

Przykładowy lot IFR z wyjaśnieniami - analiza frazeologii lotniczej

(lot na trasie z Warszawy do Gdańska dla pokazania kompleksowej komunikacji na linii pilot – ATC)

1. Zgoda na lot

- **EPWA Delivery, SPABC request clearance to EPGD, information C.**

- EPWA DEL, SPABC, prosimy o zgodę na lot do EPGD, informacja C na pokładzie.

[Informacja C na pokładzie - jeśli opublikowano informację ATIS (ang. *Automatic Terminal Information Service*, [zobacz](#)) to ma ona swój desygnator (czyli oznaczenie) - od A do Z. Sprawdzisz na wykazie aktywnych stacji FsInna lub SquawkBoxa czy jest ATIS, jeśli jest MASZ OBOWIĄZEK się z nim zapoznać i poinformować o tym ATC przez podanie desygnatora aktualnego atisu.]

- **SPABC, EPWA_DEL, you are cleared to EPGD via OLILA1G departure, runway in use 29, squawk 4552.**

- SPABC, EPWA_DEL, macie zgodę na lot do Gdańska, pas w użyciu 29, odlot przez OLILA1G, squawk 4552.

- **EPWA_DEL, cleared to EPGD via OLILA1G, runway 29, squawk 4552, SPABC.**

- EPWA_DEL, mamy zgodę na lot to Gdańska, pas w użyciu 29, odlot OLILA1G, sqawk 4552, SPABC.

[W zgodzie na lot otrzymujesz instrukcje, jak ten lot będzie rozpoczęty - z którego pasa start, jaka procedura odlotu (SID) lub pierwszy punkt po starcie oraz kod tanspodnera (ang. swuawk, [klik](#)) - niepowtarzalny numer identyfikujący Ciebie w systemach kontroli lotów. UWAGA! Pamiętaj, że musisz go aktywować (włączyć do tak zwanego "mode C") najlepiej będąc już na pasie. Bez tego ATC nie otrzymuje pełnej informacji o Twoim locie.]

- **SPABC, readback is correct, for pushback and startup contact Ground on 121.9.**

- SPABC, odczyt poprawny, po zgodę na wypychani I uruchamianie zgłóście się do EPWA_GND na 121.9.

- **Contact Ground on 121.9, SPABC.**

- Kontakt z EPWA_GND na 121.9, SPABC.

[Jak już wiesz, chociażby po przeczytaniu [tego](#) artykułu, DELIVERY nie może dawać Ci instrukcji dotyczących manewrów po płycie postojowej/parkingu. Jeśli będzie zalogowana służba w randze GND - to DEL zrobi tak zwany HAND-OFF (przekazanie, dosłownie - "z rączki do rączki") - czyli nakaże Ci kontakt z GND lub każdą wyższą instancją np. APP lub nawet CTR, o ile nie ma niższej. W naszym przykładzie przyjęliśmy dstępność wszystkich instancji dla przedstawienia spektrum problemu. Przed przejściem na inną częstotliwość warto podziękować króko dotychczasowemu ATC - chociażby "dzięki, cześć" - tego wymaga kultura - w przykładzie tego nie ma, dla zachowania czytelności.]

2. Instrukcje wypychania i kołowania

- **EPWA Ground, SPABC request pushback and startup.**
- EPWA_GND, prosimy o zgodę na wypychanie i uruchamianie.
- **SPABC, EPWA_GND, pushback and startup approved, facing east.**
- SPABC, macie zgodę na wypychanie I uruchamianie, przodem na wschód.
- **Pushback and startup approved, facing east, SPABC.**
- EPWA_GND, mamy zgodę na uruchamianie i wypychanie, przodem na wschód.

[Pierwszym krokiem jest wymanewrowanie samolotem z miejsca postojowego do pozycji, z której wygodnie będzie rozpocząć kołowanie do pasa oraz uruchomienie silników. Należy zatem rozpocząć wypychanie samolotu z postoju aż do linii kołowania ([przeczytaj punkt 3 i 4](#)). Niby nic trudnego, ale co oznacza "facing east" czyli przodem na wschód? Oznacza to, że ze względu na pewne konieczności ATC chce, żeby dziób naszej maszyny skierowany był na wschód. Zilustruje to poniższa animacja: ATC planuje nam rozpoczęcie kołowania drogą C, więc z naszego stanowiska musimy wypchnąć w odpowiednim kierunku, tu akurat na zachód (EPGD).

Pamiętaj! Jeśli nie jesteś pewien co masz zrobić - zapytaj, a ATC z chęcią powtórzy instrukcję dla Ciebie. Nie wukonuj niczego, bo się domyślacz, co masz zrobić! Świat awiacji to nie świat domysłów!]

