Zpráva po letu

FenixA320 IAE SL

2026-11-27 UTC · Microsoft Flight Simulator 2024 · 12.2.282174.999 / SimConnect 12.2.0.0

Doba	Uletěná vzdálenost
1:58:21	647,9 NM
Přistávací okna	**Výška nad střední hladinou moře · AMSL**
1	37639,6 ft
Indikovaná rychlost	**Stav záznamu**
286,6 kt	Záznam ukončen

Zaznamenané polohy letadla

Oranžová: mimo srovnávací koridor

Záznam: modře / OFP: fialově přerušovaně



© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

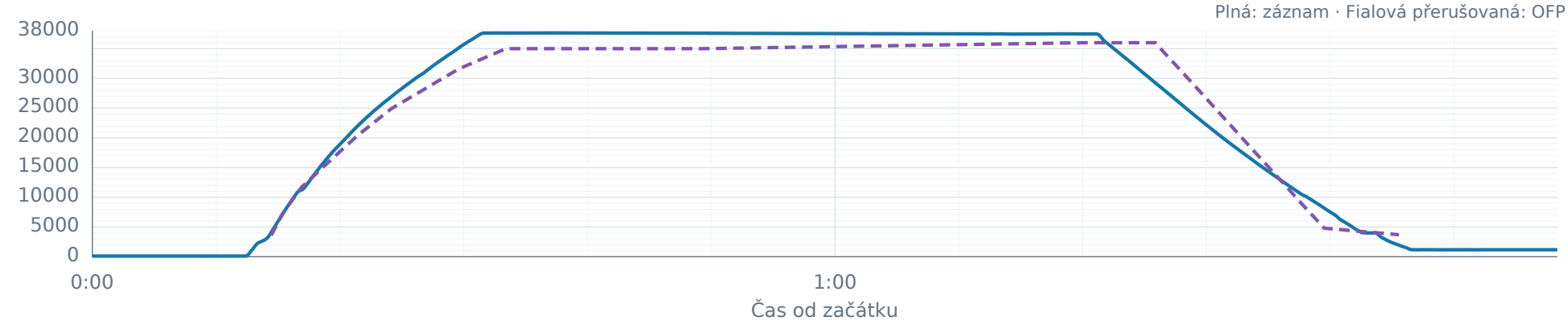
Fáze letu

Taxi-out	Předletová příprava	Taxi-out	Předletová příprava	Taxi-out	Vzlet	Stoupání	Cestovní	Klesání	Cestovní	Přiblížení	Podrovnání	Cestovní	Dosednutí
7:02	9:20	11:22	11:37	11:58	12:27	12:28	31:50	1:21:11	1:43:02	1:43:40	1:46:29	1:46:37	1:46:42

Dojezd	Taxi-in
1:46:42	1:47:24

Průběh letu

Výška nad střední hladinou moře · AMSL (ft AMSL)



Indikovaná rychlost (kt IAS)



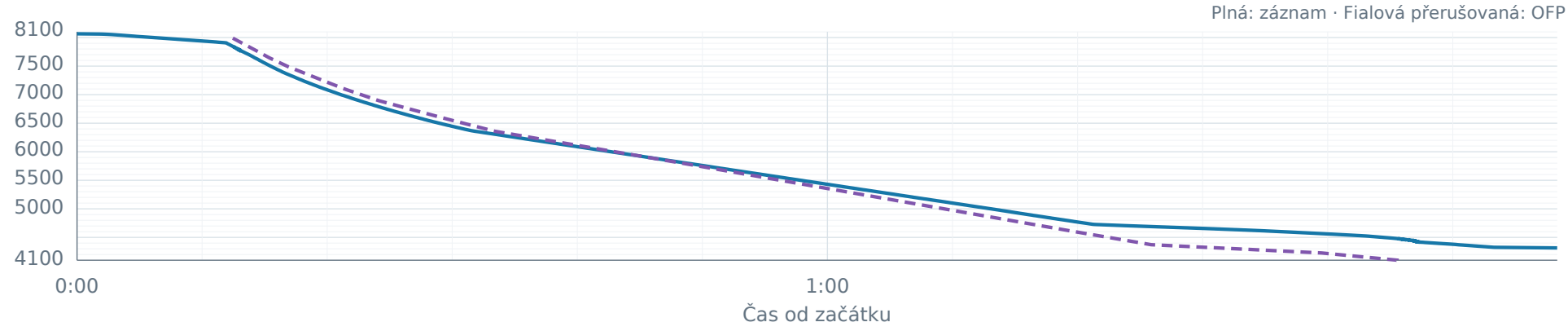
Pouze graf: mezery do 5 s jsou překlenuty barvou křivky; odhady 5–300 s oranžově a čárkovaně. Načtení letu, pauzy a delší výpadky zůstávají oddělené. Odhady nevstupují do měření přistání.

