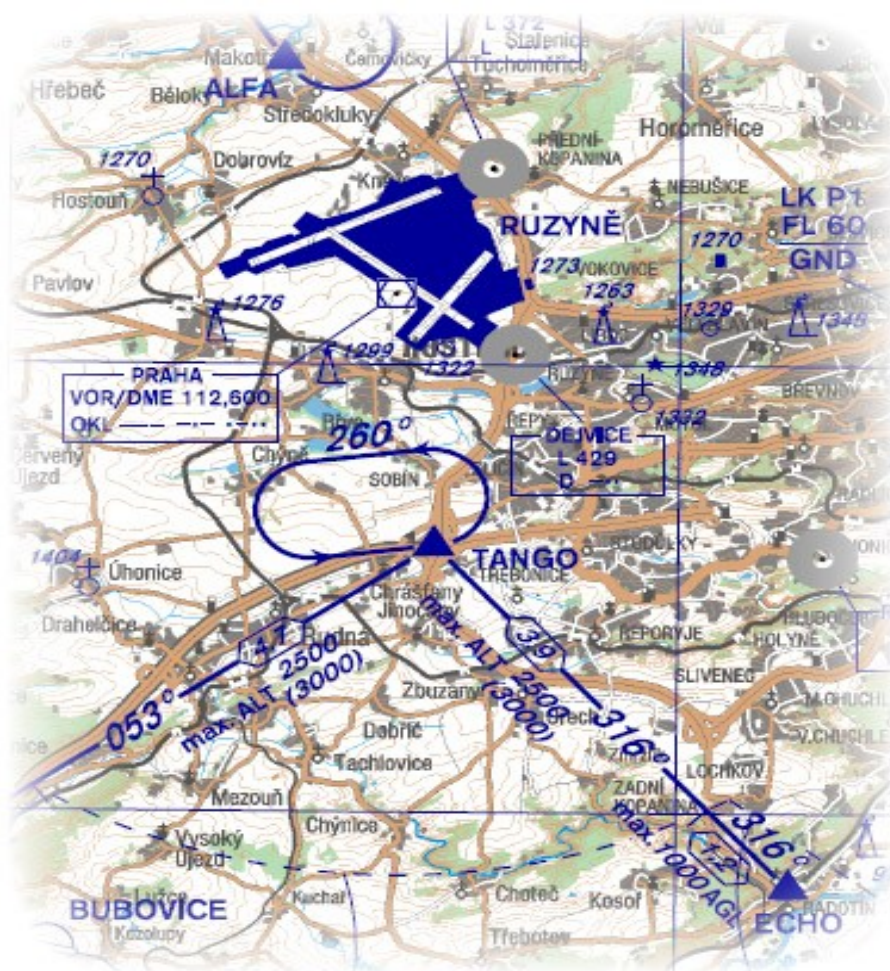


PILOT MANUAL

VFR

CTRkem TAM I ZPĚT



Vzhledem k akci, 36hrs online, která je takřka „za dveřmi“, by bylo škoda, abychom nenavštívili také nejexponovanější letiště akce, samozřejmě se jedná o Prahu Ruzyni, aneb milovanou LKPR. Říkáte si – nebudu se tam raději motat, oni tam mají práce až až a nějaký VFRák by jim tam mohl pěkně zamotat hlavu ? Máte strach z hustého provozu, že to prostě „nedáte“ ? Žádné strachy :-). Vstup a pohyb v CTR řízeného letiště není o nic horší, než pohyb kdekoliv jinde, možná naopak, je jednodušší. Jak to ? Mno, protože v CTR vždycky víte, kde jste, a pokud to náhodou nevíte, tak vám to většinou řídicí dá pěkně hlasitě najevo :-).

Vysvětlíme si tedy vstup a pohyb v CTR Prahy Ruzyně v několika jednoduchých krocích a příkladech frazeologie, jak anglických, tak českých.

