

Izračun navigacijskih elemenata i performansi leta korištenjem sustava FMGS na zrakoplovu Airbus A320

Oršulić, Fran

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:228545>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Fran Oršulić

**IZRAČUN NAVIGACIJSKIH ELEMENATA I
PERFORMANSI LETA KORIŠTENJEM SUSTAVA FMGS
NA ZRAKOPLOVU AIRBUS A320**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2018.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 6. travnja 2018.

Zavod: **Zavod za aeronautiku**
Predmet: **Planiranje letenja i performanse II**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4843

Pristupnik: **Fran Oršulić (0065038766)**
Studij: **Aeronautika**
Smjer: **Pilot**
Usmjerenje: **Civilni pilot**

Zadatak: **Izračun navigacijskih elemenata i performansi leta korištenjem sustava FMGS na zrakoplovu Airbus A320**

Opis zadatka:

Uvod. Opisati tehničke karakteristike zrakoplova Airbus A320. Primijeniti konvencionalan proces planiranja i izračun navigacijskih elemenata rute. Opis značajki i karakteristika sustava za planiranje i upravljanje letom. Simulacija planirane rute uporabom FMGS programa. Prikupljanje stvarnih podataka o kretanju zrakoplova. Analiza rezultata. Zaključak

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

izv. prof. dr. sc. Doris Novak

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**IZRAČUN NAVIGACIJSKIH ELEMENATA I PERFORMANSI LETA
KORIŠTENJEM SUSTAVA FMGS NA ZRAKOPLOVU AIRBUS
A320**

**CALCULATION OF NAVIGATION ELEMENTS AND
PERFORMANCE USING FMGS ON AIRBUS A320**

Mentor: izv. prof. dr. sc. Doris Novak

Student: Fran Oršulić

JMBAG: 0065038766

Zagreb, kolovoz 2018.

SAŽETAK

Seminar se bavi tematikom analiziranja navigacijskih elemenata i performansi zrakoplova Airbus A320 na ruti LDZA – EDDF. Ruta se vodi uz pomoć FMGS sustav koji je također opisan u seminaru. U seminaru su opisane karakteristike Airbus A320 zrakoplova. Primijenjen je konvencionalan proces planiranja i izračun navigacijskih elemenata rute. Obrađena su standardna instrumentalna ruta odlaska s aerodroma, standardna terminalna ruta dolaska na aerodrom i standardna instrumentalna ruta slijetanja na aerodrom. Izračunate su performanse za sve režime leta, a to su: polijetanje, penjanje, horizontalni let, spuštanje i slijetanje. Cilj seminara je usporediti izračune dobivene pomoću FMGS sustava i izračune dobivene tablično i grafički.

KLJUČNE RIJEČI: Airbus A320, navigacijski elementi, performanse, FMGS

SUMMARY

The seminar handles the topic of analyzing the navigational elements and performance of the Airbus A320 aircraft on the LDZA - EDDF route. This route is calculated with the help of the FMGS system which is also described in the seminar. Seminar describes the characteristics of the Airbus A320 aircraft, conventional planning process and calculation of the route navigation elements. Calculation include standard instrument departure from the airport, standard arrival route at and the standard landing route at the airport. Performance is calculated for all flight modes, such as taking-off, climb, horizontal flight, descent and landing. The goal of the seminar is to compare the calculations obtained with the FMGS system and calculations obtained graphically and through tables.

KEYWORDS: Airbus A320, navigation elements, performance, FMGS

SADRŽAJ

1.	UVOD.....	1
2.	KARAKTERISTIKE ZRAKOPLOVA AIRBUS A320.....	2
2.1.	Modeli zrakoplova tvrtke Airbus.....	2
2.2.	Karakteristike zrakoplova A320.....	3
3.	OPIS ZNAČAJKI I KARAKTERISTIČNIH SUSTAVA ZA PLANIRANJE I UPRAVLJANJE LETOM.....	5
3.1.	Računalo za upravljanje i vođenje leta.....	6
3.2.	Višenamjenska kontrolno-prikaznička jedinica.....	7
3.3.	Panel za upravljanje letom.....	9
3.4.	Ručica potiska.....	9
3.5.	Primarni letni prikaznik.....	10
3.6.	Prikaznik navigacijskih podataka.....	10
4.	NAVIGACIJSKI ELEMENTI RUTE ZAGREB – FRANKFURT.....	11
4.1.	Standardna instrumentalna ruta odlaska.....	12
4.2.	Standardna terminalna ruta dolaska na aerodrom.....	13
4.3.	Instrumentalni prilaz na odredišni aerodrom.....	14
5.	IZRAČUN PERFORMANSI ZRAKOPLOVA AIRBUS A320 ZA RUTU LDZA - EDDF.....	15
5.1.	Izračun performansi u polijetanju.....	15
5.2.	Izračun performansi u penjanju.....	16
5.3.	Izračun performansi u krstarenju.....	17
5.4.	Izračun performansi u spuštanju.....	19
5.5.	Izračun performansi prilikom slijetanja.....	20
6.	SIMULACIJA PLANIRANE RUTE UPORABOM FMGS PROGRAMA.....	21
7.	STVARNI PODACI S RUTE.....	24
7.1.	Meteo podaci s aerodroma.....	24
7.2.	Vrijeme, brzina, visina, ruta.....	24
8.	ANALIZA REZULTATA.....	26
8.1.	Aerodrom polijetanja LDZA do TOC.....	26
8.2.	Horizontalni let.....	27
8.3.	TOD do aerodroma slijetanja EDDF.....	28
8.4.	Tablični prikaz.....	28
9.	ZAKLJUČAK.....	32
	POPIS LITERATURE.....	33
	POPIS SLIKA.....	34
	POPIS TABLICA.....	35

1. UVOD

Cilj završnog rada je usporediti izračune navigacijskih elemenata i performansi računajući uz pomoć tablica i izračune pomoću simuliranog sustava FMGS-s koji se nalazi na samom zrakoplovu Airbus A320 sa stvarnim podacima. Razne promjene poput vjetra, naoblake, zagušenja u prometu, utječu na rutu tako da proračunati elementi ne moraju biti jednaki stvarnim, ali uz pomoć proračuna lakše se prilagoditi situaciji.

Ruta je podijeljena na tri dijela. Tako su i obrađeni navigacijski elementi i performanse. Prvi dio je penjanje od aerodroma LDZA do najviše točke penjanje TOC. Drugi dio predstavlja horizontalni let. Treći dio je spuštanje s visine krstarenja do aerodroma EDDF. Podaci koji se obrađuju su vremena, udaljenosti, potrošnja goriva, brzine na ruti. Ruta započinje na Zagrebačkoj zračnoj luci, a završava na zračnoj luci Frankfurt na Majni. Zrakoplov koji obavlja let je u vlasništvu hrvatske zrakoplovne kompanije Croatia Airlines. Model zrakoplova je Airbus A320.

Rad je podijeljen na devet cjelina. Prva cjelina je uvod gdje se čitatelju pobliže objašnjava sadržaj seminara. Druga cjelina opisuje model zrakoplova Airbus A320. Treća cjelina opisuje sustav za upravljanje i vođenje leta. Četvrta cjelina bavi se navigacijskim elementima rute. U petoj cjelini primjenjuje se konvencionalan pristup izračunu performansi. Cjelina šest obrađuje izračunate elemente pomoću FMGS sustava. Cjelina sedam obrađuje stvarne podatke s leta. U osmoj cjelini uspoređuju se proračunati podaci. U cjelini devet autor daje svoj osvrt na proračune.

2. KARAKTERISTIKE ZRAKOPLOVA AIRBUS A320

2.1. Modeli zrakoplova tvrtke Airbus

Airbus je zrakoplovna korporacija registrirana u Nizozemskoj. Bavi se proizvodnjom, projektiranjem, istraživanjem, prodajom civilnih i vojnih zrakoplova i helikoptera. Prvi zrakoplov koji je tvrtka proizvela bio je Airbus A300. Dvomotorni zrakoplovi imaju mogućnost letenja s jednim motorom što je veliko poboljšanje u sigurnosti. Poboljšavanjem performansi napravljen je Airbus A310. Nakon njega tvrtka proizvodi prvi zrakoplov pogonjen pomoću mlaznih motora i upravljan pomoću tzv. Fly-by-wire sustava [1].

Airbus A320 je zrakoplov srednjeg doleta. Za duže relacije Airbus proizvodi zrakoplove A330, A340, A350 i A380. Jedino modeli zrakoplova A340 i A380 koriste četiri mlazna motora, dok svi ostali modeli koriste dva mlazna motora. U obitelj A320 spadaju još i modeli A318, A319, A321.

Tvrtka 2007. godine prestaje proizvoditi modele A300 i A310, a 2011. godine tvrtka prestaje proizvoditi model A340. Najveći komercijalni uspjeh Airbus je ostvari s proizvodnjom modela A320.

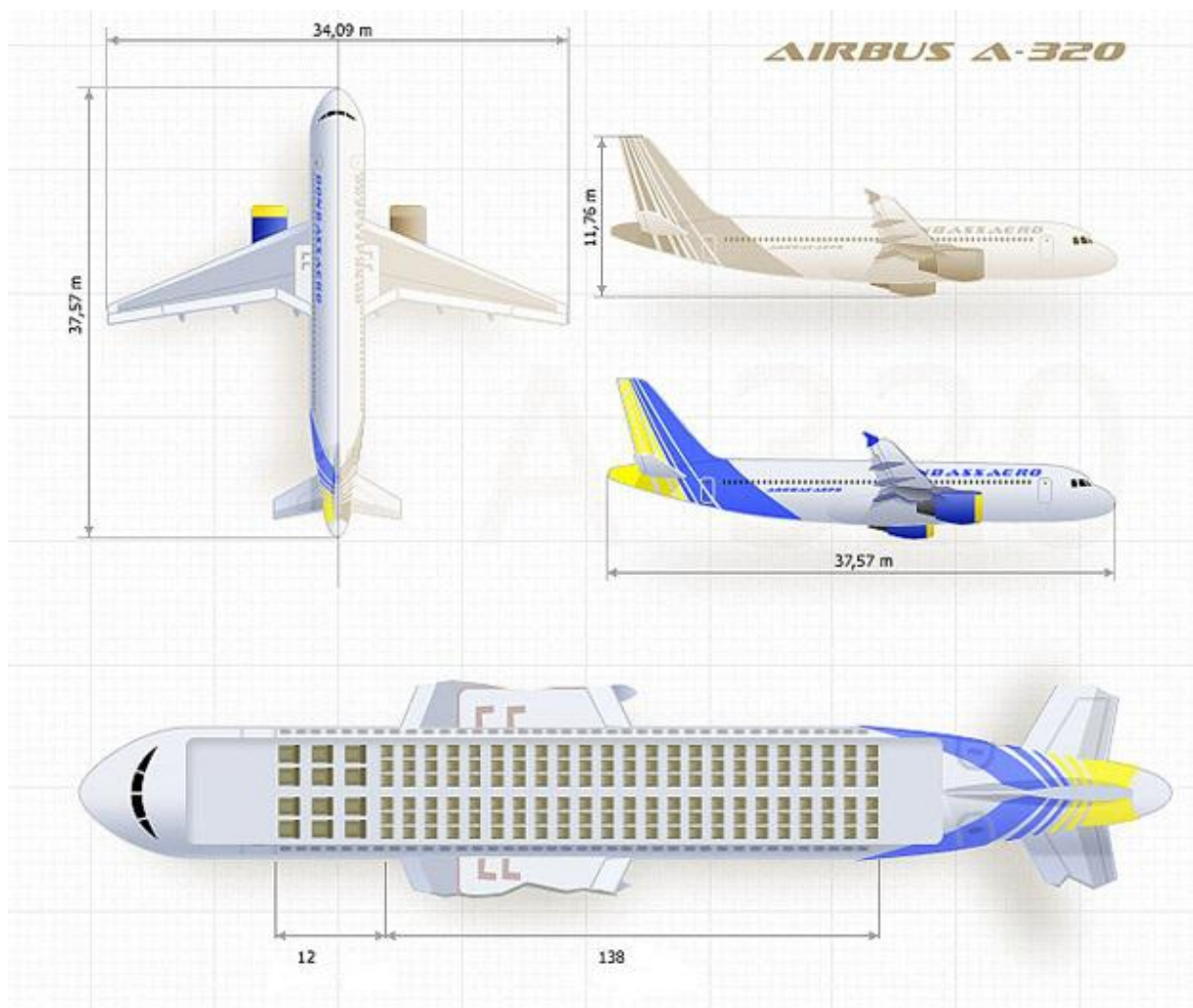
Modele zrakoplova tvrtke Airbus prikazuje slika 1.



