

Temat miesiąca

O planowaniu lotów VFR

Planowanie lotu z widocznością w realiach sieci Vatsim może przebiegać na dwa sposoby (przy założeniu, że podstawy mamy spełnione – VMC i przepisy ogólne w EPWW_FIR):

- lot zaplanowany z pominięciem stref typu P, R, D, TSA, TRA, MAZTów i innych względem ich zaplanowanego bieżącego użycia,
- lot zaplanowany z uwzględnieniem wymienionych informacji.

W zasadzie każdy z tych przypadków będzie poprawny, bo wychodząc z założenia, że Vatsim nie symuluje wojskowej obsługi ruchu, to i trudno wymagać od vpilotów by przestrzegali zasad, których nikt od nich nie będzie wymagał.

Z autopsji dodam, że często wykonując loty na lotniska wojskowe typu EPCE czy EPSK nie zastanawiam się, czy mogę

wlecieć w daną strefę, czy nie. Zbytne uproszczenie – powie ktoś. Być może.

Planując ostatnio lot z Gdańska na Bornholm postanowiłem zabawić się i dokładnie zapoznać się z sytuacją w powietrzu; sprawdzić jakie strefy są aktywne, gdzie co się dzieje, itp. Oczywiście pracę rozpocząłem od sprawdzenia podstaw, czyli co i gdzie na trasie powinno nas zainteresować: [AIS VFR](#). Wydrukowanie map z działu ENR 2 bardzo pomaga w następnym ważnym kroku – sprawdzeniu, które ze stref są w użyciu, gdzie trzeba uważać. Tutaj z pomocą przychodzi PAŻP i jego [AUP](#). Warto skonfrontować wydrukowane mapy stref, w pobliżu których będziemy lecieć, z tym co zamieszczono w tabeli. Pomoże z pewnością wbudowana wyszukiwarka w przeglądarce.

c.d. na str. 2

015	TRA10A	GND	A065	06:30	18:30	EPML	C152
016	TRA10C	GND	F070	06:30	18:30	EPML	C172
017	TRA09	A055	F170	07:00	18:55	EPOM	PJE
018	TRA63	A055	F090	09:00	19:00	EPOP	PJE
019	TRA14	A017	A065	06:00	18:30	EPPK	GLD/KLZ
020	TSA16E	GND	A040	06:00	06:00	EPPR	MI24/KLZ

Znasz li ten... samolot?

Jumbolino

Ile znasz samolotów czterosilnikowych? A340, A380, B747... B463 – A co to takiego? Gdy pierwszy raz lądowałem na Okęciu tym samolotem, kontroler wydając innemu pilotowi polecenie kołowania za mną powiedział: „za kołującym Boeingiem... hm... ehm... yyy...”. Zdecydowanie nie jest to samolot zbyt popularny na Vatsim, choć ma swoich wielbicieli. A piszę o Jumbolino, czyli British Aerospace 146, później produkowanym jako Avro RJ.

Historia samolotu

Przyzwyczailiśmy się, że 4 silniki odrzutowe posiadają samoloty dalekiego zasięgu. Jednak zasięg BAe 146 wynosi zaledwie 1620 nm, a maksymalny poziom lotu to FL310. Samolot został wprowadzony na rynek w 1983 roku (pierwszy lot w 1981), a produkcję zakończono w 2002 r. W sumie wyprodukowano mniej niż 400 egzemplarzy. Doczekał się trzech

wersji pasażerskich (-100, -200, -300 mieszczących od 70 do 120 pasażerów) oraz bardzo popularnej wśród firm kurierskich wersji towarowej QT (quiet trader). Istnieje także wersja wojskowa oraz specjalna luksusowa wersja, z której korzysta królowa Wielkiej Brytanii. Nazwa wersji towarowej jest nieprzypadkowa. Dzięki zastosowaniu czterech silników o niewielkiej mocy udało się ograniczyć hałas do tego stopnia, że samolot spełnia

c.d. na str. 3



Nagrody, wyróżnienia

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

Złota:

- kpt. Ireneusz Wołczyński (100%)

Srebrne:

- kpt. Piotr Widzowski (100%)
- kpt. Sebastian Budzyla (100%)

Brązowe:

- kpt. Marcin Szczygiał (100%)
- kpt. Krzysztof Deptuła (100%)

Serdecznie gratulujemy pilotom. Życzymy sukcesów w kolejnym miesiącu.

Informacje ze świata realnego lotnictwa

Airbus wypowiada się w sprawie pyłów wulkanicznych

Airbus przeprowadził testy wpływu pyłu wulkanicznego z użyciem A340 i A380. Wykazały one wstępnie brak negatywnego wpływu. Aktualnie firma przygotowuje się do kolejnych badań. Jednak wyniki są obiecujące. Możemy być na razie spokojni o nasze Airbusey, które latały w dniach podwyższonego stężenia.

