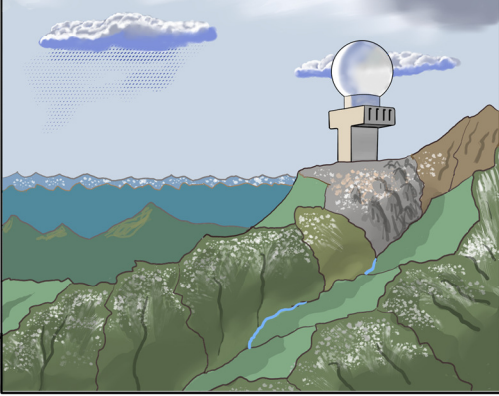




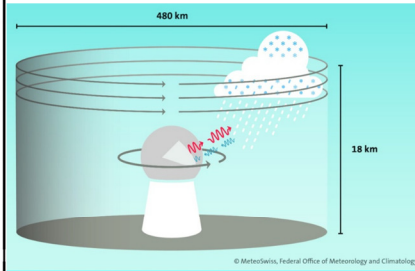
# Sunny Swift

## “Informacje z radaru meteorologicznego”

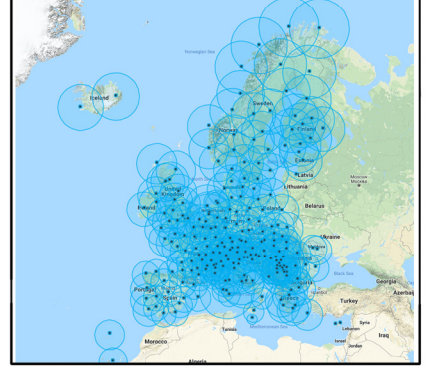
NA SZCZYCIE WZGÓRZA, SAMOTNY RADAR METEOROLOGICZNY STOI NIEWZRUSZONY I NIESTRUDZENIE OBSERWUJE PRZESTWORZA...



WEWNĄTRZ JEGO KOPUŁY, OBRACAJĄCA SIĘ ANTENA CICHU ODBIERA SYGNAŁY ODBITE OD OPADÓW (DESZCZU, GRADU, ŚNIEGU) I WYSYŁA JE DO CENTRUM PRZETWARZANIA.



TAM, DANE SĄ FILTROWANE I ŁĄCZONE Z INFORMACJAMI Z INNYCH EUROPEJSKICH RADARÓW. W TEN SPOSÓB SŁUŻBY METEOROLOGICZNE MOGĄ PRZEKAZYWAĆ PEŁNE ZOBRAZOWANIE OPADÓW.



W POKOJU ZAŁÓG DWOJE PILOTÓW, INSTRUKTOR SUNNY I UCZEŃ FARRY, PLANUJĄ LOT, ZAMIERZAJĄC POZOSTAĆ W RAMACH OGRANICZEŃ WŁASNYCH FARRY'EGO - TAKICH JAK WIDZIALNOŚĆ, POGODA I PODSTAWA CHMUR - PODCZAS LOTU NAWIGACYJNEGO. PRZEGLĄDAJĄ MAPY OPADÓW PREZENTUJĄCE INFORMACJE Z RADARÓW NAZIEMNYCH.

NA PODSTAWIE INFORMACJI Z RADARÓW METEOROLOGICZNYCH, JEST DUŻO CZYSTYCH OBSZARÓW - TAK WIĘC, TA TRASA WYGLĄDA DOBRZE.

CO O TEJ TRASIE MÓWI OGÓLNA PROGNOZA POGODY?



CÓŻ, WEDŁUG PROGNOZY WZDŁUŻ TEJ TRASY LOKALNIE WYSTĘPUJE ROZPROSZONE ZACHMURZENIE NA WYSOKOŚCI 1200 STÓP AMSL, Z WIDZIALNOŚCIĄ 3 000 M PODCZAS LEKKIEGO DESZCZU.