- **Ready to taxi, SPABC.**
- EPWA_GND, jesteśmy gotowi do kołowania, SPABC.
- **SPABC, taxi to holding point rwy 29 via M E.**
- SPABC, kołuj do punktu zatrzymania przed pasem 29 drogami M i E.
- **Monitor Tower 118.3.**
- SPABC, minitoruj EPWA_TWR na 118.3, SPABC.
- **EPWA_GND, roger, monitor EPWA_TWR on 118.3, SPABC.**
- Zrozumiałem, monitorować EPWA_TWR, 118.3 , SPABC.

[Dla jasności: jak widzisz, nie otrzymałeś polecenia skontaktowania się z wieżą, a jedynie formułę "minitoruj". Co robisz w praktyce? Przełączasz aktywną częstotliwość COMM1 na 118.3 i czekasz! GND już nie jest w stanie dalej obsługiwać Twojego lotu, bo zaraz wchodzimy w "etap powietrzny", który z GND nie ma nic wspólnego. Kiedy nadejdzie Twoja kolej (bo stoisz np. w kolejce) TWR odezwie się do Ciebie z dalszymi instrukcjami. Cierpliwość to cnota, ale gdyby nie było żadnej komunikacji i do tego żadnego ruchu w okolicy - to nie czekaj 20 minut, tylko grzecznie zapytaj, czy są dla Ciebie jakieś instrukcje

kołowania. To się prawie nie zdarza - ale logika wskazuje, by być gotowym i na taką ewentualność.]

3. Start i odlot z lotniska

- **SPABC, EPWA_TWR, behind landing B737 on short final line up rwy 29 and wait, behind.**

- SPABC, EPWA_TWR, za podchodzącym B737 zajmij pas 29 i oczekuj.

- **Behind landing B737 line up nad wait, SPABC.**

- Za lądującym B737 zająć pas i oczekiwać, , SPABC.

[Zaczyna się. Akurat na podejściu znajduje się samolot, ATC puszcza go pierwszego (hm, ciekawe czemu? ;)) i informuje Cię, że kiedy zauważysz, że już wylądował, możesz zająć pas 29 i czekać na dalsze instrukcje. Zrób to sprawnie i szybko, może na podejściu wisi już coś innego? Bądź gotowy do szybkiego startu, więc i sprawnie potwierdzaj polecenia ATC - ale powtarzam - nie bezmyślnie! **SQUAWK MODE C!**]

- **SPABC, wind 100 @ 7 kn, rwy 29 cleared for take-off, departure frequency EPWA_S_APP 128.8**

- SPABC, wiatr z kierunku 100, 7 węzłów, pas 29 – startować zezwalam, po starcie kontakt z EPWA_S_APP na 122.8.

- **Cleared for take-off, wind copied, departure frequency EPWA_S_APP 128.8, SPABC.**

- Wiatr zapisany, zgoda na start z pasa 29, po starcie na EPWA_S_APP 122.8 , SPABC.

[Jest. Możesz startować. Jak widzisz, dla usprawnienia przebiegu operacji nie powtarzasz wszystkiego słowo w słowo - np. wiatr zapisany oznacza, że załoga jest świadoma co do kierunku i siły wiatru. Startujesz i przechodzisz na częstotliwość Zbliżania, które przejmie kontrolę na pierwszym nawigacyjnym punkcie Twojego lotu. Jego głównym zadaniem jest sprawne i bezpieczne wyprowadzenie Cię z zatłoczonej strefy lotniska na trasę przelotową albo stosując ustaloną procedurę odlotu (SID) albo dając skrót (DIRCT) do jakiegoś punktu, a czasem nawet wektor. Z uwagi na zatłoczenie w tym rejonie/etapie lotu w żargonie czasem mówi się na APP przekornie "Zderzanie". ;)]

- **EPWA Approach, SPABC passing 1000ft, OLILA1G.**

- EPWA APP, SPABC, mijamy 1000ft, OLILA1G.

- **SPABC, EPWA_APP, identified.**

- SPABC, EPWA_APP, zidentyfikowani.

[Zidentyfikowani? Tak - jeżeli włączyłeś transponder (squawk) w pozycję "C", to kontroler zbliżania widzi parametry Twojego lotu - wysokość, orędkość, kierunek i masę innych informacji. Na ich podstawie decyduje co robić dalej względem separacji z innymi

użytkownikami przestrzeni powietrznej. W zależności od natężenia ruchu, pogody i innych czynników - ten etap może wyglądać bardzo różnie. Słuchaj uważnie i sprawnie wykonuj, a nie będzie kłopotów.]