Slika 1: Modeli zrakoplova tvrtke Airbus [2]

2.2. Karakteristike zrakoplova A320

Airbus A320 može primiti od 150 do 180 putnika. Airbus A320 u vlasništvu Croatia Airlines može primiti 174 putnika [3]. Duljina trupa zrakoplova je 37,57 metara. Visina zrakoplova je 11,76 metara. Raspon krila zrakoplova je 34,10 metara. Vanjska širina glavnog podvozja zrakoplova je 8,9 metara [4]. Vanjska širina glavnog podvozja i raspon krila svrstavaju zrakoplov u kategoriju kodnog slova C. Tu spadaju svi zrakoplovi širine glavnog podvozja od 6 do 9 metara i raspona krila od 24 do 36 metara. Dimenzije zrakoplova prikazuje slika 2.



Slika 2: Dimenzije zrakoplova Airbus A320 [5]

Zrakoplov Airbus A320 u vlasništvu tvrtke Croatia Airlines pogonjen je s dva motora oznake CFM56 koji razvija snagu oko 115 [kN]. Plafon leta ili Maksimalna visina na koju zrakoplov može dostići je 39 100 stopa [3].

Na visini od 36 000 stopa brzina krstarenja je 0,78 [Ma]. Dok je maksimalna brzina krstarenja na visini od 36 000 stopa 0,82 [Ma] [3]. Pilot upravlja upravljačkim površinama tako da se zadane komadne prenose putem električnih signala što bitno rasterećuje pilota.

Maksimalna dopuštena masa na stajanci je 73 900 kilograma. Maksimalna dopuštena masa na polijetanju je 73 500 kilograma. Ako se zrakoplov nalazi na stajanci i ima masu 73900 kilograma, mora potrošiti minimalno 400 kilograma goriva pri pokretanju motora i taksiranju prije nego poleti. Maksimalna masa na slijetanju je 64 500 kilograma. Ako zrakoplov poleti s masom od 73 500 kilograma, tada do slijetanja mora potrošiti minimalno 9000 kilograma goriva. Maksimalna masa zrakoplova bez goriva je 61 000 kilograma. Sve navedene maksimalne mase su maksimalne strukturalne mase [4]. Svaki aerodrom definira svoje maksimalne mase koje kolnik može neograničeno puta izdržati. Pilot je dužan držati se u granicama maksimalnih masa zadanih od proizvođača i maksimalnih propisanih masa na aerodromu.

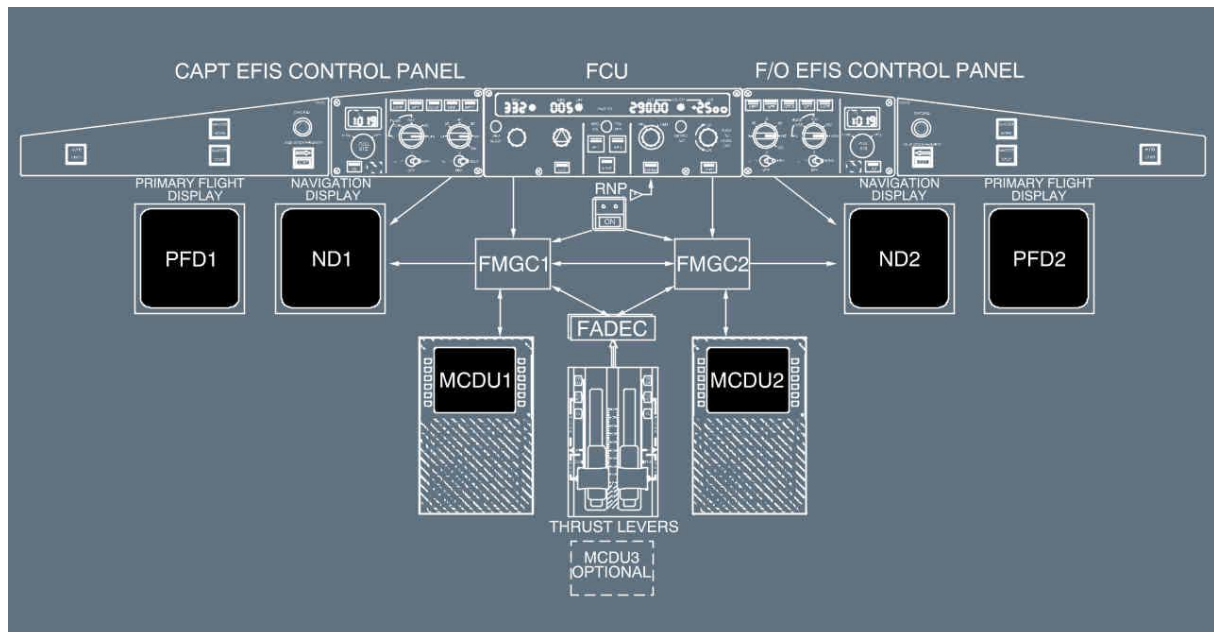
Maksimalna demonstrirana brzina bočne komponente vjetra za slijetanje i polijetanje je 38 čvorova. Maksimalna leđna komponenta pri polijetanju je 15 čvorova. Maksimalna leđna komponenta pri slijetanju je 10 čvorova [4]. Navedene maksimalne brzine propisane su od proizvođača zrakoplova, u ovom slučaju zrakoplovne kompanije Airbus za navedeni model A320. Maksimalne komponente vjetra može propisati i operator. Uvjet da maksimalne komponentne vjetra propiše operator je takav da propisane komponentne budu strože od propisanih maksimalnih komponentni proizvođača. Pilot je dužan pridržavati se strože propisanih komponentni vjetra.

3. OPIS ZNAČAJKI I KARAKTERISTIČNIH SUSTAVA ZA PLANIRANJE I UPRAVLJANJE LETOM

Sustav upravljanja letom (Flight Management System – FMS) integrirani je elektronički sustav upravljanja letom podržan računalom [6]. Sustav omogućuje upravljanje performansama i resursima zrakoplovnih sustava. Sustav se koristi za navigaciju i automatsko vođenje zrakoplova autopilotom. Kada je sustav povezan s autopilotom zrakoplova i upraviteljem leta, tada se naziva sustavom za upravljanje i vođenje leta. (Flight Management and Guidance System ili FMGS) [3]. Sustav integrira podatke od svih međusobno nezavisnih navigacijskih senzora i sustava (IRS, GNSS, VOR, DME, NDB, LOC/DME) te ih prikazuje kao jedinstvenu poziciju zrakoplova (engl. mixed position). Ta se pozicija zatim koristi za predviđanje performansi zrakoplova uporabom aerodinamičkog matematičkog modela zrakoplova, modela atmosfere i motora – zajedno s predviđenim parametrima temperature vanjskog zraka, vjetra, putne brzine i stvarne mase te položaja težišta zrakoplova [6].

Flight Management and Guidance System (FMGS) sastoji se od više komponenti kao što su (slika 3):

- Računalo za upravljanje i vođenje leta
- Višenamjenska kontrolno-prikaznička jedinica
- Panel za upravljanje letom
- Ručica potiska
- Primarni letni prikaznik
- Prikaznik navigacijskih podataka



Slika 3. glavne komponente FGMS sustava [7]

Kazalo kratica:

- PFD1 (engl. Primary Flight Display) = Primarni letni zaslon
- ND1 (engl. Navigation Display) = Prikaznik navigacijskih podataka
- MCDU (engl. Multipurpose Control Display Unit) = višenamjenska kontrolno-prikaznička jedinica
- FCU (eng. Flight Control Unit) = panel za upravljanje letom
- FMGC (engl. Flight Management and Guidance Computer) = računalo sustava za upravljanje i vođenje leta
- Thrust levers = ručica za upravljanje potiskom
- FADEC (eng. Full Authority Digital Electronics Control) = Potpuno autonomni sustav za upravljanje elektronikom

3.1. Računalo za upravljanje i vođenje leta

Računalo za upravljanje i vođenje leta (engl. Flight Management and Guidance Computer ili FMGC) čini središnji dio FMGS-a. Glavna zadaće je proračunavanje pozicije zrakoplova i putne brzine. Računalo prikuplja podatke s više izvora kako bi preciznost bila što veća i u slučaju otkaza jednog izvora i dalje stoji na raspolaganju ostali izvori. Prikupljene

informacije dolaze od inercijskog navigacijskog sustava, satelitskog navigacijskog sustava i zemaljskih radionavigacijskih postaja. Računalo uspoređuje pozicije dobivene od pojedinih izvora i prikazuje pilotu odstupanja. Ta usporedba i kontrola traje tijekom čitavog leta. Piloti ima dvije mogućnosti režima rada sustava. Ako izaberu potpuno automatizirani režim, tada sustav automatski slijedi unaprijed programirani plan leta. Drugo, piloti mogu izabrati djelomično automatizirani režim koji se razlikuje od prethodno planiranog plana leta. Piloti u oba slučaja imaju potpuno kontrolu nad zrakoplovom [8].

Računalo sadržava bazu podataka o performansama zrakoplova i navigacijskim bazama. Bazu podataka FMGC-a čine podaci o performansama zrakoplova i navigacijska baza, a podaci o performansama sadržani su od svih parametara o mogućnostima i ograničenjima tipa i modela zrakoplova te motora, kao i algoritme za strateške izračune troškova zračnog prijevoznika koji se primjenjuje u konkretnom zrakoplovu. Odnosi se na informacije vezane za modifikacija na zrakoplovu i program operativne konfiguracije. Navigacijsku bazu podataka čine informacije relevantne za područje operacija zrakoplovom, odnosno podatci o aerodromima, a to su pozicija, nadmorska visina, podatci o uzletno-sletnim stazama, podatci o radionavigacijskim sredstvima sadrže frekvencije rada, koordinate koje određuju njihovu poziciju, identifikacijski kod, zračni putevi i pripadajuće putne točke i preletišta, dolazni i odlazni postupci (STAR/SID), postupci instrumentalnih prilaznja i posebne kompanijske rute [8].