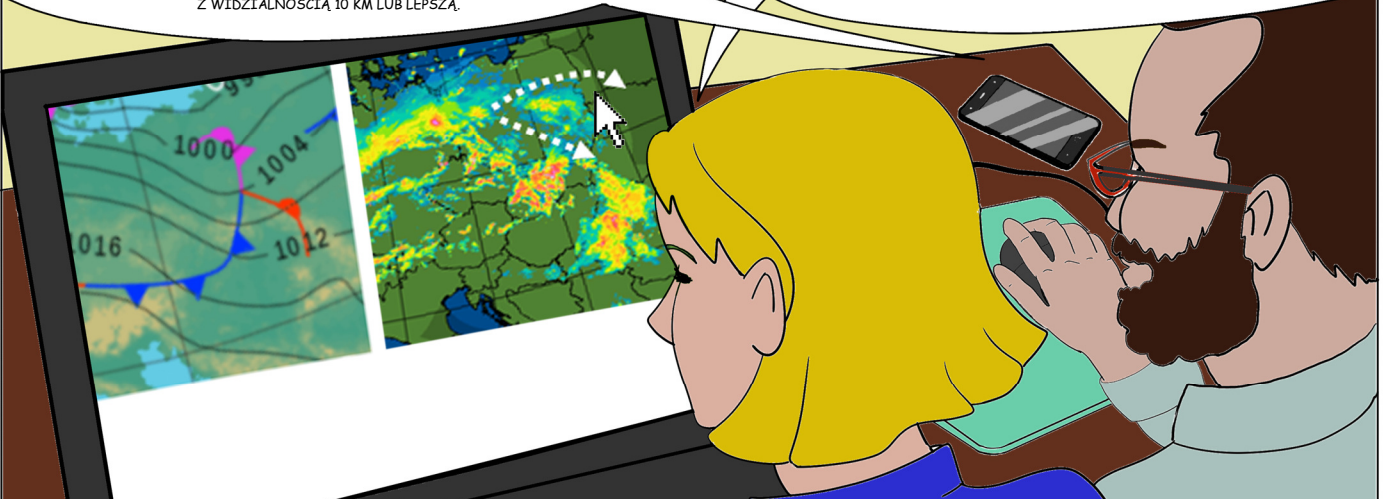
PAMIĘTAJ, RADAR METEOROLOGICZNY NIE WYKRYWA CHMUR, A CZASAMI TAKŻE LEKKIEGO DESZCZU PADAJĄCEGO Z CHMUR.

\*AMSL: WYSOKOŚĆ NAD ŚRĘDNIM POZIOMEM MORZA



HMMM, W PORZĄDKU, MOJA PIERWOTNA TRASA BYŁA NA POŁUDNIOWY ZACHÓD OD PEWNYCH WZNIESIEŃ - NAPRAWDĘ DOBRA SCENERIA. ALE MÓGŁBYM TAKŻE OBRÓCIĆ TRASĘ BARDZIEJ PÓŁNOCNĄ, Z DAŁA OD WZNIESIEŃ. DLA TRASY PÓŁNOCNEJ ZACHMURZENIE JEST PROGNOZOWANE NA WYSOKOŚCI 2000 STÓP AMSL, Z WIDZIALNOŚCIĄ 10 KM LUB LEPSZA.

TAK, TO BYŁABY LEPSZA OPCJA. INFORMACJE Z RADARU POGODOWEGO SĄ BARDZO DOBRE, GDY CHODZI O OBRAZ SYTUACJI, ALE JEST KILKA RZECZY, O KTÓRYCH NALEŻY PAMIĘTAĆ, ABY NAJLEPIEJ JE WYKORZYSTAĆ.