Část 1 – daleko před vstupem – poznáváme mapu

Ještě než se Pražské CTRko vůbec objeví na obzoru, musíme mít pečlivě nastudovanou mapu. Taková mapa, vypadá skoro jako počmáraná automapa, nejdete tam města, silnice, řeky, vrstevnice (někdy), význačné výškové body. Ale hlavně tam najdete tzv. Vstupní Body. Do CTR nelze vstoupit odkud se vám zachce, ale je to povoleno pouze přes několik vstupních bodů. Tyhle body s v minulosti jmenovaly podle míst, kde se nacházely (Radotín, Slaný...) , momentálně jsme přešli na systém, kdy mají body jména písmen hláskovací abecedy.

Malý tip – ve většině CTRek ty body jsou čtyři, na severu, jihu, západě a východě a právě podle toho se také jmenují – anglicky, tedy November, Sierra, Whisky a Echo. Blížíme-li se k CTR z jihu, víme-li, kde ten bod je, ale nevíme jméno, můžeme zkusit Sierra – a prakticky sto pro to vyjde ;-)

Dost bylo teorie, stáhneme si mapku. Ke stažení je přímo tady :

http://www.virtualak.com/charts/LKPR_VFR.zip

První pohled nás nesmí vyděsit, nic děsivého na tom není. Jednotlivé body jsou na mapě označeny modrými trojúhelníky. Spojnice těchto bodů dávají jednotlivé tratě. Jména tratí najdete na druhé straně mapy, vezmu-li jeden příklad, tak trať pro přílety (Arrivals) od severu, NOVEMBER1, je spojnici bodů NOVEMBER – BRAVO – ALFA. Trať pro odlety, na sever, se jmenuje stejně, a je to ta samá trať v opačném pořadí ALFA – BRAVO – NOVEMBER. Mezi jednotlivými body jsou naznačeny traťové kurzy, a to jedním směrem (tak nějak se počítá s tím, že člověk, který udělá pilotní průkaz, je schopen přičíst a nebo odečíst 180 stupňů, když mu to “ukazuje divně“).

Dalšího, čeho je dobré si všimnout, jsou vyčkávací obrazce. Jsou to ta podlouhlá kolečka nad některými body, opět je tam daný kurz některé části vyčkávacího obrazce, aby bylo jasné, kterak se bude vyčkávat a kde. Podstatné je, že jsou obrazce nastaveny tak, aby se vyčkávací provoz nedostal do konfliktu s provozem na finále některé dráhy, tzn. vždycky se vyčkává v neutrálních prostorech, kde se takový provoz nenachází.

Budete-li tedy muset vyčkávat, není ani tak moc podstatné jak, ale kde ! Řídicí bude počítat s tím, že se nad tím bodem budete motat, ale taky bude počítat s tím, že se mu nebudete motat do okolního provozu !

Ostatní čárky, čárečky, kolečka a šrafy na mapě „zas až tak“ podstatné nejsou, pokud se budete pohybovat po standardní trase (to, že šrafa kolem Pražského Hradu znamená „sem ne“ je snad logické, že to, co je u ní napsáno, znamená mez platnosti, snad také).

Část 2 – 5 minut do vstupu – pomooc, volá mě věž !

Již v nadpisu kapitoly je chyba. Věž nikoho volat nebude, věž budeme volat sami. Standardně jsou to 3 minuty před vstupním bodem, zkušenost ovšem velí, že 5 minut je akorát. Vyklepaný pilot minutu ladí, minutu se snaží pochopit ATIS a jsme na 3 minutách, coby dup. Ale vezměme to pěkně od začátku.

Bližíme se k CTR Praha Ruzyně a již dopředu víme, kterým vstupním bodem budeme vstupovat (logicky - dle polohy). Odhadnout 3 minuty do vstupu je bez GPS oříšek, s GPS je to snadné, ale opět opakuji, lepší dříve, než pozdě ! A nyní se poprvé seznámíme s dvojicí letadel a jejich svérázných pilotů.