3.2. Višenamjenska kontrolno-prikaznička jedinica

Višenamjenska kontrolno-prikaznička jedinica ili MCDU jest sučelje preko kojega se provodi komunikacija posade zrakoplova s FMGC-om. Osnovne funkcije koje su omogućene preko MCDU-a jesu [8]:

- unos početne pozicije i usklađivanje inercijskih navigacijskih sustava prije leta
kreiranje navigacijskih planova leta (glavnog, pomoćnog i pričuvnog)
- unos podataka o masi zrakoplova, položaju težišta, količini goriva radi proračuna vremena i potrošnje goriva te optimizacije performansi
- unos podataka za polijetanje i prilazjenje na slijetanje

- pregled i uređivanje planova leta tijekom trajanja leta
- prikaz odabranih radionavigacijskih sredstava
- prikaz informacija o stanju točnosti pozicioniranja

Podatci se u MCDU upisuju se u polja koja su raspoređena u 12 predviđenih linija prema rasporedu po šest sa svake strane ekrane na devet osnovnih stranica. Ovisno o proizvođači opreme aktiviranje i status svake funkcije koje su definirane početnim elementima prikazane su u šest različitih boja. Pojašnjenje osnovnih funkcija FMGC programiranje preko sučelja MCDU navedene su s kratkim pojašnjenjima u nastavku:

- DIR stranica – pilot može odabrati točku za izravan dolet, izvan programiranog plana leta
- PROG stranica – prikazuju se aktualne informacije i relevantni podatci koji se odnose na aktivni navigacijski plan leta
- PERF stranica – dostupni su podatci o performansama, brzinama leta i elementima proračuna putanje leta u vertikalnoj ravnini koji su povezani sa svakom fazom leta
- INIT – služi za pokretanje plana leta unosom osnovnih parametara te za pokretanje određivanja početne pozicije nakon pokretanja sustava avionike zrakoplova. Uz to, moguće je unijeti podatke o položaju težišta i ukupnoj količini goriva
- DATA – omogućuje pristup navigacijskoj bazi podataka te selektiranje točaka pri kreiranju plana leta
- F-PLN – služi kreiranju (prije leta) i revizijama (tijekom leta) navigacijskog plana u horizontalnoj i vertikalnoj ravnini
- RAD NAV – moguće je ručno odabrati radionavigacijska sredstva ili se prikazuju ona koja je sustav automatski selektirao i koja se upotrebljava za kontrolu točnosti
- FUEL PRED – prikazuju se podatci za nastavak leta prema aktivnom navigacijskom planu i trenutačnoj masi i količini goriva u zrakoplovu
- SEC F-PLN – preko ove stranice posada ima pristup svim funkcijama pomoćnog plana leta. [8]

Uz pomoć MCDU-a unaprijed je moguće programirati cjelokupan let, a to se sučelje koristi za upravljanje te vođenje zrakoplova na strateškoj odnosno dugoročnoj razini.

3.3. Panel za upravljanje letom

Kontrolno-upravljačko sučelje (engl. Flight control unit ili FCU) koje je smješteno poviše panela na kojem se nalaze elektronički prikaznici je panel za upravljanje letom. FCU je zadužen za promjene pojedinih elemenata tijekom pojedinih faza ili vođenje zrakoplova u kraćim segmentima odnosno taktička razina. Moguće je uključivanje/isključivanje te upravljanje autopilotom, upraviteljem leta i automatskim potiskom ako se odabere režim upravljanja i zadaju se odgovarajući vrijednosni parametri.

3.4. Ručica potiska

Ručice potiska su sučelje preko kojih pilot također upravlja FMGS-om i to preko FADEC sustava (engl. Full Authority Digital Engine Control) [8]. FADEC ima ulogu efikasno iskorištavanje motora zrakoplova, ovisno o programiranim parametrima te zadanim vrijednostima autonomno regulira potisak, a pri programiranju elemenata plana leta FMGS-u pojedine vrijednosti odnosno temperatura zraka, visina leta i vjetar u kombinaciji s određenom fazom leta, penjanje, krstarenje i spuštanje daju ulazne podatke FADEC-u koji prema njima prilagođava i regulira potisak motora. Pilot tako nema potrebu za ručnim postavljanjem potiska i ne treba voditi računa o ograničenjima u eksploataciji motora. Tako se smanjuje radno opterećenje posade, te se povećava i efikasnost iskorištavanja performansi zrakoplova i motora, ali se štede i resursi. Osnovne funkcije kojima se upravlja ručicama potiska jesu:

- uključivanje autopotiska, upravitelja leta i autopilota u položaju za polijetanje odabir režima potiska ovisno o fazi leta
- reguliranje potiska u režimu ručnog upravljanja[8]

Ako je funkcija autopotiska isključena pomoću ručica potiska izravno se kontrolira potisak. Pet režima postoje koje je moguće odabrati:

- TOGA (engl. take-off and go-around) ili najveća snaga za polijetanje

- FLX MCT (engl. flexible take-off maximum continuous thrust) ili najveća trajna snaga
- CL (engl. climb) ili najveća snaga tijekom penjanja
- IDLE ili najmanja snaga
- MAX REV (engl. maximum reverse) ili najveća snaga za obrnuti potisak [8]

Ručice potiska postavljaju se u CL poziciju, u normalnom režimu rada automatskog potiska, osim u fazama polijetanja i neuspjelog prilaženja. U slučaju otkaza jednog motora odabire se MCT režim kako bi se aktivirala funkcija automatskog potiska.

3.5. Primarni letni prikaznik

Osnovno sučelje za pregled informacija o operativnom stanju rada FMGS-a naziva se PFD, na njemu se prikazuju informacije o odabranom ili aktiviranom režimu rada FMGS-a te režimima rada i elementima upravitelja leta, autopilota te autopotiska. Prikaz umjetnog horizonta kojim se kontrolira uzdužni te poprečni kut nagiba zrakoplova u prostoru, dostupni su vizualni podatci o brzini leta, kursu i vertikalnoj brzini uzdizanja i silaženja.

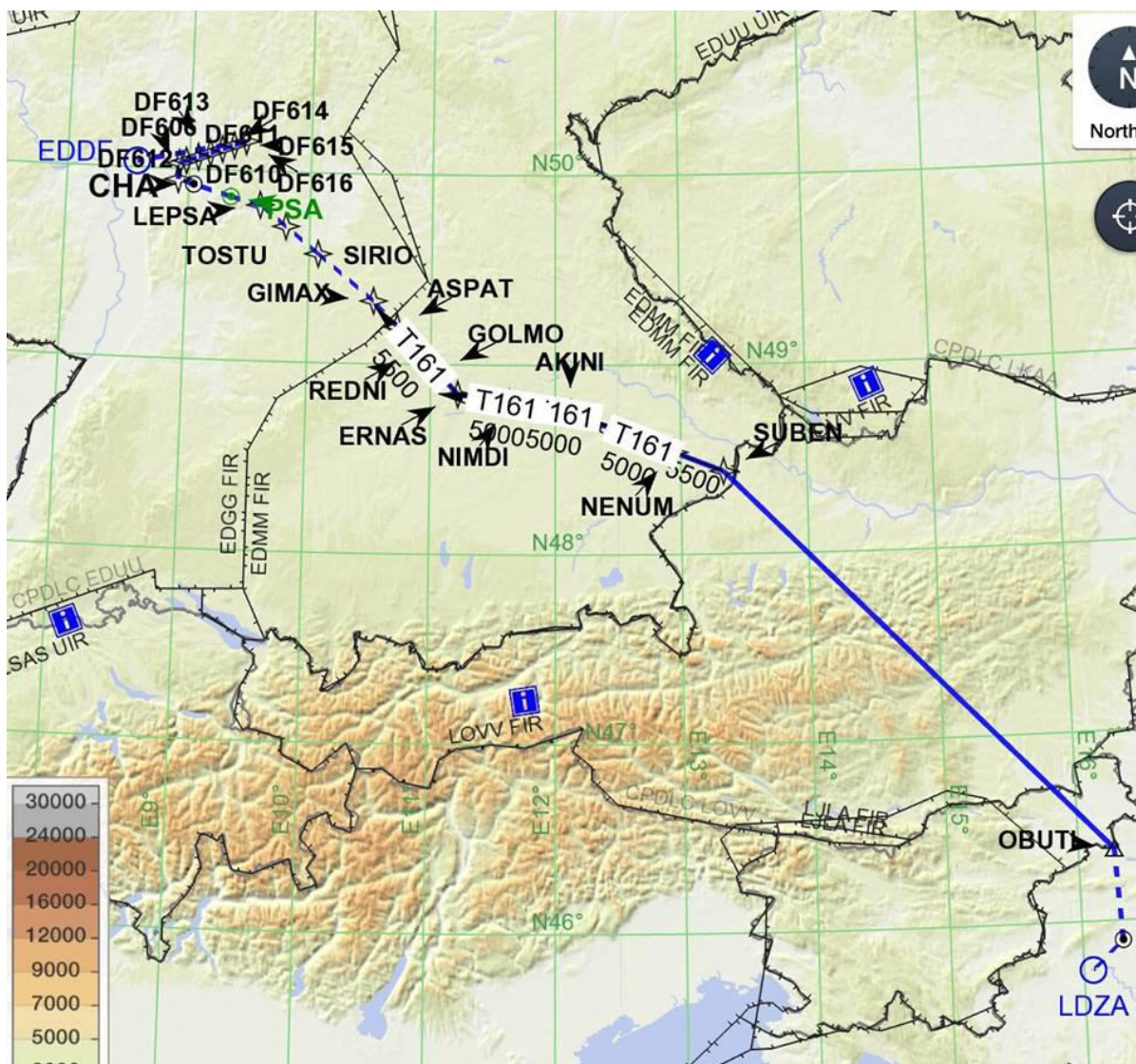
3.6. Prikaznik navigacijskih podataka

Drugo važno sučelje uz PFD, između posade i FMGS-a jest prikaznik navigacijskih podataka. Stvarna pozicija zrakoplova u odnosu na predviđenu poziciju iz plana.

Na ND-u moguće je vidjeti sve relevantne podatke ali i eventualna odstupanja od planirane rute. ND i PFD-u pojavljuju se u različitim bojama čime se označuje određeni status tog režima/podatka.

4. NAVIGACIJSKI ELEMENTI RUTE ZAGREB – FRANKFURT

Aerodrom polijetanja je LDZA (Zračna luka Zagreb), a aerodrom slijetanja je EDDF (Zračna luka Frankfurt na Majni) (slika 4.). Izabrane su tri alternacije, a to su: EDDM (Zračna luka Munich), EDDK (Zračna luka Koln Bonn) i EDDL (Zračna luka Dusseldorf). Ukupno put je 485 nautičkih milja. Razina krstarenja je FL360. Predviđeno paljenje motora je 05:45. Predviđeno polijetanje iz zračne luke Zagreb je u 05:55. Predviđeno slijetanje na zračnu luku Frankfurt na Majni je u 06:59. Gašenje motora je u 07:15. Sva vremena korištena su prema koordiniranom svjetskom vremenu (UTC).

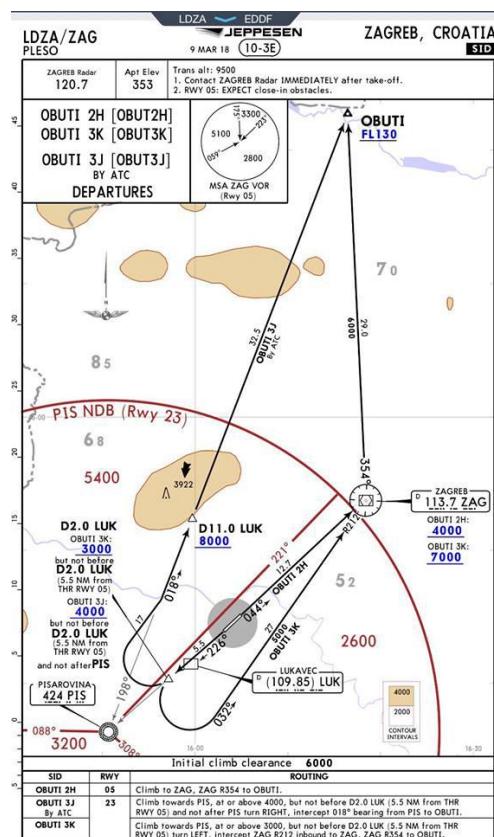


Slika 4. Ruta LDZA – EDDF [9]

4.1. Standardna instrumentalna ruta odlaska

Svaka zračna luka ima definirane rute za odlazak s aerodroma. Svaka ruta u odlasku povezuje uzletno-sletnu stazu s jednom točkom na karti. Naziv zračne rute formira se prema točki gdje završava ruta odlaska.