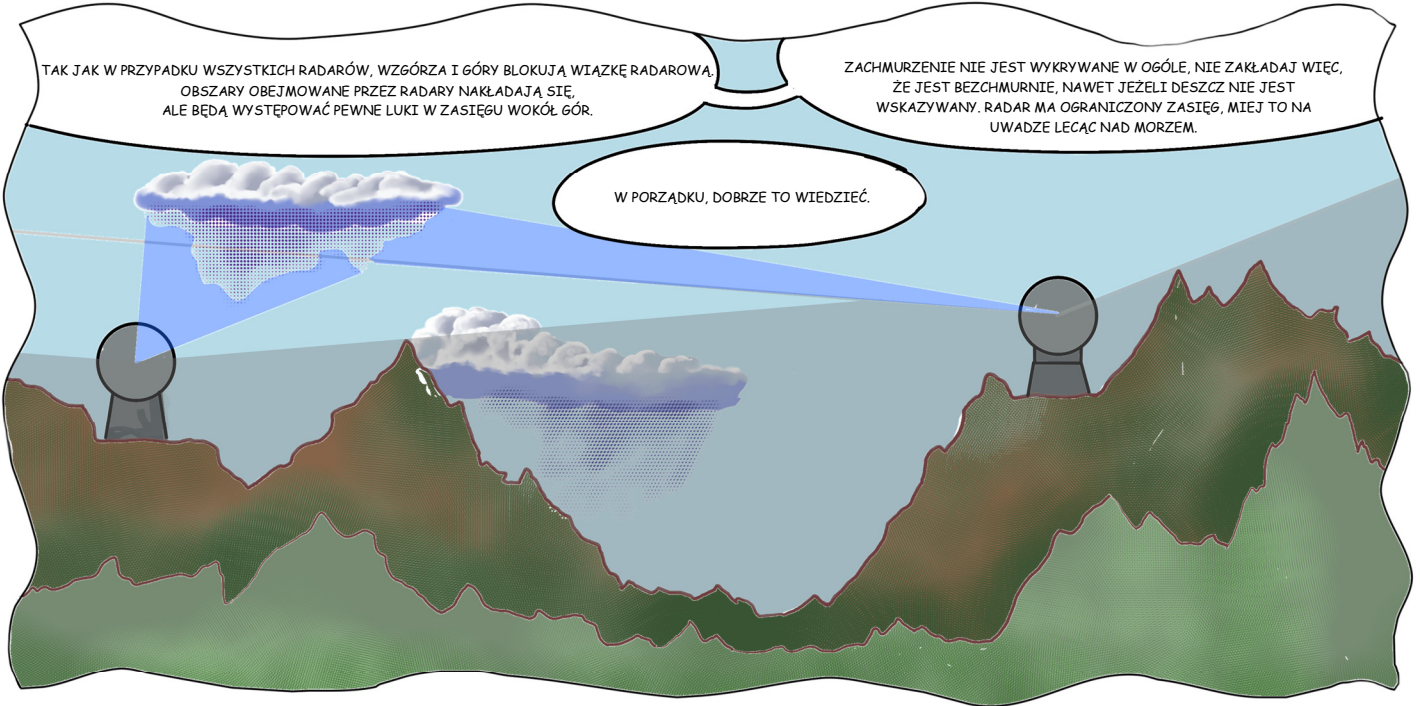




TAK JAK W PRZYPADKU WSZYSTKICH RADARÓW, WZGÓRZA I GÓRY BLOKUJĄ WIĄZKĘ RADAROWĄ, OBSZARY OBEJMOWANE PRZEZ RADARY NAKŁADAJĄ SIĘ, ALE BĘDĄ WYSTĘPOWAĆ PEWNE LUKI W ZASIĘGU WOKÓŁ GÓR.

ZACHMURZENIE NIE JEST WYKRYWANE W OGÓLE, NIE ZAKŁADAJ WIĘC, ŻE JEST BEZCHMURNIE, NAWET JEŻELI DESZCZ NIE JEST WSKAZYWANY. RADAR MA OGRANICZONY ZASIĘG, MIEJ TO NA UWADZE LECĄC NAD MORZEM.

W PORZĄDKU, DOBRZE TO WIEDZIEĆ.