Go-around, go-around

„Zafiksowanie” pilota na lądowanie często bywa przyczyną wypadków w lotnictwie, szczególnie w General Aviation. Przykładem może być pilot C172, który w Rose Bud (USA) zniszczył maszynę. Wykonał bardzo długie lądowanie przez co nie zmieścił się na mierzącym 2250 stóp pasie. Warto przypomnieć, że przejęcie glideslope jest ostatnim momentem dla ustawienia przyrządów w gotowości do odejścia na drugi krąg.

Tanio sprzedam

Nieduży samolot, 7 pasażerów, ale duży bagażnik. Ledwie 200 mln km przebiegu. Cena 28 mln dolarów. Ktoś chce kupić prom kosmiczny? NASA właśnie sprzedaje.

c.d. na str. 2

O planowaniu lotów VFR

c.d. ze strony 1

Warto przypomnieć sobie także podstawy przepisów lub rozwiać jakieś wątpliwości, jeśli takowe są – lepiej to zrobić jeszcze na ziemi, skoro jesteśmy w okolicach AISu.

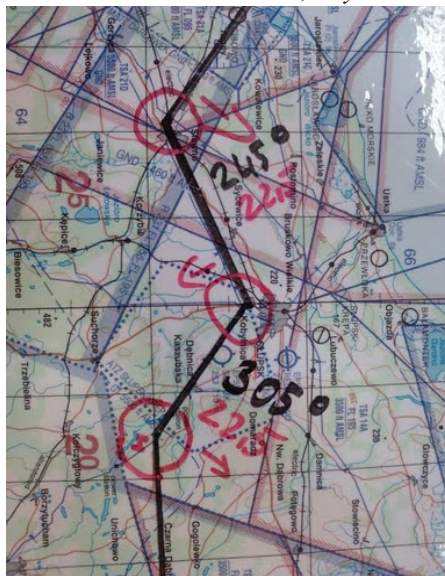
Kiedy już sytuacja operacyjna jest znana, można przystąpić do precyzyjnego zaplanowania trasy na mapie; wiemy co ominąć, gdzie możemy wlecieć, itp., więc kreski kreślić możemy spokojnie.

Na koniec zatem pytanie: warto zadawać sobie więcej trudu, skoro nikt nas w sumie z tego nie rozliczy? Czy po prostu lepiej w planie lotu EPGD – EPBC złożyć: „Along Wisła”? Przecież będzie poprawnie.

Czego byśmy nie robili, planowanie lotu VFR i IFR w realiach Vatsim nigdy nie będzie w pełni zgodne z realiem, bo nie ma ani sztabu ludzi, którzy za nas wykonają połowę roboty, ani ewentualnych konsekwencji wlotu w niedozwolone miejsce.

Ale o ile przyjemniej wiedzieć, lecąc Antonowem Drugim, że 2 nm na północ lecieć nie można, bo prawdopodobnie ef szesnasty robi close-combat z dwudziestym dziewiątym. ;)

Do it as real, as you need!



Przykład planowania lotu VFR



Zdjęcia z lotu na Bornholm samolotem An-2 SP-OIO



Informacje ze świata...

c.d. ze strony 1

Wypadki w general aviation

Portal GANews donosi o sympozjum poświęconym bezpieczeństwu lotów, w czasie którego przedstawiono statystyki dotyczące wypadków lotniczych. Okazuje się, że CFIT (controlled flight into terrain), który był dotychczas główną przyczyną wypadków w GA, obecnie zszedł na drugie miejsce. Najczęstszą obecnie przyczyną jest LCIF (loss of control in flight). „Okazuje się, że podstawowe umiejętności pilotów coraz bardziej erodują” – stwierdził R. Rowe, szef pilotów Bombardiera, który prowadził prezentację.

Global Observer – już niedługo

Global Observer – bezzałogowy samolot, który ma utrzymywać się w powietrzu nawet około tygodnia bez przerwy dzięki wykorzystaniu ogni wodorowych, przechodzi końcowe testy przed pierwszym lotem. W ostatnich dniach samolot pozytywnie zakończył testy kołowania w bazie Edwards (USA). Projekt dotychczas kosztował 120 mln dolarów.



Konkurencja poszukuje pilotów

Delta Air Lines poinformowały, że zamierzają zatrudnić w tym roku 300 pilotów w związku z przechodzeniem obecnych pracowników na emeryturę, a także zwiększeniem obciążenia na liniach obsługiwanych przez szeroko kadłubowe. Delta zamierza znacząco podnieść komfort lotów. W ciągu kilku lat zamierza wydać 1 mld \$ na przebudowę samolotów w celu podniesienia komfortu dla pasażerów. Delta obecnie ma ok. 12 tysięcy pilotów.

Sprawdź samolot po locie!