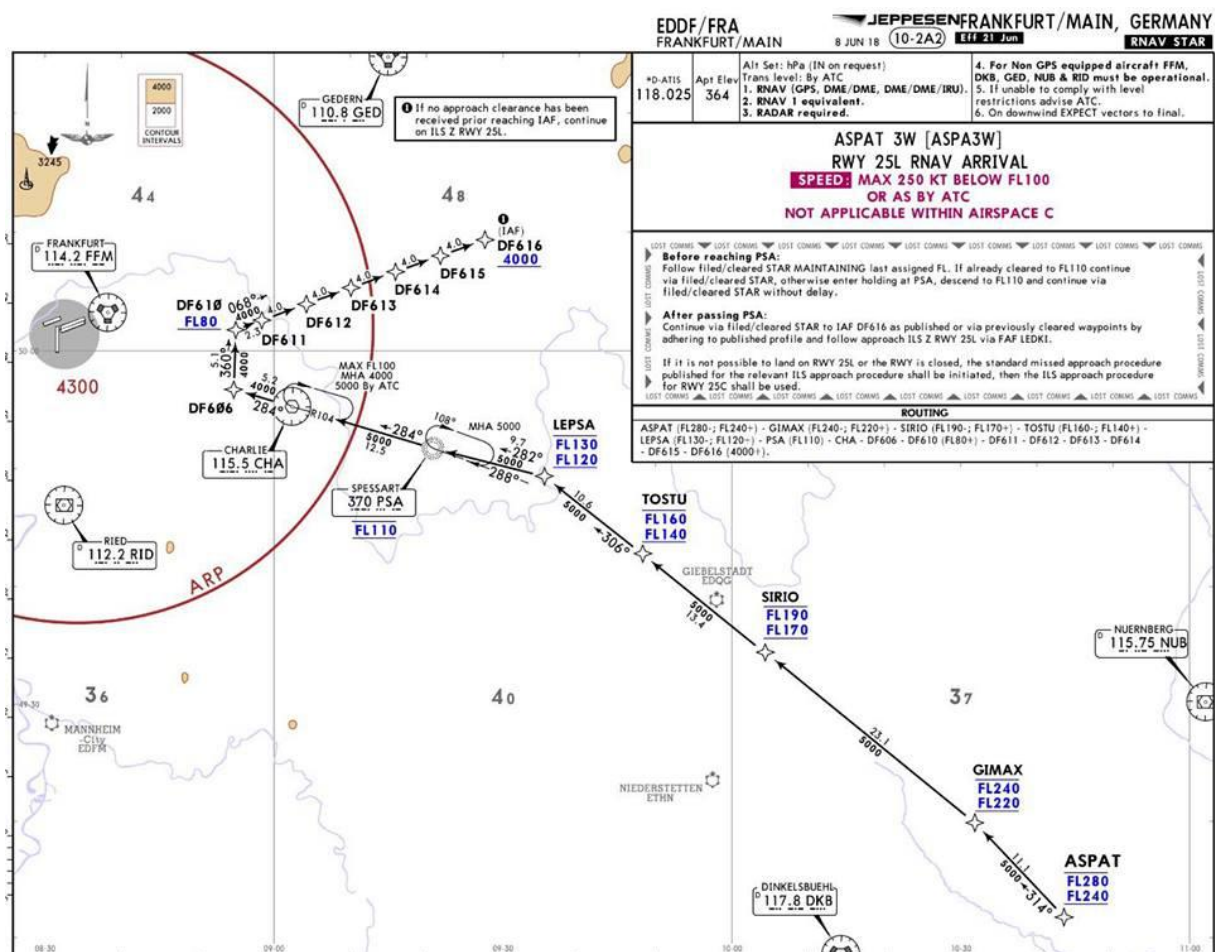
Uzimajući u obzir vjetar, staza za polijetanje bit će 05. Za polijetanje sa zračne luke Zagreb prema zračnoj luci Frankfurt na Majni najviše odgovara odlazak po zračnom putu OBUTI 2H (slika 5). Nakon polijetanja s uzletno-sletne staze 05, ići u smjeru 044° prema ZAG VOR (frekvencija 113.7). Udaljenost od uzletno-sletne staze do ZAG VOR-a je 12.7 nautičkih milja. Minimalna visina na ZAG VOR-u je 4000 stopa. Pri dolasku u na ZAG VOR, nastavlja se po radijalu 354 ZAG VOR prema točki OBUTI. Minimalna visina do točke OBUTI je 6000 stopa. Na točki OBUTI zrakoplov mora biti na minimalnoj razini leta FL130. Na 9500 stopa pilot mijenja postavku tlaka dobivenog na aerodromu na postavku standardnog tlaka 1013 hPa. Što znači da prije točke OBUTI pilot će promijeniti postavku tlaka. Minimalna sigurnosna visina je 5100 stopa.



Slika 5. Standardna instrumentalna ruta OBUTI 2H odlaska s aerodroma LDZA [9]

4.2. Standardna terminalna ruta dolaska na aerodrom

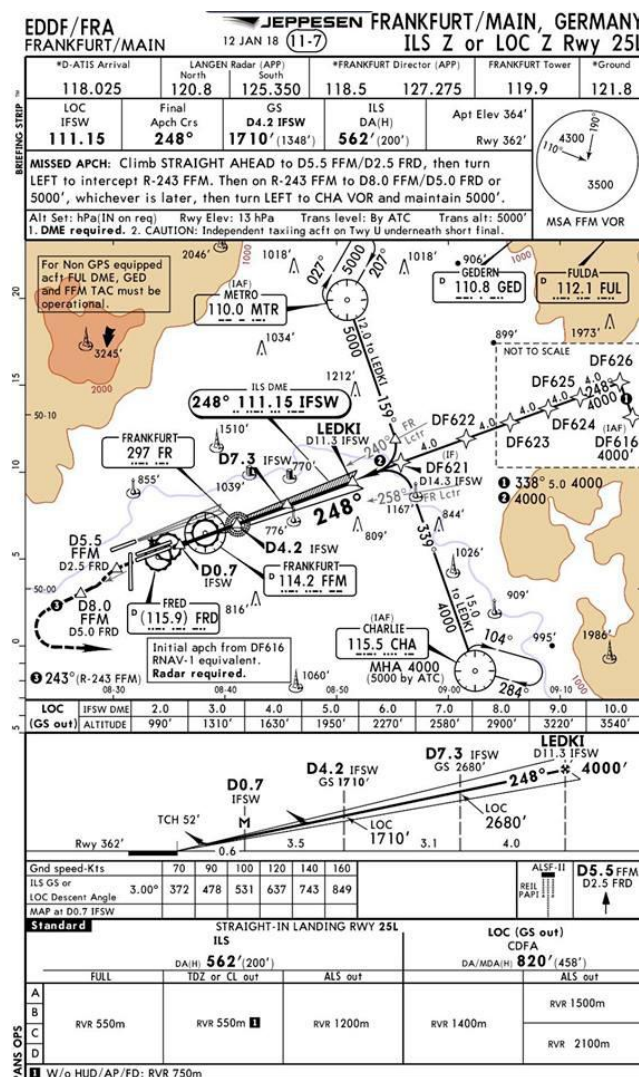
Nakon horizontalnog leta pilot počinje snižavati kako bi se približio aerodromu slijetanju. Zračna luka Frankfurt na Majni ima više prilaza, a koristi se onaj koji najviše odgovara smjeru iz kojeg zrakoplov dolazi. Preletom točke OBUTI, SUBEN, zračnog puta T161, zrakoplov dolazi na točku ASPAT. Na točki ASPAT kreće procedura prilaza ASPAT 3W, tj. prilaza zračnoj luci Frankfurt na Majni. Točka ASPAT određena je gornjom i donjom razinom leta. Gornja razina je FL280, a donja FL240. Na frekvenciji 118.025 valja poslušati informacije o aerodromu. Nakon toga zrakoplov prati točke GIMAX, SIRIO, TOSTU, LEPSA, DF606, DF611, DF612, DF613, DF614, DF615, DF616 (slika 6.). Na svakoj točki definirana je visina na kojoj zrakoplov mora biti. Ta ruta vodi zrakoplov u horizontalnoj i vertikalnoj ravnini kako bi što sigurnije i brže uključio se u proceduru za slijetanje. Ispod FL100 maksimalna dopuštena brzina je 250 čvorova ili dobivena od kontrole zračne plovidbe. Na toj ruti kontrola zračne plovidbe obavijestit će pilota kada da promijeni postavku tlaka i na koju vrijednost. Očekuje se i vektoriranje za instrumentalni prilaz na ruti od DF611 do DF616.



Slika 6. Standardna terminalna ruta ASPAT 3W dolaska na aerodrom EDDF [9]

4.3. Instrumentalni prilaz na odredišni aerodrom

Za slijetanje na zračnu luku Frankfurt na Majni koristit će se ILS Z prilaz za stazu 25L (slika 7). Visina uzletno-sletne staze je 362 stope. 200 stopa iznad uzletno-sletne staze, na 562 stope nalazi se visina odluke. Visina odluke je minimalna visina na kojoj pilot mora vidjeti stazu u protivnom ne smije ići na slijetanje. Staza je u smjeru 248°. Zrakoplov leti u smjeru 248°, ako nema vjetra. Ako ima vjetra, pilot ispravlja smjer zrakoplova kako bi željena putanja iznosila 248°. Na udaljenosti od 11.3 nautičke milje od IFSW ILS odašiljača (frekvencija 111.15), na točki LEDKI zrakoplov smije početi spuštati s visine od 4000 stopa. Finalna provjera visine je na udaljenosti od 4.2 nautičke milje od IFSW ILS odašiljača i treba biti 1710 stopa. U slučaju se zrakoplov nalaze 100 stopa iznad ili ispod, tada zrakoplov ide u proceduru ponovnog prilaženja. Na stazi 25L nalaze se PAPI svijetla i minimalna vidljivost mora biti 550 metara. Minimalna sigurnosna visina je 3500 stopa.



Slika 7. Instrumentalni prilaz ILS Z uzletno-sletne staze 25L [9]

5. IZRAČUN PERFORMANSI ZRAKOPLOVA AIRBUS A320 ZA RUTU LDZA - EDDF

Dana 3.8.2018 prognoza za zračnu luku Zagreb izdana u 5:30 UTC je bez vjetera, temperatura 21°C, točka rosišta 20°C, vidljivost veća od 10 kilometara, baza oblaka iznad 5000 stopa i postavka tlaka 1018 hPa.[10]

Dana 3.8.2018 prognoza za zračnu luku Frankfurt na Majni izdana u 6:50 UTC je vjetar iz smjera 060° jačine 8 čvorova, temperatura 27°C, točka rosišta 17°C, vidljivost veća od 10 kilometara, baza oblaka iznad 5000 stopa i postavka tlaka 1021 hPa.[10]

5.1. Izračun performansi u polijetanju

Vanjska temperatura zraka je 21°C. Jačina vjetera je 0 čvorova. Zrakoplov uzlijeće u konfiguraciji 1+f. S navedenim podacima očitava se sa slike da je brzina V1 147 čvorova, brzina Vr 157 čvorova i brzina V2 157 čvorova(slika 8). Brzina V1 označava maksimalnu brzinu na kojoj pilot može prekinuti zatrčavanje. Vr je brzina na kojoj pilot rotira zrakoplov i odvaja ga od tla. Brzina V2 je minimalna brzina na kojoj je zrakoplov upravljiv i brzina koji zadovoljava pozitivan gradijent penjanja u slučaju otkaza jednog motora. Maksimalna dopuštena masa u polijetanju je 80500 kilograma.