Pepa Buřt byl až donedávna řidičem traktoru na Hosínských polích, pak ale v zemědělském družstvu vyhráli soutěž „dojnice roku“ a za vítězné peníze koupili Catanu. Chytrý pilot Pepa se v nudných chvílích za volantem traktoru brzy naučil letecký předpis a chvílku na to obdržel letecký průkaz. S angličtinou na tom ovšem není nijak dvakrát, jeho slovní zásoba se skládá ze dvou pseudoanglických slov : „Kou Kej“ a „Sourry“. Proto raději komunikuje česky. Upocená Catana se s prskáním a funěním blíží k Ruzyni z jihu, vstupní bod SIERRA je nadohled. Volačka OK-BRT.

John „Johhny“ Coule byl donedávna pilotem obřího airlineru společnosti Air France, a nyní je v zaslouženém důchodu. To ovšem nemění nic na tom, aby si svoji dovolenou plně užil s českými děvčaty. Jeho soukromý letoun, nablýskaný Beechcraft se řítí k Ruzyni ze severu, ke vstupnímu bodu NOVEMBER. Volačka F-COL

Část 3 – Kontakt

Nyní se již budeme zabývat samotnou komunikací, a to ve dvou případech, přilétavšího Pepy a Johna, z jihu a severu, anglicky a česky. Vysvětlíme si jednotlivé části frazeologie.

OK-BRT : *Ruzyně věž, Oskar Kilo Bravo Romeo Tango, dobrý den, informace Mike, qnh 1020, tři minuty před vstupním bodem Sierra, 3000 stop.*

TWR: *Oskar Kilo Bravo Romeo Tango, Ruzyně věž, dobrý den, informace Mike správně, qnh 1020 správně, máte povolen vstup do CTR Praha, SIERRA1 přiletová trať, ne více než 2500 stop, odpovídac 3310*

OK-BRT : *OK-BRT, rozumím, SIERRA1, ne více než 2500 stop, odpovídac 3310.*

----- Pepa se přihlásil standardní frází, potvrdil, že má na palubě tu a tu informaci ATIS (Mike), to a to QNH vyčtené z ATISu, jeho výšku a jeho současnou polohu. Řídící potvrdil, že ATIS je správně a QNH taktéž. Povolil ho po přiletové trati SIERRA1 (SIERRA-TANGO) a určil mu maximální výšku. Poslední je nastavení odpovídače na 3310, z důvodu jednoznačné identifikace na sekundárním radaru.

F-COL : *Ruzyně Tower, Good Day, this is Foxtrot Charlie Oskar Lima, with info Mike, qnh 1020, three minutes to NOVEMBER, altitude 4000 feet.*

TWR : *Foxtrot Charlie Oskar Lima, Ruzyně Tower, Good day, Mike correct, 1020 correct, you are clear to CTR Praha via NOVEMBER1, no more than 2500 feet, squawk 3311*

F-COL : *Roger, NOVEMBER1, no more than 2500 feet, squawk 3311*

----- Johnny Coule se blíží ku Praze ze severu, a tak dostal od ATC odpovídající příletovou trať, NOVEMBER1 a dále totéž, co Pepa od jihu, odpovídac a maximální výšku.

TWR : *OK-BRT , z důvodu provozu, očekávejte vyčkávání nad bodem TANGO, předpokládaný čas 30 minut*

OK-BRT : *Rozumím, zahájím vyčkávání nad bodem TANGO, OK-BRT*

----- Ajajaj, to je nemilé, na Ruzyni mají napilno, a tak nejsou zatím schopni přijmout žádný VFR provoz, a tak bude Pepa se svojí Catankou odpočívat nad bodem Tango. Všimněte si, že informace o době vyčkávání je pouze informativní, nemusí být tedy potvrzena a není závazná.