United Airlines zostały pozwane przez pasażerkę, która została uwięziona w samolocie po tym, jak zasnęła w czasie lotu i nie opuściła samolotu wraz z innymi pasażerami. Załoga jej nie zauważyła. Została obudzona dopiero przez sprzątaczkę, jednak wówczas zgodnie z procedurami do działania przystąpiły służby bezpieczeństwa podejrzewając pasażerkę o działalność terrorystyczną.

Jumbolino

c.d. ze strony 1

normy hałasu dla lądowania w nocy na wszystkich europejskich lotniskach. Inną jego zaletą jest możliwość lądowania na krótkich pasach oraz przy nietypowych podejściach. Był to pierwszy samolot odrzutowy dopuszczony do lądowań w Innsbrucku. Jest także jednym z nielicznych odrzutowców mogących lądować na London City Airport.

W Polsce BAe 146 można obejrzeć w Krakowie i Warszawie, gdyż obsługuje trasy z tych miast do Monachium oraz innych miast niemieckich (Lufthansa, Eurowings).



BAe 146 w konfiguracji do lądowania nadaje się do straszenia niegrzecznych dzieci. Warto zauważyć widoczne z tyłu nietypowe hamulce aerodynamiczne.

Loty wirtualne

Do lotów wirtualnych dostępne są dwa modele, oba dość wysokiej jakości, choć zaprojektowane dla FS2002. Pierwszy to produkt Eurowings dostarczany z FMC, który działa jako oddzielna aplikacja (łącność przez pełną wersję FSUIPC, cena 20,47€). Drugi to darmowy projekt dostępny na stronie www.baepanel-project.com (do wykorzystania wraz z Vasmc). W obu przypadkach mamy do czynienia tylko z kokpitem 2D. Projekty różnią się między sobą nieznacznie, np. w Eurowings brakuje sekcji hydrauliki na panelu górnym, za to dokładność wykonania i jakość przełączników jest wyższa. Działają prawie wszystkie przełączniki, co jest zdecydowanie na plus dla obu projektów. Poniżej widok wersji Eurowings.



Wrażenia z lotów

BAe 146 jest bardzo przyjemnym samolotem do pilotowania. Pewnego przyzwyczajenia wymaga obsługa autopilota, który nie ma możliwości programowania. Wszystkie ustawienia trzeba najpierw „wylatać”. Zatem chcąc ustawić IAS najpierw rozpędzamy samolot do wymaganej prędkości, podobnie z innymi parametrami lotu. Jedynym elementem, który można ustawić, to wysokość lotu. Samolot nie posiada również kontroli ciągu. Krótko mówiąc – w czasie lotu nie można się nudzić.



Samolot, co nietypowe dla współczesnych odrzutowców, nie ma ciągu wstecznego. Posiada za to bardzo efektywne hamulce aerodynamiczne. Oprócz tych umieszczonych na skrzydłach, dodatkowy znajduje się na ogonie. Cały ogon otwiera się na boki hamując z bardzo dużą skutecznością. Nagłe włączenie hamulca może spowodować spore szarpnięcie i panikę wśród pasażerów. Z tego powodu hamulec trzeba włączać dźwignią, a nie przyciskiem na klawiaturze.

Latanie tym samolotem daje sporo

przyjemności. FMC dostarczone przez Eurowings jest zbliżone do tych obecnych w Airbusach i ATRach. Zresztą model Eurowings jest sprzedawany również w pakiecie z A320 a ATR42/72. Latanie z Vasmc jest również przyjemne i nie sprawia problemów. Do obu FMC dostępne są bazy AIRAC na stronie NaviGraph.

Okazja

W związku ze zmianą we flocie Lufthansy i Eurowings istnieje możliwość zakupu po okazyjnej cenie kilku BAe 146-300 dla naszej floty. Pracownik odpowiedzialny za sprzedaż tych samolotów, którego spotkałem podczas niedawnej wizyty w Czechach powiedział, że cena łącznie z kosztami przeglądu generalnego mogłaby wynieść ok. 12 mln Euro za sztukę. Prawdziwa okazja.

Parametry techniczne wersji 146-300

- Załoga: 2 pilotów, 2-3 pracowników obsługi
- Pojemność: 100 pasażerów
- Długość: 31 m
- Rozpiętość skrzydeł: 26,3 m
- Wysokość: 8,6 m
- Powierzchnia skrzydeł: 77,3 m²
- Ciężar własny: 24 t, ZFW: 36,5 t
- MTOW: 44,2 t, MLW 38,3 t
- Maksymalny ładunek: 9,5 t
- Pojemność zbiorników paliwa: 11 700 litrów
- Silniki: 4x Textron Lycoming ALF 502, 31kN ciągu każdy
- Prędkość przelotowa: 432kt na FL290
- Zasięg: 1620nm
- Maksymalny poziom lotu: FL310



Luksusowa wersja BAe 146-100 w służbie Jej Królewskiej Mości