

Temat miesiąca

Lądujemy w LDSP

Split jest drugim co do wielkości miastem Chorwacji (po Zagrzebiu). Miasto łączy dwie części kraju - na południe zaczyna się Dalmacja, a na północ Kvarnen. Jego historia zaczyna się od starożytnej Salony (dziś dzielnica Splitu o nazwie Solin). W III w. n. e. rzymski cesarz Dioklecjan wybudował pod Soloną swoją rezydencję. Jego pałac był tak rozległy, że dziś w jego murach mieści się praktycznie całe stare miasto Splitu.

Ze Splitu blisko jest do innego miasta – Trogiru. Moim zdaniem, jest to najpiękniejsze miasteczko Chorwacji. Potwierdza to również wielu turystów. Porównywalny z nim może być tylko Poreč na północy, lecz bądźmy szczerzy - na Istrii nie ma tej wspaniałej dalmackiej, południowej atmosfery.

Trogir założyli w III w. p. n. e. Grecy, a niedługo potem zajęli Rzymianie. Stare miasto mieści się na niewielkiej wysepce znajdującej się pomiędzy lądem a większą wyspą Ciovo. Do wysepki przybijają każdego dnia jachty, których nie powstydziłoby się Monaco czy Saint Tropez.

Jest coś przyciągającego w tych wąskich uliczkach poprowadzonych bez jakiegokolwiek planu pomiędzy wysokimi domami. Dzięki takiej architekturze Trogir można zwiedzać nawet w lipcowe południe bez obawy o udar słoneczny. Jednak najpiękniejszy jest Trogir wieczorem, gdy stare kamienice zostaną podświetlone setkami lamp, a na ryneczku zaczną grać zespoły jazzowy.

Dlaczego tyle piszę o Trogirze, a tak mało o Splicie? Jest ważny powód. Otóż lotnisko Split-Kastela znajduje się ledwie dwa kilometry od Trogiru, a aż kilkanaście od Splitu. Ścieżka podejścia do pasa 05 mija stare miasto o zaledwie 100 metrów. Siedząc w kawiarni można oglądać lądujące, bądź startujące samoloty.

Jest jednak lepsze miejsce do obserwacji. Lotnisko bowiem wybudowano praktycznie na plaży. Naprzeciw niej, w odległości 1 km, na wyspie Ciovo, w miejscowości Arbanija znajduje się plaża, z której nawet bez lornetki można widzieć co dzieje się na lotnisku. Od czasu do

czasu z lotniska startuje wojskowy Mi-8 (mają tam swoją bazę) i ku uciechu kąpielących się, leci nisko nad wodą w kierunku plaży, aby tuż przed nią nagle skrócić lub przelecieć tuż nad czubkami drzew.

Planując lot do LDSP, należy przyjrzeć się dokładniej STARom. Trasy wyznaczone automatycznie różnymi aplikacjami zwykle kończą się w punkcie końcowym SIDA. Lecąc z Polski najwygodniej dolecieć do punktu OKLAX, z którego można wykonać 3 różne podejścia na pas 05, w tym dość wygodne DME ARC. Jeśli natomiast wiatr nie sprzyja, to czeka nas podejście z widocznością na pas 23. W takim przypadku należy dobrze przyjrzeć się dokumentacji, bo dużym samolotom jest naprawdę ciasno.

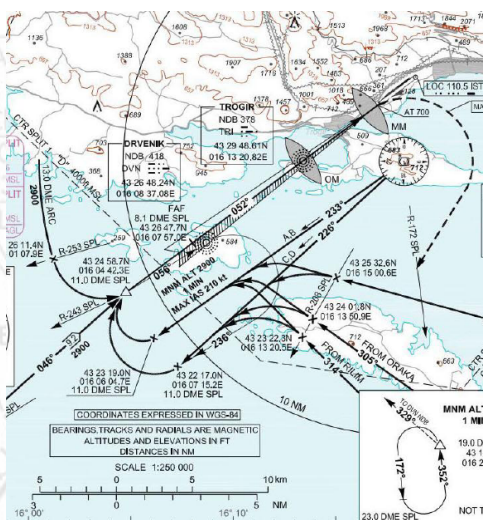
Zachęcamy do wykonywania lotów czarterowych do Splitu. Jeśli ten kierunek będzie się cieszył popularnością wśród naszych klientów, być może w przyszłości zostanie otwarte stałe połączenie.

Informacje o lotnisku

- Mapy LDSP (CroVACC)
- Sceneria płatna zawierająca Trogir
- Sceneria darmowa, +fix1, +fix2

Czytaj więcej

- str. 2 – prawdziwy cel podróży do LDSP – fotografie Trogiru,
- str. 3 – zdjęcia okolic lotniska z pokładu Cessny 152 oraz plany lotów do LDSP.