- **SPABC, climb FL100.**

- SPABC, wznos do poziomu 100.

- **EPWA_APP, climb to FL100, SPABC.**

- Wznosimy do poziomu 100 , SPABC.

- **SPABC, climb FL220, dct OLILA.**

- SPABC, wznos do poziomu 220, bezpośrednio na OLILA.

- **Climb FL220, direct OLILA, SPABC.**

- Wznosimy do 220, bezpośrednio na OLILA.

[Dlaczego nie dostajesz od razu polecenia wznoszenia do FL220? W zasadzie to nie Twój biznes ;) , ale warto wyjaśnić, że to ATC ma pełny obraz sytuacji ruchowej i doskonale wie, co, gdzie i kiedy. ATC też obowiązują ściśle przepisy co do separacji (nawet nie masz pojęcia jak skomplikowane!), więc grzecznie i sprawnie wykonuj.]

4. Na przelotowej

- **SPABC, contact Radar on 134.92.**

- SPABC, kontakt z Warszawa Radar na 134.92.

- **Contact Radar 134.92, SPABC.**

- Kontakt z Warszawa radar na 143.92, SPABC.

[Pożegnaj się z warszawskim zbliżaniem i przejdź na kontrolę obszaru. Podobnie jak w poprzednich hand-offach - ustaw aktywną częstotliwość i posłuchaj kilka sekund, czy przypadkiem nie jest prowadzona komunikacja - ona MUSI dobiec końca bez zakłóceń. Komunikacja zawsze w lotnictwie ma postać ATC (polecenie) - PILOT (potwierdzenie i wykonanie). Nawet jak ktoś się ociąga z potwierdzeniem - poczekaj, może zapisuje, może (niestety) szuka wyjaśnienia, a może nie wie co zrobić - to nie istotne - kontroler powtórzy wywołanie/polecenie. Komunikacja musi zostać dokonana. Na Vatsim jest to o tyle istotne, że często jest jeden ATC na 5 lotnisk - w realu to by nie przeszło. Zachowuj zatem kulturę i rozwagę, a każdy znajdzie swoje 5 sekund na częstotliwości.]

- **Warszawa Radar, SPABC, passing OLILA, crossing FL210.**

- EPWW_S_CTR, mijamy OLILA, mijamy FL210.

- **SPABC, Warszawa Radar, radar contact, direct to LODNI, expect LODNIIP arrival.**

- SPABC, EPWW_S_CTR, w kontakcie radarowym, bezpośrednio na LODNI, oczekujecie LODNI1P.

- EPWW_S_CTR, LODNI dct, expect LODNI1P arrival, SPABC.

- EPWW_S_CTR, bezpośrednio na LODNI, oczekujemy LODNI1P.

[W pierwszych słowach pomagasz zlokalizować siebie na ekranie radaru, podaj najbliższy/aktualny punkt oraz aktualną wysokość. Choć ATC nie ma kłopotów ze znalezieniem samolotów na radarze, usprawnia to zarządzanie ruchem. W tym przypadku otrzymałeś już informację (identyfikator) podejścia do lądowania w Gdańsku - masz skrót do punktu LODNI i związanego z nim standardowego podejścia do lądowania (STAR) o oznaczeniu LODNI1P (patrz mapa, wiesz gdzie szukać, prawda?).]

- EPWW_S_CTR, Ready to descent, SPABC.

- EPWW_S_CTR, gotowi do zniżania, SPABC.

[O! To pilot co do zasady zgłasza gotowość do zniżania, co oznacza, że od momentu jej zgłoszenia, ATC, z uwagi na ruch, kształt przestrzeni (sektorów) będzie wydawało instrukcje zniżania zgodnie z optymalnym kształtem profilu pionowego lotu.]

- SPABC, descend FL100, cleared for LODNI1P.

- SPABC, zniżajcie do poziomu 100, zgoda na LODNI1P.

- Descend FL100, cleared for LOFNI1P, SPABC.

- EPWW_S_CTR, zniżamy do FL100, zgoda LODNI1P, SPABC.

[Gdyby nie było kolejnej instancji ATC, czyli EPGD_APP, zgoda ta oznaczałaby, że MUSIMY wykonać kroko po kroku opublikowaną procedurę standardowego dolotu (STAR) od punktu LODNI o desygnatorze LODNI1P arr (patrz mapa) - co oznacza lot po zadanej trasie oraz utrzymanie określonej wysokości. Gdyby nie było... ale jest EPGD_APP, zobaczmy zatem co dalej:]

5. Dolot i lądowanie

- SPABC, contact Gdansk Approach 130.870.