A320-214		Engines: 3x-330	Elevation: 353 Ft	Runway
RUNWAY WEIGHT CHART		Airfield: GTF	Slope: 0.00 %	05
A PLANE OPERATOR MANUAL, CHAP 10		Air condition: GTF	Runway length: 3250 m	
		Without reverse	Clearway: 0 m	
		QNH: 1013 hPa	Stopway: 0 m	
ISA temp. = 14 deg C, QFE = QNH - 13 hPa, CTN REV4-11 SEP 00				
CONF 1+F				
CAT degC	TAIL- WIND (KT)		HEAD-	
	-10	-5	0	10
-5	79.1° 14355/56	81.0° 14756/58	82.9° 15257/61	83.55° 15604/64
0	78.8° 14255/55	80.5° 14657/57	82.8° 15104/60	83.15° 15503/63
5	78.1° 14184/55	80.1° 14657/57	81.8° 15004/59	82.85° 15482/62
10	77.8° 14054/54	79.6° 14556/56	81.3° 14904/58	82.45° 15381/61
15	77.1B 13963/54	79.1° 14456/56	80.8° 14804/58	82.15° 15280/60
18	76.8B 13853/53	78.8° 14355/55	80.8° 14804/58	81.85° 15180/60
21	76.4B 13853/53	78.4° 14355/55	80.6° 14787/57	81.65° 15059/59
24	76.1B 13852/53	78.3° 14355/55	80.2° 14787/57	81.4° 15059/59
26	75.9B 13782/53	78.1° 14285/55	80.0° 14687/57	81.3° 14958/58
28	75.7B 13782/52	77.9B 14284/55	79.9° 14687/57	81.1° 14858/58
30	75.4B 13782/52	77.7B 14184/54	79.7° 14687/57	80.9° 14858/58
32	75.2B 13751/52	77.4B 14184/54	79.8° 14588/58	80.7° 14858/58
34	75.0B 13651/52	77.2B 14184/54	79.3° 14687/57	80.6° 14858/58
36	74.8B 13651/51	77.0B 14084/54	79.1° 14687/57	80.4° 14858/58
38	74.6B 13651/51	76.8B 14083/54	78.9° 14787/57	80.2° 14858/58

Slika 8. Proračun brzina V1, Vr i V2 i maksimalne mase [4]

Uzletno-sletna staza nalazi se na visini 353 stopa. Za potrebe računanja postavke snage, zaokruženo je da je uzletno- sletna staza na visini 0 stopa i da je vanjska temperatura 20°C. Grafički je određeno da je maksimalna N1 pri polijetanju 89.9%. (slika 9)

Engine: CFM56-5B4/P		Speed=0 KT, A/C OFF, A/I OFF													
TAKEOFF N1 - FULL THRUST															
PRESSURE ALTITUDE [ft]	OAT [°C]														
	-30	-20	-10	0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	
-1000	81.2	82.8	84.3	85.8	86.6	87.3	88.1	88.8	89.5	90.2	90.9	91.7	92.4	92.2	
0	82.2	83.8	85.4	86.9	87.6	88.4	89.2	89.9	90.6	91.3	92.0	92.8	93.3	92.9	
1000	83.3	84.9	86.5	88.0	88.8	89.5	90.3	91.0	91.8	92.5	93.2	94.0	94.0	93.6	
2000	84.3	86.0	87.6	89.1	89.9	90.7	91.4	92.2	92.9	93.6	94.4	95.1	94.6	94.1	
3000	86.4	88.1	89.7	91.3	92.1	92.8	93.6	94.4	95.1	95.9	96.4	95.8	95.2		
4000	88.2	89.9	91.5	93.1	93.9	94.7	95.5	96.2	97.0	97.4	96.7	96.0	95.3		
5000	90.1	91.8	93.4	95.1	95.9	96.7	97.5	98.2	98.4	97.6	96.8	96.1	95.3		
6000	91.0	92.7	94.4	96.0	96.9	97.7	98.5	99.2	98.7	97.7	97.0	96.3			
7000	91.9	93.6	95.3	96.9	97.7	98.5	99.4	99.8	98.7	97.6	97.0	96.4			
8000	92.5	94.2	95.9	97.6	98.4	99.2	100.0	99.6	98.3	97.3	96.9				
9000	92.3	94.1	95.8	97.4	98.2	99.0	99.8	98.5	97.1	96.5	96.2				
9200	92.3	94.0	95.7	97.3	98.2	99.0	99.7	98.3	96.8	96.4	96.0				

Slika 9. postavka snage u polijetanju [4]

Motori zrakoplova proizvode konstantu snage do određene temperature. Nakon te temperature snaga potiska pada. To su flat-rated motori.

5.2. Izračun performansi u penjanju

Zrakoplov mora popeti s visine aerodrom na razinu FL360. Masa zrakoplova na polijetanju je 67230 kilograma. Iz slike je vidljivo da nema FL360 i mase od 67230 stoga će se morati interpolirati (slika 10). Penjanje se izvodi maksimalnim potiskom za penjanje, čiste konfiguracije, normalni sustav rada klime i bez sustava protiv zaleđivanja. Da bi zrakoplov

popeo na razinu FL360 potrebno mu je 25 minuta. U tih 25 minuta zrakoplov potroši 1919 kilograma goriva. Zrakoplov preleti 164 nautičke milje i srednja zračna brzina mu je 393 čvorova.

A320: 9A-CTJ,CTK		CLIMB 2 ENGINES - 250 kt/300 kt/M 0.78							
MAX. CLIMB THURST CLEAN CONFIGURATION NORMAL AIR CONDITIONING WITHOUT ANTI ICING		ISA+10 CG POSITION 30 %				FROM BRAKE RELEASE			
						TIME -min DIST. -NM		FUEL -kg MEAN TAS -kt	
FL	WEIGHT AT BRAKE RELEASE-ton								
	78	74	70	66	62	58	54	50	
390					26 1871	23 1659	20 1483	18 1331	
					174 403	150 400	132 397	117 395	
370			28 2128	25 1888	22 1694	20 1528	18 1381	16 1247	
			189 400	164 396	144 393	129 392	115 390	103 388	
350	31 2428	27 2144	24 1921	22 1736	20 1575	18 1430	16 1298	15 1176	
	209 399	179 391	158 390	141 388	126 386	114 384	103 383	93 382	
330	27 2172	24 1958	22 1777	20 1618	18 1475	16 1344	15 1223	13 1110	
	173 388	153 384	138 382	124 380	113 378	102 377	92 376	83 374	
310	24 1987	21 1809	20 1652	18 1510	16 1381	15 1261	14 1150	12 1046	
	149 377	134 375	121 373	110 371	100 370	91 369	83 368	75 366	
290	21 1821	19 1667	18 1527	16 1401	15 1284	13 1175	12 1072	11 976	
	128 366	116 364	106 362	97 360	88 359	80 358	73 357	66 356	
270	18 1635	17 1503	15 1383	14 1272	13 1168	12 1070	11 979	10 892	
	106 351	97 349	89 348	82 346	75 345	68 345	62 344	57 343	
250	16 1477	15 1362	14 1256	12 1157	11 1064	11 977	10 894	9 816	
	89 337	82 336	75 334	69 333	64 332	58 331	53 331	48 330	
240	15 1405	14 1297	13 1197	12 1104	11 1016	10 933	9 854	8 780	
	82 331	75 329	69 328	64 326	59 326	54 325	49 324	45 323	
220	13 1272	12 1177	11 1088	10 1004	10 925	9 850	8 779	7 712	
	69 318	64 316	59 315	54 313	50 313	46 312	42 312	38 311	
200	12 1151	11 1066	10 986	9 911	9 840	8 773	7 709	7 648	
	59 305	54 303	50 302	46 300	42 300	39 299	36 299	33 298	
180	10 1038	9 962	9 891	8 824	8 760	7 699	6 642	6 587	
	49 291	46 290	42 288	39 287	36 287	33 286	30 285	28 284	
160	9 933	8 866	8 802	7 742	7 685	6 630	6 578	5 529	
	41 278	38 276	35 275	33 274	30 273	28 272	25 272	23 271	
140	8 835	7 775	7 718	6 664	6 613	5 564	5 518	5 474	
	35 264	32 262	30 261	27 259	25 259	23 258	21 257	19 256	
120	7 741	6 688	6 638	6 590	5 545	5 501	4 460	4 421	
	28 249	26 247	24 246	23 244	21 243	19 243	18 242	16 241	
100	5 592	5 549	5 509	4 471	4 435	4 400	3 367	3 336	
	20 222	18 220	17 218	16 217	14 216	13 215	12 214	11 213	
50	3 381	3 355	3 330	3 305	3 282	2 260	2 238	2 218	
	10 186	10 184	9 181	8 180	8 178	7 178	6 177	6 176	
15	2 237	2 221	2 205	2 190	2 175	2 161	1 148	1 136	
	5 139	4 136	4 133	4 131	4 130	3 129	3 128	3 128	
LOW AIR CONDITIONING Δ FUEL = -0.6%		HIGH AIR COND. Δ FUEL = +0.6%		ENGINE ANTI ICE ON Δ FUEL = +2.5%		TOTAL ANTI ICE ON Δ FUEL = +5%			

12.1-105 A320-214 CFM56-5B4/P SA21100000C5KG300 0 018400 0 0 2 1.3 300.0 500.00 1 03250.000300.000 0.780 10

Slika 10. određivanje performansi u penjanju [4]

5.3. Izračun performansi u krstarenju

Kada zrakoplov dostigne razinu leta FL360, prelazi horizontalni let. To je jedini režim leta gdje nema promjene u visini. Zrakoplov leti u čistoj konfiguraciji, slab rad

klimatizacijskog sustava, bez sustava protiv zaleđivanja. Iz slike 13 interpolacijom se izračunava da zrakoplov leti brzinom 0.78 Machova broja. Temperatura ispušnih plinova je 607 °C. Postavka snage N1 je 83.1 %. Indicirana brzina je 260 čvorova. Zračna brzina je 449 čvorova. Prosječni vjetar na FL360 je iz smjera 000°, jačine 15 čvorova, što znači da je zemaljska brzina 445 čvorova. Zrakoplov preleti 215 nautičkih milja. Potrebno mu je 29 minuta. Potrošnja goriva je 1265 kilograma po satu. Zrakoplov potroši 611 kilograma goriva. Specifični dolet je 178 nautičkih milja po toni, što znači da zrakoplov potroši 1000 kilograma goriva kada preleti 178 nautičkih milja.(Slika 11)

