromne wrażenie – piękne i rozległe parki, historyczne budowle, ekskluzywne sklepy i wszechobecne kanały portowe sprawiały, ze czuliśmy się prawie tak dobrze, jak u siebie – w Gdańsku. Gdy wracaliśmy do hotelu, metropolia dopiero budziła się do życia – tego drugiego – nocnego. Na każdym roku knajpka, bar, restauracja, a wszędzie ludzie, śmiech i



muzyka. Gdyby nie zmęczenie, zabawilibyśmy tam dłużej...

Drugi dzień rozpoczął się wczesnym śniadaniem, po którym, z wielce sympatycznym kierowcą Tomasem, udaliśmy się busem do fabryki Airbusa, położonej na zachodnim skraju miasta, po lewej stronie Łaby. Słowo fabryka nie bardzo tutaj pasuje, bo to w zasadzie osobne miasto - kilkadziesiąt kilometrów kwadratowych, własne lotnisko z osobną służbą kontroli, własne restauracje, osobna komunikacja na terenie kompleksu a nawet własna stacja telewizyjna. Ze względu na politykę firmy Airbus nie mogliśmy wykonywać zdjęć podczas zwiedzania hangarów, a szkoda, bo słowa nie oddadzą tego, co mieliśmy okazję zobaczyć. Na kolejnej stronie pokazujemy oficjalne zdjęcia ze udostępnione przez firmę na jej portalu. Generalnie byliśmy świadkami narodzin nowego samolotu - od pierwszych nitów, bo polerowanie po malowaniu. Na poszczególnych stanowiskach w kolejnych hangarach konstrukcja nabierała kształtu – z dostarczanych od kooperantów modułów powstawał powoli samolot. Na dalszym etapie budowy instalowano poszczególne instalacje – hydrauliczną, klimatyzację oraz elektryczną – wszystko na naszych oczach. Same liczby robiły wrażenie - na przykład na standardową instalację elektryczną Airbusa A320 składa się ok. 300 kilometrów kabli, zaś na stanowiskach największego A380 widzieliśmy wiązki jego instalacji liczącej ok. 650 kilometrów! W kompleksie Airbusa zatrudnionych jest 12 000 wykwalifikowanych pracowników, dodatkowo pracuje tam ok. 4000 specjalistów z innych firm. Części do produkcji dostarcza ponad 1800 firm z całego świata kooperujących z Airbusem. Oprowadzał



Odwiedź nas na www.cassubian.pl





nas inżynier Tomas Zaremba, wywodzący się z Polski mechanik lotniczy z 35letnim doświadczeniem w charakterze mechanika i instruktora w firmie Lufthansa. Nie było pytań, na które nie otrzymalibyśmy odpowiedzi, a wątpliwości mieliśmy wiele. Uczniowie doskonale radzili sobie z komunikacją w języku angielskim, więc tłumacze elektroniczne, które przygotował Tomas okazały się niepotrzebne.



Jedna z ciekawszych rozmów dotyczyła programu edukacyjnego prowadzonego przez Airbusa - firma oferuje bezpłatne kursy i szkolenia dla młodzieży od 16 roku życia. Dla najlepszych oferowana jest oferta zatrudnienia w charakterze studenta-praktykanta, zaś dla tych, którzy wykażą się odpowiednimi predyspozycjami podczas tego etapu liczącego trzy lata - oferta podjęcia pracy. Corocznie 180 kandydatów przystępuje do tego programu, zaś firma wybiera 15 osób - konkurencja jest zatem spora. Jednym z podstawowych wymagań jest BIEGŁA znajomość języka angielskiego oraz dobra niemieckiego.

Spędziliśmy w kompleksie Airbusa kilka bardzo pracowitych godzin. Już sam nie wiem co nas zrobiło większe wrażenie - hangary produkcyjne tak wielkie, że we wnętrzu można by latać małym samolotem klasy ultralekkiej, może przekrój kolosalnego Airbusa A380 czy też średnica jego silnika, która odpowiada



średnicy całej kabiny samolotu ATR, którym ostatnio lecieliśmy do Poznania... Przykłady można by mnożyć - jeden będzie bardziej niedorzeczny niż drugi. Ale tak naprawdę chyba najważniejsze dla nas było to, że mogliśmy uchwycić moment narodzin nowoczesnego samolotu pasażerskiego - gdy z "amelinium" (nie pomalujesz!), tytanowych nitów, setek kilometrów rurek, kabli i całej masy kompozytów powstaje już nie zwykła maszyna, ale maszyna z duszą - nie ważne jakiej klasy i wielkości - latające cudo - żywy dowód ludzkiego geniuszu. Genialnie zorganizowana była też praca kompleksu Airbusa – to też jakość sama w sobie. Nic dziwnego, że najczęściej powtarzanym słowem w naszej komunikacji było "amejzing" albo "osom, men!" ;). Zainteresowani wiedzą o co chodzi.