- SPABC, kontakt z EPGD_APP na 130.87.

- EPWW_S_CTR, contact Gdansk 130.870, SPABC.

- EPWW_S_CTR, kontakt z EPGD_APP na 130.87, SPABC.

[Kolejny hand-off, tym razem na gdańskie "zderzanie". Sprawdzamy czy jest ATIS, jest. Co robimy? ;)]

- Gdansk Approach, SPABC, LODNI1P, crossing FL110 for 100, information B.

- EPGD_APP, SPABC, wykonujemy LODNIIP, mijamy FL110 do FL100, informacja B na pokładzie.

- **SPABC, EPGD_APP, radar contact. Proceed dct SOPIK, descent FL80.**

- SPABC, w kontakcie radarowym, bezpośrednio do SOPIK, zniżajcie poziom 080.

- **Descend FL80 dct SOPIK, SPABC.**

- EPGD_APP, Zniżamy 080, bezpośrednio na SOPIK, SPABC.

[Gdańskie APP skraca nam trasę dolotu kierując bezpośrednio na SOPIK (patrz mapa i oznaczenia!), z poleceniem początkowego zniżania do FL080. Logika wskazuje oczekiwać dalszych instrukcji zniżania na prostej do SOPIK.]

- **SPABC, descend to altitude 3000ft over SOPIK by QNH 1005, cleared for ils approach rwy 29, report when established.**

- SPABC, zniżaj do wysokości 3000 stóp nad SOPIK, ciśnienie 1005, zgoda na podejście ILS rwy 29, zgłoście stabilizację.

- **Descend to altitude 3000ft over SOPIK by QNH 1005, cleared for ils approach rwy 29, will report when established, SPABC.**

- EPGD_APP, zniżamy do 3000stóp nad SOPIK, ciśnienie 1015, zgłosimy stabilizację do pasa 29, SPABC.

[I oto są: końcowe instrukcje zniżania i podejścia: do 3000 stóp z ciśnieniem aktualnym dla Gdańska 1005HPa (! - wiesz, czemu ten wykrzyknik prawda?). Dodatkowo jest zgoda na podejście ILS/DME do pasa 29 oraz prośba na poinformowanie APP, kiedy rozpoczniemy proces stabilizacji za pomocą ILS. Nie czekaj, aż maszyna osiągnie pełną stabilizację (+), ale kiedy instrumenty zaczną przechwytywać system naprowadzania możesz już zgłosić ten fakt kontrolerowi. Musisz mieć na uwadze, że ten etap lotu to już "wąskie gardło" zarówno dla Ciebie, jako kapitana, jaki ATC jako zarządzającego tm newralgicznym obszarem - więc im sprawniej wykonasz podejście, tym wszyscy będą bardziej zadowoleni.]

- **SPABC established on ILS rwy 29.**

- EPGD_APP, ustabilizowani do pasa 29, SPABC.

- **SPABC, contact Tower on 118.1.**

- SPABC, kontakt z EPGD_TWR na 118.1.

- **Contact Tower on 118.1, SPABC.**

- EPGD_APP, kontakt z EPGD_TWR na 118.1.

[To już ostatni hand-off w naszym locie. Za tę ostatnią operacji w powietrzu odpowiada kontroler gdańskiej wieży. Rozporządza on pasem startowym i decyduje o możliwości

startu/ładowania na nim. Będzie wypatrywał Ciebie z lornetką i włączy Ci światła pasa, jak ładnie poprosisz ;).]

- **Gdansk Tower, SPABC established on ILS rwy 29.**

- EPGD_TWR, ustabilizowani do pasa 29, SPABC.

- **SPABC, EPGD_TWR, continue approach, maintain minimum approach speed, number 2.**

- SPABC, EPGD_TWR, kontynuujcie podejście, utrzymujcie minimalną prędkość podejścia, numer 2 do lądowania.

- **Continue approach on minimum approach speed, number2, SPABC.**

- EPGD_TWR, kontynuujemy podejście, minimalna prędkość podejścia, numer 2, SPABC.