A320 9A-CTJ, CTX

STANDARD CRUISE - ALL ENGINES RUNNING										
A320-214 300 KT / MACH .78 ISA CG POSITION 30%							FMS SIMULATION CLEAN CONFIGURATION LOW AIR CONDITIONING WITHOUT ANTI ICING			
WEIGHT ton	FL150	FL200	FL250	FL270	FL290	FL310	FL330	FL350	FL370	FL390
80	568.593	585.651	602.717	609.745	622.775	628.780	638.780			
	72.8 300	76.2 300	79.7 300	81.2 300	82.6 300	83.7 289	85.0 277			
	1554 371	1552 400	1561 432	1560 445	1573 459	1539 458	1516 454			
75	563.593	579.651	595.717	602.745	612.775	616.780	622.780	633.780		
	72.0 300	75.5 300	78.9 300	80.4 300	81.8 300	82.5 289	83.6 277	85.1 264		
	1515 371	1511 400	1516 432	1514 445	1515 459	1466 458	1429 454	1414 450		
70	558.593	573.651	589.717	596.745	604.775	605.780	607.780	615.780		
	71.3 300	74.8 300	78.2 300	79.7 300	81.1 300	81.6 289	82.3 277	83.6 264		
	1479 371	1474 400	1475 432	1478 445	1467 459	1406 458	1354 454	1323 450		
65	553.593	568.651	584.717	591.745	597.775	599.780	599.780	599.780	615.780	
	70.7 300	74.2 300	77.6 300	79.0 300	80.5 300	80.8 289	81.2 277	82.1 264	83.7 252	
	1447 371	1441 400	1440 432	1440 445	1426 459	1358 458	1290 454	1246 450	1227 447	
60	550.593	563.651	580.717	586.745	591.775	589.780	585.780	585.780	596.780	621.780
	70.1 300	73.7 300	77.1 300	78.5 300	79.9 300	80.2 289	80.4 277	80.4 264	82.1 252	84.2 241
	1418 371	1412 400	1408 432	1412 445	1398 459	1316 458	1241 454	1180 450	1147 447	1139 447
55	546.593	559.651	575.717	582.745	586.775	582.780	577.780	574.780	580.780	600.780
	69.6 300	73.2 300	76.6 300	78.0 300	79.4 300	79.6 289	79.6 277	79.6 264	80.6 252	82.4 241
	1392 371	1386 400	1379 432	1366 445	1369 459	1284 458	1199 454	1130 450	1080 447	1066 447
50	543.593	555.651	572.717	579.745	582.775	577.780	570.780	565.780	568.780	582.780
	69.2 300	72.8 300	76.1 300	77.5 300	79.0 300	79.1 289	79.0 277	79.0 264	79.6 252	80.6 241
	1369 371	1363 400	1356 432	1363 445	1346 459	1260 458	1167 454	1089 450	1029 447	988 447
45	540.593	552.651	569.717	576.745	578.775	572.780	565.780	558.780	559.780	569.780
	68.8 300	72.5 300	75.7 300	77.2 300	78.6 300	78.6 289	78.5 277	78.4 264	78.7 252	79.6 241
	1349 371	1344 400	1336 432	1343 445	1326 459	1237 458	1143 454	1056 450	988 447	937 447
	137.7	148.9	161.5	165.6	173.0	185.0	198.5	212.6	226.3	238.0

EGT °C MACH
N1% IAS - KT
FFRNG kph TAS - KT
SR NM/ton

Slika 11. određivanje performansi u krstarenju [4]

5.4. Izračun performansi u spuštanju

Da bi se dobio točan rezultat vremena u spuštanju, potrošenog goriva i pređene udaljenosti potrebno je interpolirati. Zrakoplov spušta s razine leta FL360 i ima masu 64046 kilograma. Zrakoplov spušta čiste konfiguracije, bez sustava protiv zaleđivanja i s jakim postavkom klimatizacije. S obzirom da je temperatura za 10 stupnjeva veća od standardne gorivo se mora povećati za 2 posto i udaljenost za 3 posto. Interpolacijom se dobiva da zrakoplov spušta 22 minute i potroši 258 kilograma goriva (slika 12). Zrakoplov preleti 114 nautičke milje s indiciranom brzinom 251 čvorova. Postavka N1 je na IDLE.

A320-2

STANDARD DESCENT 2 ENGINE									A320-214
M0.76/280/250KT ISA IDLE CG = 30.0 %				CLEAN CONFIGURATION HIGH AIR CONDITIONING WITHOUT ANTI ICING					
WEIGHT (ton)	50				70				
FL	TIME (min)	FUEL (kg)	DIST. (NM)	N1	TIME (min)	FUEL (kg)	DIST. (NM)	N1	IAS (kt)
390	21.8	249	108	IDLE					234
370	21.0	245	103	IDLE	22.8	260	119	IDLE	245
350	20.4	241	98	IDLE	22.1	256	113	IDLE	257
330	19.8	237	94	IDLE	21.4	252	108	IDLE	269
310	19.3	234	90	IDLE	20.8	248	104	IDLE	280
290	18.5	229	84	IDLE	19.9	243	97	IDLE	280
270	17.8	225	79	IDLE	19.0	237	91	IDLE	280
250	17.1	220	74	IDLE	18.1	231	85	IDLE	280
240	16.7	218	72	IDLE	17.7	228	82	IDLE	280
220	15.9	212	67	IDLE	16.7	221	75	IDLE	280
200	15.1	204	62	IDLE	15.7	211	69	IDLE	280
180	14.3	195	56	IDLE	14.6	200	63	IDLE	280
160	13.4	183	51	IDLE	13.5	186	56	IDLE	280
140	12.4	170	45	IDLE	12.4	170	49	IDLE	280
120	11.5	157	40	IDLE	11.2	154	43	IDLE	280
100	10.5	145	35	IDLE	10.1	139	37	IDLE	280
50	7.3	112	20	IDLE	6.4	102	19	IDLE	250
15	5.5	96	12	IDLE	4.3	83	10	IDLE	250
CORRECTIONS		LOW AIR CONDITIONING		ENG ANTI ICE ON		TOTAL ANTI ICE		PER 10' ABOVE ISA	
TIME		-		+ 6 %		+ 6 %		-	
FUEL		- 2 %		+ 28 %		+ 44 %		+ 2 %	
DISTANCE		-		+ 3 %		+ 4 %		+ 3 %	

13.2-113 A320-214 CFM56-5B4/P SA23100000C5KG300 0 018400 0 0-1 0.0 0.0 0.00 1 03 0.760280.000250.000 0

Slika 12. određivanje performansi u spuštanju [4]

5.5. Izračun performansi prilikom slijetanja

Prilikom slijetanja važno je zadovoljiti da potrebna duljina za zaustavljanje bude manja od duljine uzletno-sletne staze. Zrakoplov slijeće na zračnu luku Frankfurt na Majni na stazu 25L. Duljina te uzletno-sletne staze je 4000 metara. Uzimajući u obzir vrijeme na aerodromu možemo zaključiti da nema leđnog vjetera i da je uzletno-sletna staza suha. Zrakoplov je u full konfiguraciji za slijetanje. Zrakoplov slijeće s masom od 63788 kilograma goriva što znači da ćemo morati interpolirati kako bi došli do duljine potrebne piste za zaustavljanje. Interpolacijom se dobiva da je zrakoplovu potrebno 885 metara staze.(Slika 13)

CONF FULL		A320-214		
LANDING WEIGHT [ton]	ACTUAL LANDING DISTANCE [m]			
	DRY RWY WIND [kt]		WET RWY WIND [kt]	
	TAIL -10	0	TAIL -10	0
78	1350	1170	1830	1510
74	1270	1090	1750	1440
70	1190	1010	1650	1360
66	1090	920	1550	1280
62	1000	850	1480	1220
58	930	820	1400	1150
54	890	780	1310	1080
50	860	750	1230	1010
46	820	720	1150	950

Slika 13. duljina za zaustavljanje u slijetanju [4]

6. SIMULACIJA PLANIRANE RUTE UPORABOM FMGS PROGRAMA

Podaci korišteni za analizu su preuzeti iz simuliranog sustava FMGS-a u vlasništvu Croatia Airlines. Podaci su preuzeti iz razloga što se nije moglo pristupiti odgovarajućem programu.

Da bi se simulirala planirana ruta uz pomoć FMGS programa, potrebno je bilo instalirati FMGS simulator. Bilo je mnogobrojnih pokušaja koji su uglavnom završavali preuzimanjem virusa umjesto simulatora. Početni plan bio je korištenje online simulatora. Događala se greška da simulator nema zadovoljavajuće podatke za navedenu rutu. Kada se upiše aerodrom polijetanja – LDZA, simulator izbacila grešku da ne postoji u sustavu LDZA. Jedan od pokušaja simuliranja rute završio je preuzimanjem programa koji nije sadržavao ažurirane podatke pa se moralo u samom programu mijenjati nazive i koordinate točaka. Zatim je program bio za zrakoplov Airbus A330, umjesto za Airbus A320, a podaci o performansama zrakoplova nisu se mogla promijeniti. Pokušalo se također i preuzeti simulator na tablet, ali pokretanje simulatora traži da se kupi program, a nije sigurno hoće li simulator zadovoljiti potrebe za simuliranjem rute. Preuzimanje programa Microsoft Flight Simulator 2004 nije imalo koristi jer dostupne verzije programa nisu imale zrakoplov Airbus A320 u bazi. Nakon mnogobrojnih neuspjelih pokušaja osposobljavanja FMGS simulatora kao jedino rješenje bilo je preuzeti podatke iz simuliranog sustava FMGS u vlasništvu Croatia Airlines.

Upisivanjem sljedeće navedenih podataka u FGMS sustav, sustav izračunava elemente performansi i navigacijske elemente koje se koriste u letu:

- Aerodrom polijetanja: LDZA
- Aerodrom slijetanja: EDDF
- Alternativni aerodrom: EDDK, EDDL
- Visina krstarenjenja i temperatura: FL360
- Cost indeks: 33
- Vjetar

Upisivanjem aerodroma polijetanja, pilot dobije izbor da izabere uzletno-sletnu stazu. Zbog vjetra pilot bira uzletno-sletnu stazu 05. Nakon toga nude se mogućnosti biranja standardnih instrumentalnih ruta odlaska s aerodroma. Pilot bira OBUTI 2H rutu.

Upisivanjem određiškog aerodroma pilotu se nude mogućnosti biranja uzletno-sletne staze, zatim procedure prilaza na uzletno-sletnu stazu i standardne terminalne dolaske na aerodrom. Pilot bira uzletno-sletnu stazu 25L i proceduru prilaza ILS Z uzletno-sletne staze 25L.

Alternativni aerodrom se također upisuje i izabire isto kao i za određišni procedura prilaza i standardna terminalna procedura dolaska na aerodrom.

Cost indeks služi za optimizaciju brzine leta zrakoplova. To je omjer između troškova vremena i troškova goriva. Ako je indeks relativno manji tada znači da je trošak vremena manji, a trošak goriva veću što znači da će zrakoplov letjeti u ekonomičnim uvjetima kako bi što više uštedio na gorivu. Cost indeks leta je 33.

Visina krstarenja na kojoj zrakoplov leti uvijek je ona optimalna kako bi se što više zaradilo. Na istom mjestu unosi se temperatura kako bi sustav mogao uspoređivati vrijednosti za standardnim vrijednostima i preciznije računao performanse.

Vjetar se automatski ažurira prema stvarnim podacima na različitim razinama leta. Vjetar na polijetanju nije bilo, a na slijetanju je bio iz smjera 060 i jačine 8 čvorova. U sustav se upisuje maksimalna masa goriva u polijetanju, slijetanju i bez goriva, zatim broj putnika, teret, granice pozicija centra težišta. Sustav obrađuje podatke i analizira.