Dostanete-li od řídicího vyčkávání 10 minut, neznamená to, že po deseti minutách to odpálíte na finále. Maximálně můžete požádat další instrukci, ale opuštění vyčkávacího obrazce lze uskutečnit pouze na pokyn ATC !

TWR : *F-COL, Ruzyně Tower, due traffic hold over ALFA, expect delay 30 minutes*

F-COL : *Roger, starting hold over ALFA, F-COL*

----- Stejná instrukce, v angličtině.

TWR : *OK-BRT , jste povolen do pozice po větru pravého dráhy 13, informace o provozu, na finále jeden Boeing společnosti ČSA.*

OK-BRT : *Rozumím, pokračuji do pozice po větru pravého okruhu dráhy 13, provoz v dohledu, OK-BRT*

----- Jednoduše a jasně, pilot dostal povolení pokračovat do pozice po větru dráhy 13 pravého okruhu. Opouští tedy vyčkávací okruh a letí zvesela dál. Naskytá se otázka, „jak tento okruh opustit“. Odpověď - co nejrychleji. ATC nemá nikdy zájem na tom ,aby se mu letadla motala v CTR a zdržovala. Pokud dal instrukci pokračovat po větru, pravděpodobně se brzy někde objeví díra, kam se malinká Catana vleze na přistání.

TWR : *F-COL, You are clear to final, rwy 13, report on final*

F-COL : *Clear to final, rwy 13, will report on final, F-COL*

----- Z bodu ALFA se nedá pro dráhu 13 očekávat nic jiného, na finále je to přímo a jasné. Proto bude brzy následovat :

F-COL : *On final, rwy 13*

TWR : *F-COL, You are clear to land, rwy 13, wind is calm.*

F-COL : *Clear to land, rwy 13, wind copied, F-COL*

----- nemám, co bych dodal

TWR : *OK-BRT , za přistávajícím provozem, Beechcraft soukromé společnosti, jste povolen na finále dráhy 13, oznamte finále*

OK-BRT : *Rozumím, pokračuji na finále dráhy 13 a oznámím finále, provoz v dohledu OK-BRT*

----- Řídicí si tímto příkazem zajistí, že se Pepa s Catankou zařadí za přistávající letadlo a tak daleko, aby rozpočtem vyšel jako druhý na přistání.

TWR : *OK-BRT dráha 13, přistání povoleno, vítr klid*

OK-BRT : *Dráha 13, přistání povoleno, vítr přijal, OK-BRT.*

Další instrukce jsou již zbytečné, bude-li k dispozici řídicí na pozici GND, budete přelazeni promtně po opuštění rwy a Ground vás povede na apron jih.

Část 4 – Odlet

V čem je odlet jednodušší vůči příletu ? Odpověď je nasnadě, na opuštění CTR se „nestojí fronta“, zdržení může nastat pouze na zemi, nemusíte být ihned vpuštěni na dráhu, protože jste „prostě pomalí“.

Přenesme se tedy v čase o týden dál, Johnny Coule si užil s českými děvčaty a vrací se do vlasti, Pepa Buřt má v kapse objednávky na export dalších tisíc telat z proslulého Hosínského chovu americkým inseminátorům. Oba dva se potkávají na terminálu jih, nastupují do svých strojů a volají si pro odletové povolení.

Ale ouha, zatímco Johnny dávno komunikuje, Pepa bezradně kroutí knoflíkem rádia a hledá správnou frekvenci, na kterou se pro povolení ohlásit. Je to prosté, pro odletové povolení přecházím na „nejnižší postavenou“ frekvenci. tj. - otestuji, zda je online Delivery (LKPR_DEL) , pokud není, hledám Ground (LKPR_GND), pokud opět nenacházím, hledám věž (LKPR_TWR), mno a pokud ani ta není, kontaktuji pro povolení Approach (LKPR_APP). V našem případě Pepa nakonec nachází Delivery. A slyší :