Průběh letu

Vzorkovaná vertikální rychlost (fpm)



Zbývající palivo (kg)



Pouze graf: mezery do 5 s jsou překlenuty barvou křivky; odhady 5–300 s oranžově a čárkovaně. Načtení letu, pauzy a delší výpadky zůstávají oddělené. Odhady nevstupují do měření přistání.

Přistání

Detekováno přistání: let → potvrzený kontakt se zemí · Střední

Rychlost klesání podle analýzy přistání
221,4 fpm

V/S simulátoru při dosednutí
-218 fpm

Přetížení
1,2 g

Počet kontaktů
1

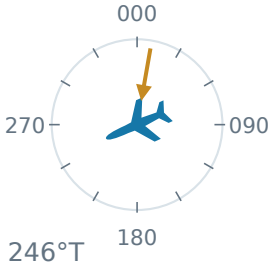
Čas od prvního kontaktu
1:46:42

Zaznamenaná vzdálenost dojezdu
14,1 m

Uložená frekvence u dosednutí: 17.0 Hz · nejdelší interval 0.67 s

Vzdálenost dojezdu je jen částečná: výpadky nebo chybějící potvrzení konce pojíždění neumožňují úplné měření.

Vítr HDG/KT
010/03 kt



Kurz letadla 246°T
Vítr zezadu 2 kt
Boční vítr 3 kt zprava

Podélný sklon -8,4° · Náklon 0,0°

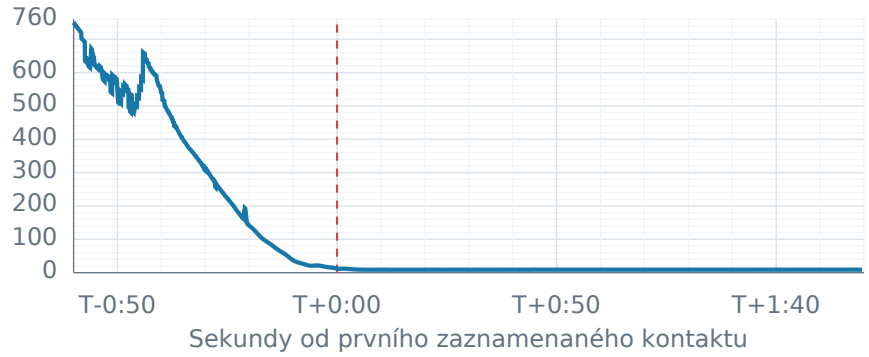
- Poloha podvozku 100,0%
- Poloha klapek 80,0%
- Autopilot Vypnuto
- BEACON
- LANDING
- NAV
- STROBE
- TAXI
- WING

Změny konfigurace
6/6

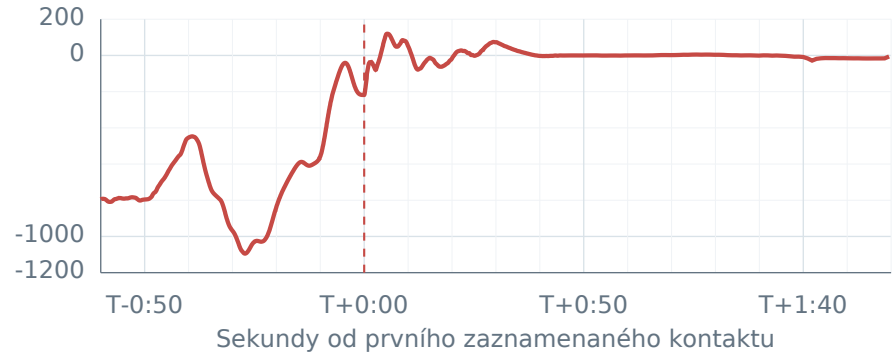
+0,00 s · Na zemi
+45,42 s · Světlo LANDING -
+46,43 s · Světlo STROBE -
+103,01 s · Poloha klapek 60,0%
+110,42 s · Poloha klapek 40,0%
+112,48 s · Poloha klapek 20,0%