AWY MORA	POSITION	DIST	TRK	TIME	LVL	TP	W/V	TAS	RFU/ACT USED/...
	LDZA/05 A/B								
SID 103	N46.22.7E016.16.4 OBUTI	44 441		9 0009 .../...	CLB 36	36 M00	36/000	5339 ... 891 ...	
TOC		111 330		15 0024 .../...	36 360	P00	36/000	4373 ... 1857 ...	
31	N48.26.2E013.20.2 SUBEN	60 269	T316	8 0032 .../...	36	36/000	455 454	4035 ... 2195 ...	
T161 33	N48.32.3E012.56.9 NENUM	17 253	T292	2 0034 .../...	36	36/000	455 455	3944 ... 2286 ...	
T161 33	N48.45.0E012.07.5 AKINI	35 218	T291	5 0039 .../...	36	36/000	455 454	3753 ... 2477 ...	
T161 36	N48.48.1E011.38.0 NIMDI	20 198	T279	2 0041 .../...	36	36/000	455 455	3645 ... 2585 ...	
T161 41	N48.50.7E011.13.2 ERNAS	16 181	T279	2 0043 .../...	36	36/000	455 455	3555 ... 2675 ...	
T161 41	N48.57.8E011.03.3 GOLMO	10 172	T318	2 0045 .../...	36	36/000	455 455	3503 ... 2727 ...	
T161 40	N49.04.8E010.53.4 REDNI	10 162	T317	1 0046 .../...	36	36/000	455 455	3451 ... 2779 ...	
RSTAR 35	N49.19.9E010.31.9 GIMAX	11 142	T317	2 0049 .../...	36	36/000	455 455	3339 ... 2891 ...	
RSTAR 34	N49.34.4E010.04.4 SIRIO	23 118	T309	3 0052 .../...	36	36/000	455 455	3214 ... 3016 ...	
TOD		2 117	T309	0 0052 .../...	DES 36	36/000	455 455	3207 ... 3023 ...	
RSTAR 31	N49.55.3E009.02.4 CHA	44 115.5		6 0058 .../...	DES	36/000		3173 ... 3057 ...	
	EDDF/25L	73 0		17 0115 .../...		36/000		2909 ... 3321 ...	

Slika 14. Proračun [3]

Vrijeme potrebno od aerodroma polijetanja do visine krstarenja FL360 24 minute. U penjanju zrakoplov preleti 155 nautičkih milja. Zrakoplov potroši 1857 kilograma goriva. U horizontalnom letu zrakoplov provede 28 minuta i preleti 212 nautičkih milja. Leti zemaljskom brzinom 455 čvorova. Zrakoplov u horizontalnom letu potroši 1166 kilograma goriva. Od visine krstarenja do slijetanja na aerodrom zrakoplovu je potrebno 23 minute. Zrakoplov preleti 117 nautičkih milja i potroši 298 kilograma goriva. U proračune nije uračunat vjetar. (Slika 14)

7. STVARNI PODACI S RUTE

7.1. Meteo podaci s aerodroma

LDZA 030530Z 00000KT CAVOK 21/20 Q1018 NOSIG [10]

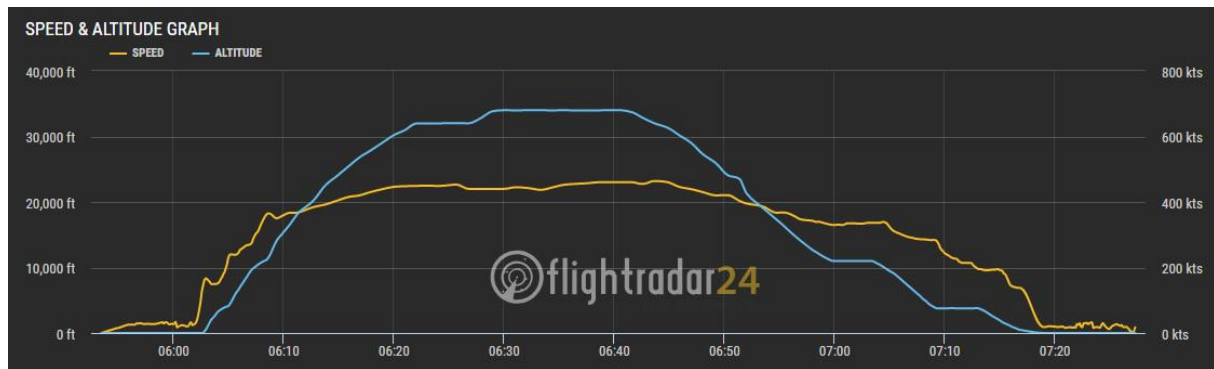
Na aerodromu u Zagrebu 3.8.2018 u 5 sati i 30 minuta po UTC nema vjetra, vidljivost veća od 10 kilometara, baza oblaka viša od 5000 stopa. Temperatura 21°C, točka rosišta 20°C, postavka tlaka 1018 hPa.

EDDF 030650Z 06008KT CAVOK 27/17 Q1021 NOSIG [10]

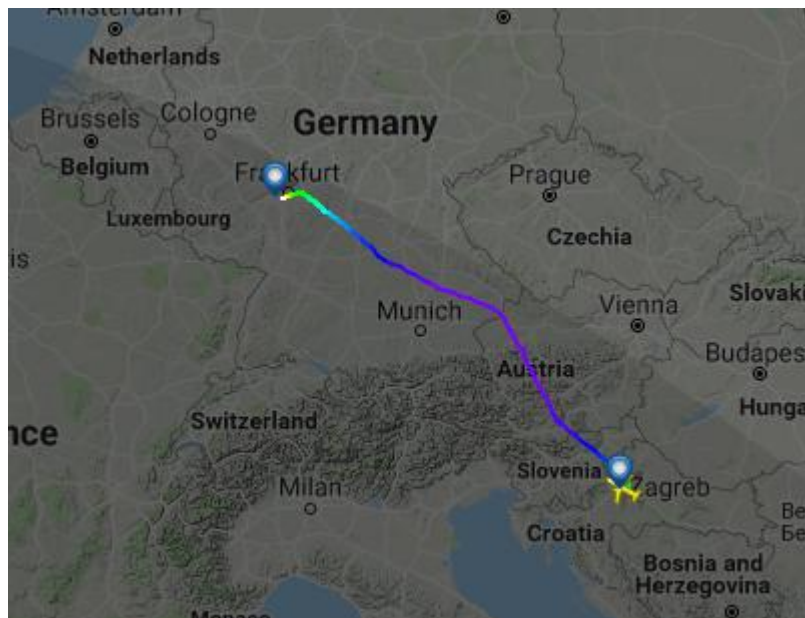
Na aerodromu Frankfurt na Majni 3.8.2018 u 6 sati i 50 minuta po UTC vjetar je iz smjera 060°, jačine 8 čvorova, vidljivost veća od 10 kilometara, baza oblaka viša od 5000 stopa. Temperatura 27°C, točka rosišta 17°C, postavka tlaka 2021 hPa.

7.2. Vrijeme, brzina, visina, ruta

Zrakoplov je poletio s uzletno-sletne staze 05. Koristio je proceduru odlaska s aerodroma PODET 4C. Po dolasku na točku PODET, zrakoplov leti direktno prema točki SUBEN i penje na FL340, potom nastavlja horizontalno. Da zrakoplov popne s visine aerodroma polijetanja do FL340 zrakoplovu je bilo potrebno 27 minuta, te preleti 173 nautičke milje. Zrakoplov u horizontalnom letu provede 12 minuta. Prosječna zemaljska brzina zrakoplova je 450 čvorova, a zračna 456 čvorova. Znači da je zrakoplov prosječno u horizontalnom letu ima čeonog vjetra 6 čvorova. Zrakoplov direktno leti prema točki ASPAT na kojoj započinje standardna terminalna procedura dolaska na aerodrom Frankfurt na Majni. Zrakoplovu s FL340 do slijetanja na aerodrom potrebno je 39 minuta. Zrakoplov je koristio proceduru ASPAT 3E za dolazak do aerodroma. Za slijetanje na aerodrom zrakoplov koristi proceduru ILS Z uzletno-sletne staze 07R. Slika 15 prikazuje da je zrakoplov otpustio kočnice u 5:53 UTC i pritisnuo u 7:27 UTC. Trajanje leta je 1 sat i 34 minute, a vrijeme provedeno u zraku je 1 sat i 17 minuta. Slika 16 prikazuje horizontalni profil leta. [11]



Slika 15. Stvarna brzina i visina [11]



Slika 16. Stvarna putanja zrakoplova [11]

8. ANALIZA REZULTATA

8.1. Aerodrom polijetanja LDZA do TOC

U planiranju letenja planirala se OBUTI 2H instrumentalna ruta odlaska s aerodroma LDZA, dok se u stvarnom letu koristila instrumentalna ruta PODET 4C.(Slika 16)



Slika 17. Usporedba instrumentalnih ruta odlaska s aerodroma LDZA [9]

Zrakoplov polijeće s uzletno-sletne staze 05 u oba slučaja. Planirana instrumentalna ruta odlaska je da zrakoplov leti prema ZAG VOR, pri preletu VOR-a leti po radijalu R354 prema točki OBUTI i minimalna razina na kojoj mora biti na točki OBUTI je FL130. Stvarnom rutom zrakoplov se kretao prema točki PODET. Pri polijetanju zrakoplov leti prema ZAG VOR, nakon preleta VOR-a zrakoplov leti po radijalu R297 prema točki PODET i minimalna visina na kojoj treba biti 8000 stopa. Na točki PODET zrakoplov se nalazi nakon 9 minuta od polijetanja i prešao je 43 nautičke milje. Prema izračunima zrakoplov bi trebao biti na točki OBUTI nakon 9 minuta i prijeći 44 nautičke milje. Na najvišu točku prilikom penjanja zrakoplov dolazi 27 minuta nakon polijetanja. Od aerodroma polijetanja do najviše točke penjanja zrakoplov je preletio 173 nautičke milje. Najviša točka nalazi se na FL340. Kada se ruta planirala, izračunato je da zrakoplov dolazi na najvišu točku penjanja 24 minute nakon polijetanja i preleti 155 nautičke milje. Najviša planirana, a ujedno i visina krstarenja je FL360. Zrakoplov

pr i konvencionalnom proračunu potroši 1919 kilograma goriva, dok uz pomoć FMGS proračuna potroši 1857 kilograma goriva.

8.2. Horizontalni let

Zrakoplov je horizontalnom režimu letio 12 minuta. Visina krstarenja je FL340. Prosječna zračna brzina zrakoplova je 456 ,a prosječna zemaljska 450 čvora. Zrakoplov preleti 90 nautičkih milja. U planiranju horizontalni let traje 28 minuta. Zrakoplov preleti 212 nautičkih milja. Prosječna zemaljska brzina je 456 čvorova. Pri konvencionalnom proračunu zrakoplov potroši 611 kilograma goriva, a pri proračunu uz pomoć FMGS zrakoplov potroši 1166 kilograma goriva.



Slika 18. Usporedba visine i brzine u horizontalnom letu [11]

Slika 17. prikazuje odnos stvarne i proračunate visine i brzine u odnosu na vrijeme. Bijela boja prikazuje proračunatu visinu krstarenja, a plava boja predstavlja stvarnu visinu krstarenja. Crvena boja predstavlja proračunatu zemaljsku brzinu, a žuta boja prikazuje stvarnu zemaljsku brzinu zrakoplova.