F-COL : *Ruzyně Delivery, Good Day, this is Foxtrot Charlie Oskar Lima, with info Bravo, qnh 1018, request VFR clearance to NOVEMBER exit point.*

DEL : *Foxtrot Charlie Oskar Lima, Ruzyně Delivery, Good day, Bravo correct, 1018 correct, you are clear to NOVEMBER via NOVEMBER1, rwy in use 13, right hand patterns, no more than 2500 feet, squawk 3312*

F-COL : *Roger, NOVEMBER1, rwy in use 13, right hand patterns no more than 2500 feet, squawk 3312*

DEL : *F-COL, readback is correct, for taxi contact Ground, 121.9*

----- Pepa zatajil dech. Ne – nebojte se, nic složitěho na tom vlastně není, je to ustálené letové povolení pro VFR provoz. Podívejme se na český vzor a vše bude hned jasnější

OK-BRT : *Ruzyně Delivery, Dobrý den, Oskar Kilo Bravo Romeo Tango, informace Bravo, qnh 1018, žádám letové povolení na výstupní bod SIERRA.*

DEL : *OK-BRT, Ruzyně Delivery, Dobrý den, Bravo správně, qnh 1018 správně, jste povolen na výstupní bod SIERRA, odletová trať SIERRA1 , dráha v užívání 13, pravé okruhy, v CTR Praha ne více než 2500 stop, odpovídac 3313*

OK-BRT : *Rozumím, povolen na SIERRA, po SIERRA1, dráha v užívání 13 okruhy pravé, ne více než 2500 stop v CTR Praha, odpovídac 3313*

DEL : *OK-BRT , přečteno správně, pro pojiždění přejděte na Ground, 121.9*

----- Že to není tak těžké ? Nejvíce se namluví řidičí, ne pilot, ten pouze opakuje. Všimněme si ovšem specifik : VFR provoz je povolen pouze do bodu, kde končí řízený prostor, čímž je samozřejmě výstupní bod (není to tak jednoznačné, třeba pro VFR provoz ve vyšších letových hladinách, ale o tom tenhle manuál není). Dále obsahuje povolení informaci „kudy“, „jak vysoko nejvíce“ a odpovídac, opět pro identifikaci na sekundárním radaru. Mno a nakonec, že pro pojiždění přeladíme na Ruzyni Ground, 121,9.

F-COL : *Ruzyně Ground, Good Day, this is Foxtrot Charlie Oskar Lima, we are ready for taxi*

GND : *Foxtrot Charlie Oskar Lima, Ruzyně Gound, Good day, taxi to holding point rwy 13 via taxiway R*

F-COL : *To holding point rwy 13 via Romeo, F-COL*

----- není co dodat

OK-BRT : *Ruzyně Ground, Dobrý den, Oskar Kilo Bravo Romeo Tango, připraven k pojiždění*

GND : *OK-BRT, Ruzyně Ground, Dobrý den,pojiždějte na vyčkávací bod dráhy 13 po pojezdové Romeo*

OK-BRT : *na vyčkávací bod dráhy 13 po pojezdové Romeo, OK-BRT*

----- Asi není co dodat, jasné jak facka. Pozor pouze na jednu věc, opakujeme vždy mez povolení a pak kudy tam. Tj „přes Romeo na vyčkávací..“ je špatně, správně, jak bylo řečeno „na vyčkávací přes...“

Obě letadélka se za sebou sunou po Romeo k vyčkávacímu bodu dráhy 13. Přelazení na věžku si hlídá Ground sám, dle pozice letadla na letišti, a tak se nakonec ozve lakonické :