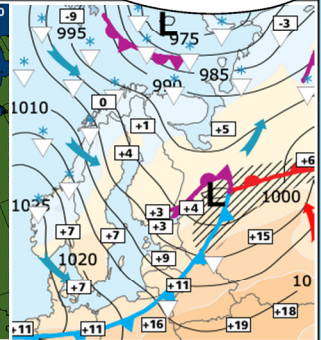
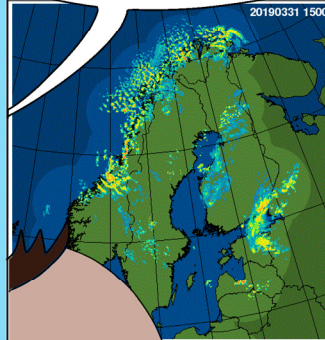
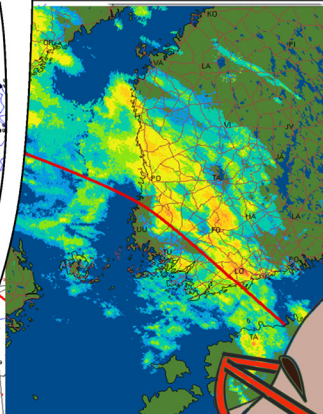
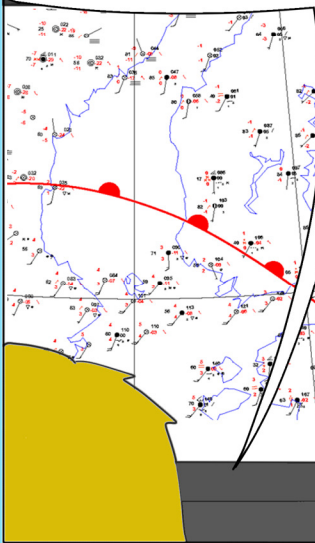


SĄ PEWNE TYPY POGODY, KTÓRE MOŻNA ZIDENTYFIKOWAĆ, I MAPY POGODOWE W TYM POMAGAJĄ.

PASMA OPADÓW CZĘSTO OZNACZAJĄ FRONTY, ALBO ZATOKI NISKIEGO CIŚNIENIA

SKUPISKA OPADÓW DESZCZU CZĘSTO OZNACZAJĄ OPADY PRZELOTNE, WYSOKIE INTENSYWNOŚCI OPADÓW WSKAZUJĄ NA WYSTĘPOWANIE CHMUR CB\*

OPADY PRZELOTNE ORAZ CB MOGĄ ROZWINĄĆ SIĘ SZYBKO, TAK WIĘC CZĘSTO SPRAWDZAJ ICH WYSTĘPOWANIE

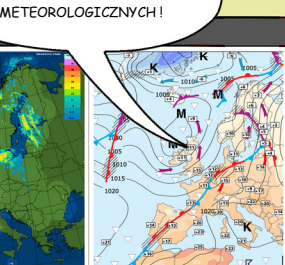
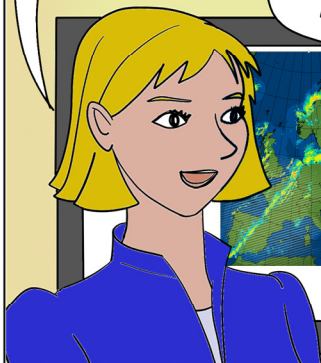


\*CB: CUMULONIMBUS.

KORZYSTAJ Z INFORMACJI Z RADARU METEOROLOGICZNEGO, ABY POMÓC SOBIE W DOKŁADNYM ZROZUMIENIU SYTUACJI POGODOWEJ POKAZANEJ NA MAPACH.

INFORMACJE Z NAZIEMNYCH RADARÓW METEOROLOGICZNYCH SĄ BARDZO UŻYTECZNE. NAUCZ SIĘ ROZPOZNAWAĆ TYPY POGODY, KTÓRYCH POSZUKUJESZ, I REGULARNIE SPRAWDZAJ ICH WYSTĘPOWANIE, ALE MIEJ NA UWADZE RZECZY, O KTÓRYCH ONE NIE MOGĄ CI POWIEDZIEĆ.

...I TRAKUJ TE INFORMACJE JAKO UZUPEŁNIENIE INNYCH DANYCH METEOROLOGICZNYCH!



Źródła map: sieć naziemnych radarów meteorologicznych EUMETNET; Mapy pogodowe FMI

Więcej informacji dotyczących Obserwacji Radarów Pogodowych oraz Informacji pogodowych dla pilotów można znaleźć na stronie internetowej EASA: [www.easa.europa.eu/sunny-swift](http://www.easa.europa.eu/sunny-swift), w sekcji downloads tego wydania komiksu.

Uwagi i pomysły proszę kierować do [generalaviation@easa.europa.eu](mailto:generalaviation@easa.europa.eu)

Dołącz do społeczności lotnictwa ogólnego! [www.easa.europa.eu/community/ga](http://www.easa.europa.eu/community/ga)