8.3. TOD do aerodroma slijetanja EDDF

Od najviše točke spuštanja (FL340) do aerodroma EDDF, zrakoplovu je potrebno 39 minuta. Zrakoplov preleti 218 nautičkih milja u spuštanju. (Slika 18) U planiranju izračunato je da je zrakoplovu potrebno 23 minute i da preleti 117 nautičkih milja. Za prilaz aerodromu zrakoplov koristi ASPAT 3E proceduru, dok je planirana bila ASPAT 3W. Prilaz je sličan planiranom, ali se razlikuje po smjeru slijetanja. Zrakoplov slijeće na uzletno-sletnu stazu 07R i koristi ILS Z proceduru slijetanja za stazu 07R. Zrakoplov pri konvencionalnom proračunu potroši 258 kilograma goriva u spuštanju, a u proračunu uz pomoć FMGS-a zrakoplov potroši 298 kilograma goriva.



Slika 19. Usporedba prilaza na aerodrom EDDF [9]

8.4. Tablični prikaz rezultata

Tablica 1. Usporedba vremena, udaljenosti, brzine i potrošnje goriva u različitim režimima leta.

	visina krstarenja (FL)	penjanje			horizontalni let				spuštanje		
		vrijeme (min)	udaljenost (NM)	potrošeno gorivo (kg)	vrijeme (min)	udaljenost (NM)	potrošeno gorivo (kg)	zemaljska brzina (kts)	vrijeme (min)	udaljenost (NM)	potrošeno gorivo (kg)
Konvencionalan proračun	FL360	25	164	1919	29	215	611	445	22	114	258
FGMS proračun	FL360	24	155	1857	28	212	1166	455	23	117	298
Stvarni podaci	FL340	27	173	x	12	90	x	450	39	134	x

Tablica 1. prikazuje tablično prikazano dobivene i izračunate podatke. Već po visini se vidi da stvarna ruta nije kao ona planirana. Planirana ruta razlikuje se od stvarne i po standardnoj proceduri odlaska s aerodroma kao i po standardnoj proceduri dolaska i slijetanja na aerodrom. Stoga je jasno da se razlikuju udaljenosti, brzine, vremena, visine i potrošnje goriva. Oznaka x označava nepoznat podatak u tablici 1.

Tablica 2. Usporedba ukupnog vremena, udaljenosti i potrošnje goriva

	ukupna udaljenost (NM)	ukupno vrijeme (min)	ukupna potrošnja goriva(kg)
konvencionalan proračun	493	76	2788
FGMS proračun	484	75	3321
Stvarni podaci	397	78	x

Tablica 2. prikazuje ukupne udaljenosti, ukupno vrijeme i ukupnu potrošnju goriva leta za konvencionalni proračun, FMGS proračun i stvarne podatke. Oznaka x označava nepoznat podatak u tablici 2.

Tablica 3. Odnos proračunatih brzina, udaljenosti i visina u odnosu na stvarne u različitim režimima leta

	penjanje		horizontalni let		zemaljska brzina (kts)	spuštanje	
	vrijeme(min)	udaljenost (NM)	vrijeme (min)	udaljenost (NM)		vrijeme (min)	udaljenost (NM)
konvencionalan proračun	-7%	-5%	142%	139%	-1%	-44%	-15%
FGMS proračun	-11%	-10%	133%	136%	1%	-41%	-13%

Tablica 3. i prikazuju odnose između proračunatih podatka u odnosu na stvarne podatke. Rezultati su izraženi u postocima. Vrijeme penjanja 7% je manja od stvarne za

konvencionalni proračun, a proračun uz pomoć FMGS sustava je 11% manji od stvarnog. Udaljenost koju zrakoplov preleti u penjanju je 5% manja za konvencionalan proračun, a za FMGS je 10% manja od stvarne. Vrijeme u horizontalnom letu je 142% veće za konvencionalni i 133% veće za FMGS proračun u odnosu na stvarno vrijeme. Udaljenost u horizontalnom letu je 139% veće za konvencionalni i 136% veće za FMGS proračun u odnosu na stvarnu udaljenost. Zemaljska brzina u horizontalnom letu je 1% manja za konvencionalni i 1% veća za FMGS proračun u odnosu na stvarnu zemaljsku brzinu. U spuštanju pri konvencionalnom izračunu vrijeme je 44% manje, a udaljenost 15% manje od stvarnog. Proračun uz pomoć FMGS sustava u spuštanju izračunao je 41% manje vrijeme i 13% manju udaljenost od stvarnog.

Tablica 4. Odnos proračunatog ukupnog vremena i udaljenosti u odnosu na stvarne

	ukupna udaljenost (NM)	ukupno vrijeme (min)
konvencionalan proračun	24%	-3%
FGMS proračun	22%	-4%

Tablica 4. prikazuje ukupnu izračunatu udaljenost i ukupno izračunato vrijeme u odnosu na stvarno. Rezultati su prikazani u postocima. Ukupna udaljenost pri konvencionalnom proračunu je 24% veća od stvarne, a pri proračunu uz pomoć FMGS sustava ukupna udaljenost je 22% veća od stvarne. Ukupno vrijeme pri konvencionalnom proračunu je 3% manje od stvarne, a pri proračunu uz pomoć FMGS sustava ukupna vrijeme je 4% manje od stvarnog.

S obzirom na nepoznat podatak stvarnog potrošenog goriva, usporedit će se konvencionalni proračun i proračun uz pomoć FMGS sustava.

Tablica 5. Odnos proračunatih potrošnja goriva konvencionalnim putem u odnosu na proračun putem FMGS-a

	penjanje	horizontalni let	spuštanje	ukupno
konvencionalan proračun	3%	-48%	-13%	-16%

U penjanju izračunato je da pri konvencionalnim proračunu potroši se 3% više goriva nego pri FMGS proračunu. U horizontalnom letu pri konvencionalnom proračunu izračunato je da se potroši 48% manje goriva nego u FMGS proračunu. U spuštanju pri konvencionalnom proračunu izračunato je da se potroši 13% manje goriva nego li je izračunato uz pomoć FMGS. Proračun konvencionalnim putem prikazuje 13% manje potrošenog goriva nego proračun putem FMGS-a (tablica 5).

9. ZAKLJUČAK

Smatra se da je dobra priprema i poznavanje aviona ključ sigurnog letenja. Kao što se vidi da koliko god proučavali i računali elemente u letu, ne može se sa sigurnošću tvrditi da će biti tako kao što je proračunato. Pravi primjer je ova ruta gdje se vidi priprema leta uz vrlo napredni sustav upravljanja u avijaciji da je ipak drugačija ruta. Vrijeme na aerodromu polijetanja i aerodromu slijetanja, te na ruti bilo je bez naoblake, sa slabim vjetrovima i bez značajnijih promjena, a došlo je do promjene rute. Jako puno faktora utječu na rutu.

Usprkos brojnim pokušajima simulaciji rute putem različitih simuliranih FMGS sustava podaci o proračunu rute putem FMGS sustava su preuzeti od zrakoplovne kompanije Croatia Airlines. Uspoređujući izračunate i stvarne podatke dolazim se do zaključka da ukupno vrijeme leta ima minimalna odstupanja od 3 minute. Za razliku od ukupnog puta koji se razlikuju za 94 nautičke milje. Brzina u krstarenju prilično je slična s najvećom razlikom od 10 čvorova između proračunate i stvarne. Stvarno trajanje krstarenja mnogo je manje nego što se proračunalo, točnije 17 minuta, ali je zato stvarno spuštanje trajalo prilično duže nego proračunato, točnije 17 minuta. Zrakoplov je penjao do manje visine krstarenja, FL340, dok je planirano FL360.

Napredovanjem tehnologije stvoren je sustav za upravljanje i vođenje leta koji sve više rasterećuje pilota. Za pilote postoje i negativne stvari tog sustava, a to je neravnomjerno radno opterećenje. Većinu leta pilot ne upravlja zrakoplovom i radno opterećenje je svedeno na minimum i zatim u jednom trenutku iz minimalnog radnog opterećenja odmah dođe veliko radno opterećenje. Primjer bi bio slijetanje na stazu. Sve stvari brzo se dešavaju i nema mjesta za grešku, a pogotovo ne u blizini tla. Stoga je bitno izvući maksimalno iz svih dostupnih sustava, ali ne prepustiti da oni vode, već koristiti sustave kao pomoć ili asistenciju.

POPIS LITERATURE

- [1] Zrakoplovna kompanija Airbus, preuzeto sa: <http://www.airbus.com>, kolovoz 2018.
- [2] Aircraft compare portal, preuzeto sa:
https://www.aircraftcompare.com/news_images/126.jpg, kolovoz 2018.
- [3] Croatia Airlines zrakoplovna kompanije, preuzeto sa: <https://www.croatiaairlines.com/hr>, kolovoz 2018.
- [4] A320 Family – Operation Manual – Part B, Chapters 0, 4 – 7 Performance, studeni 2005.
- [5] Modern airlines portal, preuzeto sa: http://www.modernairliners.com/wp-content/uploads/2015/07/Airbus_A320_dimensions.jpg, kolovoz 2018.
- [6] Filip Kašuba: Izrada vježbi za simulator sustava upravljanja letom, Zagreb 2016
- [7] Airbusone portal, preuzeto sa: http://1.bp.blogspot.com/-dIMbwMZHLg4/UZU76rIV_LI/AAAAAAAAAKA/bOLekr9RKLM/s1600/flight+crew+interface+with+fmgc+318+e+320.png, kolovoz 2018.
- [8] Doris Novak: Zrakoplovna prostorna navigacija, Zagreb 2014.
- [9] Aplikacija JeppFD, kolovoza 2018.
- [10] Aviation meteo, preuzeto sa: <http://aviationwxchartsarchive.com/product/metar>, kolovoz 2018.
- [11] Flight radar24 portal, preuzeto sa: <http://www.flightradar24.com>, kolovoz 2018.

POPIS SLIKA

Slika 1: Modeli zrakoplova tvrtke Airbus [1]

Slika 2: Dimenzije zrakoplova Airbus A320 [2]

Slika 3. glavne komponente FGMS sustava [7]

Slika 4. Ruta LDZA – EDDE [9]

Slika 5. Standardna instrumentalna ruta OBUTI 2H odlaska s aerodroma LDZA [9]

Slika 6. Standardna terminalna ruta ASPAT 3W dolaska na aerodrom EDDF [9]

Slika 7. Instrumentalni prilaz ILS Z uzletno-sletne staze 25L [9]

Slika 8. Proračun brzina V_1 , V_r i V_2 i maksimalne mase [4]

Slika 9. postavka snage u polijetanju [4]

Slika 10. određivanje performansi u penjanju [4]

Slika 11. određivanje performansi u krstarenju [4]

Slika 12. određivanje performansi u spuštanju [4]

Slika 13. duljina za zaustavljanje u slijetanju [7]

Slika 14. FGMS proračun [3]

Slika 15. Stvarna brzina i visina [10]

Slika 16. Stvarna putanja zrakoplova [11]

Slika 17. Usporedba instrumentalnih ruta odlaska s aerodroma LDZA [6]

Slika 18. Usporedba visine i brzine u horizontalnom letu [10]

Slika 19. Usporedba prilaza na aerodrom EDDF [6]

POPIS TABLICA

Tablica 1. Usporedba vremena, udaljenosti i brzine u različitim režimima leta

Tablica 2. Usporedba ukupnog vremena i udaljenosti

Tablica 3. Odnos proračunatih brzina, udaljenosti i visina u odnosu na stvarne u različitim režimima leta

Tablica 4. Odnos proračunatog ukupnog vremena i udaljenosti u odnosu na stvarne

Tablica 5. Odnos proračunatih potrošnja goriva konvencionalnim putem u odnosu na proračun putem FMGS-a



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.
Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Izračun navigacijskih elemenata i performansi leta korištenjem
sustava FMGS na zrakoplovu Airbus A320**
na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 11.9.2018 _____

Fran Oršić
(potpis)