GND : *F-COL, contact Ruzyně Tower, 118.1, bye*

F-COL : *To Tower, 118.1, naslyššeňou*

GND : *OK-BRT, přejděte na Ruzyni věž, 118.1, naslyšenou*

OK-BRT : *Přecházím na věž, 118.1, díky a naslyšenou*

----- opět nemám, co dodat

Většinou to vychází tak, že se letadla hlásí na věžku současně s přiblížením k vyčkávacímu bodu dráhy. **Povolení ke vstupu na dráhu musíme obdržet od věže, za žádnou cenu nelze vstoupit na dráhu samovolně bez povolení !**

F-COL : *Ruzyně Tower, Good Day, this is Foxtrot Charlie Oskar Lima, on holding point rwy 13*

TWR : *Foxtrot Charlie Oskar Lima, Ruzyně Tower, Good day, line up rwy 13, clear for take off, wind calm, after departure turn right direct NOVEMBER*

F-COL : *line up rwy 13, rwy 13 clear for take off, wind copied, after departure right direct NOVEMBER*

----- Francouzský pilot měl štěstí. Jednak mohl do vzduchu ihned, a druhak dostal povolení aby se po vzletu zaměřil přímo na daný výstupní bod.

F-COL : *After departure, direct NOVEMBER, F-COL*

TWR : *F-COL, roger, report one minute before NOVEMBER*

F-COL : *Will report one minute before NOVEMBER*

OK-BRT : *Ruzyně věž, Dobrý den, Oskar Kilo Bravo Romeo Tango, na vyčkávacím bodu dráhy 13*

TWR : *OK-BRT, Ruzyně věž, Dobrý den, za přistávajícím provozem, Boeing 737 společnosti ČSA, vstupte na dráhu 13 a vykejte.*

OK-BRT : *rozumím, za přistávajícím Boeingem vstupuji na dráhu 13 a vyčkávám*

----- Podmíněný příkaz, Pepa dostal povolení vstoupit na dráhu až za přistávajícím provozem. Po přeletu Bulíka lze bez problémů vstoupit na dráhu. Proč vyčkávat ? Prostě se čeká, až Boeing vyklidí dráhu.

TWR : *OK-BRT, dráha 13, vzlet povolen, vítr klid*

OK-BRT : *Dráha 13 vzlet povolen, vítr přijal OK-BRT*

----- nejjednodušší povolení ke vzletu, obsahuje dráhu a vítr, nezazní-li další instrukce, specifikující odlet, pokračuje se po vzletu přímo na odletovou SIERRA1, to znamená po vzletu bude točit Pepa přímo na TANGO.

OK-BRT : *Po vzletu, přímo TANGO*

TWR : *Rozumím, oznamte minutu před výstupním bodem SIERRA*

OK-BRT : *Minutu před SIERRA dám, OK-BRT*

----- **Veškerý VFR provoz se po vzletu hlásí na věži, neoznamuje však výšku, oznamuje pouze „že skutečně letí“ a lze doplnit informací „co bude dělat“ !!**

Bližíme se ke konci, francouzský smilný stařík se nám pomalu ale jistě blíží k výstupnímu bodu NOVEMBER a Pepa Buřt se hopkavě blíží k SIERRA.

F-COL : *Ruzyně Tower, one minute to NOVEMBER, F-COL*

TWR : *Contact Praha Info, 126,1, regional qnh 1016, squawk 7000, bye bye*

F-COL : *Switch to Info, 126,1, regional qnh 1016, squawk 7000, bye bye*

OK-BRT : *Minutu před výstupním bodem SIERRA, OK-BRT*

TWR : *Přejděte na Praha Info, 126,1, regionální qnh 1016, odpovídac 7000, naslyšenou*

OK-BRT : *Přecházím na Info, 126,1, regionální qnh 1016, odpovídac 7000, naslyšenou*

----- Oba dva piloti dostali instrukci ladit Prahu Info, informaci o regionálním QNH (nastavit !) a instrukci nastavení odpovídače na standardní VFR, 7000 (taky nastavit !).

A tím se loučíme s oběma piloty, děkujeme jim za krásný příklad, bude se nám jistě hodit.