Nagrody, wyróżnienia

Wyróżnienia za aktywność i wysoki poziom lotów zostały w tym miesiącu przyznane przez Zarząd następującym pilotom:

Złota:

- cpt. I. Wołczyński (PR100)

Srebrne:

- cpt. P. Widzowski (PR100)
- cpt. S. Budzyła (PR100)

Brązowe:

- cpt. K. Deptuła (PR100)
- cpt. T. Sokołowski (PR100)
- cpt. M. Szczygieł (PR 100)

Serdecznie gratulujemy pilotom. Życzymy sukcesów w kolejnym miesiącu.

Wnioski ze Smoleńska

Na bazie dyskusji w lotnictwo.net.pl, chcę przedstawić kilka wniosków, które warto, aby każdy v-pilot rozważył. Nie należy ich mylić z przyczynami tragedii, których na razie nie znamy.

- Minima pogodowe bezwzględnie należy przestrzegać – w Smoleńsku były przekroczone.
- QNH, QFE, MDA, MDH: zrozum co ustawiasz i kontroluj parametry lotu – PLF101 znalazł się ponad 10m poniżej elewacji lotniska.
- Nie używaj wysokościomierza radarowego na podejściu – teren rzadko jest równy (patrz choćby: EPKK, EPGD).
- Przejście ze zniżania na wznoszenie wiąże się ze stratą wysokości - w przypadku Tu-154m – aż 40m.

W tym miesiącu

- Bruksela organizuje 8. (Ni) od 1700Z *Schuman Fly-in*.
- Grecja zaprasza 16. (Ni) do Aten o nietypowej porze: 0200-0700Z na *The Milkmen Flights*. Pokażmy, że mleko od polskiej krowy jest najlepsze!
- Pod koniec miesiąca możemy się spodziewać *Papa Golf 2010*. To będzie już piąty zlot.
- Już 30 kwietnia zaczął się rajd wielbicieli turbopropów Propp the Europe 2010. Szczegóły na forum polskiego Vatsim.

Trogir - prawdziwy cel lądowania w LDSP



Na zdjęciu po lewej stronie widać Trogir wraz z mostem zwodzonym, nad którym przelatujemy tuż przed lądowaniem. Poniżej zdjęcie wykonane dokładnie pod ścieżką podejścia w kierunku pasa 05. W tle widać góry, które stanowią przeszkodę w momencie startu z tego pasa. Poniżej na zdjęciu po lewej widać samolot startujący w pas 05 na przeszkodę. Ze względu na góry, zaraz po starcie należy wykonać zakręt w prawo. Również odloty w kierunku północnym wykonuje się kręcąc najpierw kółko



w prawo. Podejście na pas 23 jest możliwe tylko z widocznością i wykonywane jest z zakrętu 180 stopni zakończonego prostą o długości zaledwie 1nm.

Poniżej zdjęcie Trogiru nocą. Wspaniała atmosfera tego miasteczka zachęca do pozostania tu kilka dni. Na pierwszym planie widać znany jacht Sea Force One. Port w Trogirze nie jest duży, jednak ze względu na walory tego miasta, każdego dnia można spotkać kilka dużych jachtów zacumowanych na wybrzeżu. Każdemu zwiedzającemu Chorwację polecam zatrzymanie się tu na przynajmniej jeden wieczór.



Specjalnie dla Cassubian Newsletter



niska to 75 stóp).

Zdjęcie na dole pokazuje pustą płytę lotniska. Sezon jeszcze się nie zaczął, więc lotnisko wygląda dość sennie. W wakacje samoloty startują i lądują tu kilka razy na godzinę.

Plan lotu EPGD - LDSP

EPGD-LDSP FL310 (początkowo), odl. 741nm: LODNI UN133 LDZ/N0450F320 UL856 BABKO/N0450F310 UZ201 DEMOP/N0450F320 UZ200 TPS UM986 PUSTA UY552 VEBAL UL196 VBA/N045F280 N748 DIGOT L862 OKLAX (wg AIP 3.3).

Z punktu OKLAX dysponujemy aż trzema STARAMi, przy czym polecam OKLAX2C, który wyprowadza nas na prostą do pasa 05. Pozostałe opcje wymagają kręcenia holdów nad SPL.



Plan lotu LDSP-EPGD

LDSP-EPGD FL320 (początkowo) odl. 758nm: SIRMi UM725 ZAG UT141 OBUTI UQ111 TISKO Q111 TUKDI UL156 SOPAV UL617 REGLI/N0450F310 UT720 GRU N133 LODNI (wg AIP.3.3).

Przy odlocie należy się spodziewać SIRMi5D. SIDy pokazane na mapach umieszczonych w linku na pierwszej stronie są już niestety nieaktualne.

Trasa powrotna biegnie zupełnie innymi drogami, a to ze względu na występowanie dróg jednokierunkowych. Można jednak także skonstruować trasę nd Bośnią i Hercegowiną oraz Węgrami, która jest szczególnie przydatna, jeśli chcemy lecieć niskimi drogami lotniczymi.