[A to co? Nie mogę lądować? Nie, bo 7 mil przed Tobą a 2 przed progiem pasa ląduje inny samolot. Ty go nie widzisz, ale TWR owszem - to jego rola. Polecił Ci więc zmniejszyć prędkość do minimalnej podejścia i poinformował, że jesteś drugi w kolejce do lądowania. Co to w praktyce oznacza? Że poprzedzający Cię samolot musi wylądować i bezpiecznie opuścić pas, bo dwie maszyny a jednym pasie = potencjalna tragedia. Zatem potrzebna jest szybka Twoja reakcja. Musisz być także gotowy do rezygnacji z lądowania i odejścia na drugą próbę, co jest tematem osobnego opracowania. Powód? Może ktoś zamarudził i zamiast szybko opuścić pas toczy się "po amerykańsku" z zimnym łokciem, albo przejechał ostatni możliwy zjazd i teraz konieczny jest nawrót, kolejne kołowanie itp - a czas leci, nie możesz przecież "wisieć" w powietrzu... Życie, więc bądź w gotowości!]

- **SPABC, rwy 29 cleared to land, wind 240 @ 5 kn.**

- SPABC, wiatr z kierunku 240 o sile 5 węzłów, pas 29 lądować zezwalam.

- **Wind copied, cleared to land rwy 29, SPABC.**

- EPGD_TWR, wiatr zapisany, lądujemy na pasie 29, SPABC.

[Na szczęście wszystko poszło OK, potwierdzasz zapisanie informacji o wietrze i możesz lądować. Wolant/dźwójstik mocno w dłoń i jak tylko potrafisz najdelikatniej. Jak pójdzie dobrze, może nawet będą bić Ci brawo. ;)]

6. Follow the follower

czyli opuszczenie pasa i kołowanie do stanowiska

- **Rwy 29 vacated via C, SPABC.**

- EPGD_TWR, opuściliśmy pas 29 przez C, SPABC.

[Z powodów opisanych wyżej, nweralgiczne miejsce jakim jest droga startowa, należy ją opuścić możliwie jak najszybciej. Co przez to rozumiemy? Jeżeli nic nie stoi na pierwszej

wolnej (czynnej!, patz [NOTAM](#)) drodze, to przy zachowaniu zdroworozsądkowego hamowania, należy w nią zjechać. Kiedy zgłosić opuszczenie pasa? Jak cała maszyna go opuści - wiem, że to trudne, siedząc w fotelu, którego koniec mamy kilka centymetrów za plecami - ale Twoja maszyna ma może i 30m długości, więc skoro przekroczysz "kapitańskim" fotelem oznaczony punkt zatrzymania, nie oznacza wcale, że pas jest wolny!]

- **SPABC, welcome to Gdansk, taxi to stand 8 via C A.**

- [SPABC, witamy w Rębiechowie, kołujcie do stanowiska nr 8 przez C A.](#)

- **Taxi to stand 8 via C A, SPABC.**

- [EPGD_TWR, kołujemy do stanowiska 8 drogami C i A, SPABC.](#)

- **SPABC on stand 8, thank you.**

- [EPGD_TWR, na stanowisku 8, dziękujemy, SPABC.](#)

- **SPABC, thank you for Flying EPGD, bye.**

- [SPABC, dzięki za przylot, cześć.](#)

[No, to wyldowaliśmy. Paxy się właśnie wysypują, uradowani, że 10 minut przed czasem, że nie trzęsło, że ladowanie jak po sznurku. A Ty?

Ty, zadowolony z dobrze wykonanej pracy, już uzupełniasz kwitki na kolejną trasę, bo za 20 minut masz odlot z powrotem do Warszawy. A może gdzieś dalej?]

7. Uwagi końcowe

Porada: SKRÓT DOBRY NA WSZYSTKO

Mimo kilku lat doświadczenia nie wyobrażam sobie lotu bez długopisu i karteczki. Nie zapisuj jednak poleceń ATC słowo w słowo, stosuj skróty! Są oczywiście ustalone wzorce - możesz z nich skorzystać, jeśli chcesz - jeśli nie - stwórz własne - tak, żeby ułatwić sobie pracę. Przykład:

Polecenie ATC:

SPABC, EPWA_DEL, you are cleared to EPGD via OLILA1G departure, runway in use 29, squawk 4552.

Twój zapis skrótowy:

CLRD EPGD, OLILA1G, 29, 4552.

albo

Polecenie ATC:

SPABC, Warszawa Radar, radar contact, direct to LODNI, expect LODNI1P arrival.

Twój zapis skrótowy:

dct LODNI, LODNI1P arr.

Kluczem do dobrze wykonanego lotu, takiego, który da powód do zadowolenia (tzw. fun) Tobie i ATC, jest poprawna komunikacja. Komunikacja zachodzi wtedy, kiedy komunikat od nadawcy dotrze do odbiorcy, który go zrozumie i poprawnie zinterpretuje (wykona). Niczego zatem "nie kuj" - dociekliwie zapoznaj się frazeologią.