Po powrocie, pełni wrażeń ruszyliśmy na dalszy podbój miasta. Kolejny cud – największe w Europie muzeum miniatur. Czteropiętrowy budynek, w którym położono ponad 200 kilometrów torów miniaturowych kolejek elektrycznych oraz w pełni sprawne i funkcjonujące lotnisko - gdzie wszystko jest świecące, migające, ruchome, wydające dźwięki - po prostu amejzing ;). Muzeum zlokalizowane w starej dzielnicy portowej - Hafencity. Sama ta dzielnica z dziesiątkami kanałów, mostów, spichlerzy robi ogromne wrażenie. Późnym wieczorem czekała nas niespodzianka - zadzwonił nasz kierowca Tomas - zaoferował, będąc

Odwiedź nas na www.cassubian.pl





już po pracy, że obwiezie nas po mieście, pokazując najciekawsze miejsca, których z pewnością byśmy sami nie znaleźli. W ten sposób trafiliśmy na szerokie plaże nad Elbą, wzdłuż której mieściły się malownicze knajpki, wszędzie pełno ludzi, młodych, starszych, żywa muzyka i niezapomniany koncert nowojorskiego barda pod mostem. Tą relację muszą dopełnić zdjęcia, bo słowa wydają się być niewystarczające.

Trzeciego dnia czas do południa spędziliśmy w największym parku Hamburga "Planten Und Blomen" – gdzie mogliśmy się wyciszyć, odpocząć i przejechać się wyczynowo wózkiem skle-



powym. Osom. ;)

Samolot miał opóźnienie ponad godzinę, w drodze sporo turbulencji, bo pogoda w naszej części Europy bardzo burzowa. Wróciliśmy zmęczeni, ale pełni pozytywnej energii, bo choć Słońce w Hamburgu takie samo jak u nas, horyzonty już całkiem inne. Choć mnie także cieszyło, że Słońce było cały czas z nami. Amejzing.

Zapraszam do galerii na stronie <u>www.gimnazjalnysymulator.</u> <u>pl</u>. (AK)



Odwiedź nas na www.cassubian.pl



Gratulujemy nagrodzonym. Informujemy, że nagroda rzeczowa, którą w tym miesiącu jest pasta Biały Ząbek o smaku pomarańczowym w zastępczym opakowaniu z kleju Butapren, jest do odebrania w magazynie – piwnica, trzecie drzwi na lewo, cztery stopnie w dół i drugie drzwi na prawo (tam należy zapukać trzy razy i zapytać gdzie jest ten ... magazyn).

Wyniki Cassubian w czerwcu

Z niewielkim opóźnieniem Zarząd zamieszcza raport operacyjny za czerwiec bieżącego roku. Wykonano zadowalającą liczbę operacji, choć zauważalny był spadek aktywności załóg wywodzących się z kręgów rządzących – pisze w dokumencie A.Mejzing – bardzo młodsza analityk w Dziale Analiz. Powody są ponoć osobiste, ale wszystkie dokumenty utajniono i nie miałam do nich dostępu, bo się nie ubiorę – pisze w uzasadnieniu Mejzing. Wyniki prezentują się następująco:



Pozostałą część dokumentu Mejzing będzie miała okazję dogłębniej przestudiować w nowym miejscu pracy firmy – dziale utrzymania powierzchni płaskich magazynu cateringu.

Wszystkim wyróżnionym Zarząd składa serdeczne gratulacje, zaś równie nierozważnym co A.Mejzing przypomina, iż każdy kilogram obywatela z rządzącym pochodzeniem szczególnym dobrem i tak dalej.

Nagrody za aktywność w czerwcu otrzymali:

Złota

• kpt. M. Słota

Srebrna

kpt. Ł. Banasik

Brązowe

- kpt. A. Klawikowski
- kpt. M. Romanowski
- kpt. B. Kowal
- kpt. I. Wołczyński
- kpt. M. Stabryła
- kpt. M. Kołodziejski

Za dyspozycyjność i wykonywanie lotów na zlecenie nagrody otrzymali:

Złota

kpt. A. Klawikowski

Brązowe

- kpt. P. Urban
- kpt. B. Kowal

Poniższy wykres prezentuje udział czasu lotów poszczególnych typów maszyn w ogólnym czasie lotów w czerwcu.



Życzymy wszystkim pilotom udanych wakacji. Przypominamy, ze okres wakacyjny nie jest w naszej firmie okresem urlopowym. Zresztą okresy urlopowe w naszej firmie nie istnieją. Ktoś musi latać, aby odpoczywać mógł ktoś. A kto inny mógł bankrutować...

Stopka redakcyjna

Miesięcznik

Virtual Pilot

Nr 7(27)/2012 • Lipiec

Czasopismo wydawane przez wirtualną linię lotniczą Cassubian Virtual Airlines dla wirtualnych pilotów i osób zainteresowanych lotnictwem wirtualnym.

Zespół redakcyjny:

- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak

Autorzy tekstów tego wydania:

- Adrian Klawikowski
- Sławomir Wawak

Kontakt z redakcją: vpilot@cassubian.pl Strona internetowa: www.cassubian.pl

Dział reklamy i promocji: vpilot@cassubian.pl

Zachęcamy do współpracy z nami. Teksty do publikacji należy nadsyłać na adres mailowy.