

# 2 Pamoka

## 2 skrydis: VFR Vilnius-Kaunas

Dabar galima pritaikyti pirmojo skrydžio metu gautas žinias. Šiam skrydžiui reikės Vilnius VFR bei Kaunas VFR brėžinių taip pat žinoti oro erdvės Lietuvoje struktūrą ([www.lt-vacc.org/charts.htm](http://www.lt-vacc.org/charts.htm)) bei peržiūrėti galiojančius NOTAM (<http://www.lt-vacc.org/NOTAM.htm>). Brėžinius patartina atsispausdinti, galima ir nespavotai, kad turėt po ranka skrendant. Svarbu žinoti, kad VFR skrydžio metu, visa atsakomybė už susidūrimo vengimą, nekontroliuojamoje erdvėje, neįskridimą į draudžiamas zonas bei už radijo ryšio ryšio užmezgimą prieš įskrendant į D ar aukštesnės klasės (A,B,C) oro erdvę tenka pilotui. Lietuvos oro erdvės suskirstymą galite matyti šiame žemėlapyje ([http://www.lt-vacc.org/images/EY\\_ENR\\_6\\_1\\_1\\_en.pdf](http://www.lt-vacc.org/images/EY_ENR_6_1_1_en.pdf)) (parašyta erdvės klasė ir aksčiai kurioje ji galioja). Čia <http://www.ans.lt/onir/aip/enruote/enr14.pdf> galite rasti kokios ATC paslaugos teikiamos ir kokie reikalavimai pilotams kiekvienoje iš jų.

Po oro uosto erdvę jau skraidėme. Norint iš jos išskristi (ar įskristi), gali tekti tai daryti pagal brėžinius, per vieną ten pažymėtų taškų (Vilniuje tai būtų Liudvinavas, Katkai, Daniliškės, Šatrininkai), įskristi į Kauno oro uosto erdvę irgi tik per brėžinyje duotus taškus (Sitkūnai, Truskava, Zuikinė, Rumšiškės). Taip pat svarbu žinoti laukimo zonas (holding point), nes ATC gali liepti palaukti rytiniame ar vakariniame laukimo taške (sukti ratus).

Prisijungę ,kaip ir pirmą kartą, pastatykite lėktuvą stovėjimo vietoj, pasiruoškite brėžinius, lapą , ant kurio galėtumėte pasižymėti , tai ką jums sako dispečeris.

VATSIM reikalaujama ir VFR skrydžiams užpildyti skrydžio planą (nors realiaame gyvenime nereikia). Tačiau jis l. supaprastintas. Užtenka nurodyti, kad tai VFR skrydis bei išvykimo ir atvykimo taškus. Route skiltyje galite pažymėti DCT (direct- tiesiogiai), ar kokias kitas svarbias atžymas (pvz. via Trakai), kad ATC žinotų ko iš jūsų tikėtis. Dar viena svarbi detalė- skrydžio aukštis. VFR skrydžiams, kaip ir IFR, galioja ta pati taisyklė, kad skrydžiams i vakarus poriniai aukščiai (FL80, FL100), o skrydžiams į rytus- neporiniai (FL 70, FL90) **PLIUS 500 pėdų**. Vadinasi skrydžių aukščiai bus FL85, FL105 ar FL075, FL095).

Kai viska būna paruošta kviečiate dispečerį, pokalbis panašus tik keičiasi kai kurie žodžiai. Iš pradžių patikrinate ryšį, gavę patvirtinimą galite prašyti leidimo riedėti (Kad būtų aiškiau rašysiu savo sugalvotą šaukinį ir lėktuvo modelį, kai kalbėsime patys, jei naudositės tom frazėm kaip pagalba, dalis kurios pasikeitė (Šaukinys, modelis, takas, oras ,slėgis ir pan.) pasižymėkite, kad nesumaišytumėte.

P: Vilnius tower, Piper LY-KIA at parking two four , VFR, requesting taxi to the active , departing West (reikia pasakyti į kurią pusę planuojate skristi po pakilimo)

D: LY-KIA, taxi to holding point runway zero two, via taxiway alpha delta x-ray. After departure leave controled zone via Liudvinavas, don't exceed 2000 feet by QNH 1013. Squawk 6300.

P:Taxiing to holding point runway zero two via taxiway alpha delta x-ray. After departure leave controled zone via Liudvinavas, don't exceed 2000 feet by QNH 1013. Squawk 6300. Piper Lima India Alpha.

Taigi, dabar jūs jau žinote kaip išskristi iš kontroliuojamos oro erdvės. Kaip pastebėjote, kol jūs esate kontroliuojamoje oro erdvėje, jums gali būti suteiktas Squawk kodas. Iš jos išskrendant, jūs turėsite persijungti į VFR kodą. Lietuvoje VFR kodas 7000. Sustojus prie tako, pasiruošus, persijungus (jeigu reikia) į tower dažnį bei nepamiršus įjungti transponder mode C reiktų sakyti:  
P: Vilnius tower, ready for departure runway zero two, departing via Liublinavas, piper Lima India Alpha.  
D: Piper Lima India Alpha, winds are zero four zero at five knots, cleared for takeoff runway zero two.  
P: Cleared for takeoff runway zero two, piper Lima India Alpha.

Pakilus skrendate tiesiai iki išėjimo taško. Toliau priklauso nuo aukščio kuriame skrisite. Iš anksčiau pateikti brėžinio [http://www.lt-vacc.org/images/EY\\_ENR\\_6\\_1\\_1\\_en.pdf](http://www.lt-vacc.org/images/EY_ENR_6_1_1_en.pdf) galite matyti, kad palikus Vilniaus oro uosto erdvę (stačiakampis aplink Vilnių) skrisite Vilniaus TMA A sektoriumi. Dešinėje esančiame stačiakampyje galite matyti, kad tai yra C klasės oro erdvė nuo 1500 pėdų iki FL95. Vadinasi jei skrendate virš 1500 pėdų, turėsite susiekti su 120.70 (kaip tai nurodyta to paties Vilniaus TMA stačiakampio apačioje). Jei skrisite žemiau, Vilniaus Tower su jumis atsisveikins maždaug taip:

D: Piper Lima India Alpha, You are leaving controled area, resume own navigation, squawk VFR (arba 7000).

Jei skridote „own navigation“ (t.y. žemiau 1500 pėdų arba nebuvo dispečerių, o Kaune jie yra) reiktų susisiekti su Kaunas tower arba aukščiau esančiu dispečeriu (t.y. EYKA\_APP, EYVL\_CTR) prieš įskrendant į C klasės oro uosto erdvę, likus 5 nm iki įskridimo taško:

P: Kaunas tower , Piper LY-KIA with you, below 2500 , one three miles south – east , to land visual.

D: LY-KIA, radar contact , enter controled zone via Rumsiskes, maintain below 1500 feet by QNH 1012, joint visual approach runway zero eight via left downwind, report on final. Squawk 6302

P: Eter controled zone via Rumsiskes, maintain below 1500 feet by QNH 1012, joint visual approach runway zero eight via left downwind, will report on final. Squawk 6302

Dabar aišku kaip įskristi į zoną, kokiame aukštyje laikytis ir ką daryti įskridus į zoną.

Toliau viskas vyksta kaip pirmoje pamokoje , kai matote pro priekinį stiklą taką, kviečiate dispečerį ir prašote leidimo leistis.