Přistání · Přiblížení a dojezd

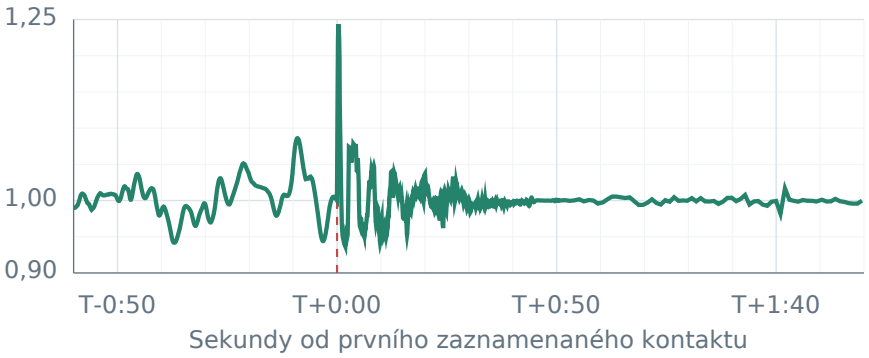
Výška nad zemí · AGL (ft AGL)



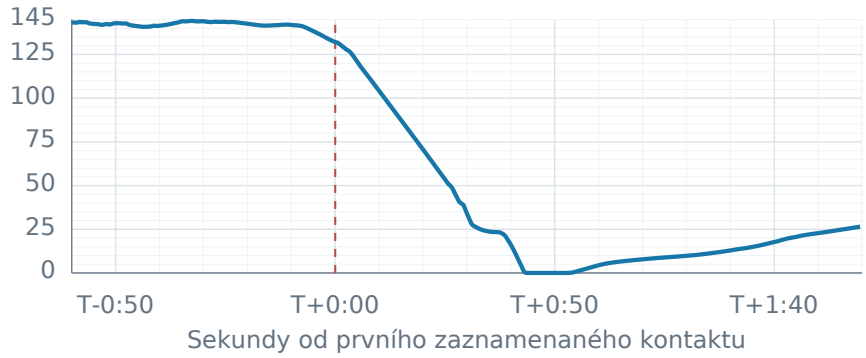
Vzorkovaná vertikální rychlost (fpm)



Přetížení (g)



Indikovaná rychlost (kt IAS)



Pouze graf: mezery do 5 s jsou překlenuty barvou křivky; odhady 5–300 s oranžově a čárkovaně. Načtení letu, pauzy a delší výpadky zůstávají oddělené. Odhady nevstupují do měření přistání.

Letový plán ze SimBriefu

CY538 · ESSA → LKPR

ARLANDA → RUZYNE

Plánovaný počet cestujících **166**	Plánovaný náklad **2635 kg**	Plánované užitečné zatížení **16565 kg**
Plánovaná délka trasy **662 NM**	Plánovaný čas ve vzduchu **1:33:06**	Plánovaná cestovní výška **35000 ft AMSL**
Registrace letadla **D-AICL**	Let / volací znak **CY538**	Cost index **5**
Plánované dráhy **01L → 06**	Náhradní letiště **EDDP**	AIRAC **2612**

Plánovaný odlet / přílet (UTC): 2026-11-27 17:20 → 2026-11-27 19:30

Údaje letového plánu, nikoli měření na palubě. Body trasy pocházejí z navlogu tohoto OFP.

Plán paliva a naložení

Plánované palivo na stojánce **8082 kg**	Palivo na trať **3890 kg**	Palivo na pojíždění **92 kg**
Záložní palivo **1021 kg**	Contingency palivo **209 kg**	Plánovaná hmotnost bez paliva **59265 kg**
Plánovaná vzletová hmotnost **67255 kg**	Plánovaná přistávací hmotnost **63365 kg**	Plánovaný typ letadla **A320**

Křivky OFP využívají čas simulátoru od rozpoznaného vzletu. Pokud tato kotva chybí, označené srovnání podle polohy přiřadí plánované body blízko zaznamenané trasy (do 10 NM). Úsečky spojují plánované body, mezery záznamu zůstávají přerušené. Srovnávají se pouze odpovídající zachycená data; plánované hodnoty nejsou měřením na palubě.

Údaje letového plánu, nikoli měření na palubě. Body trasy pocházejí z navlogu tohoto OFP.

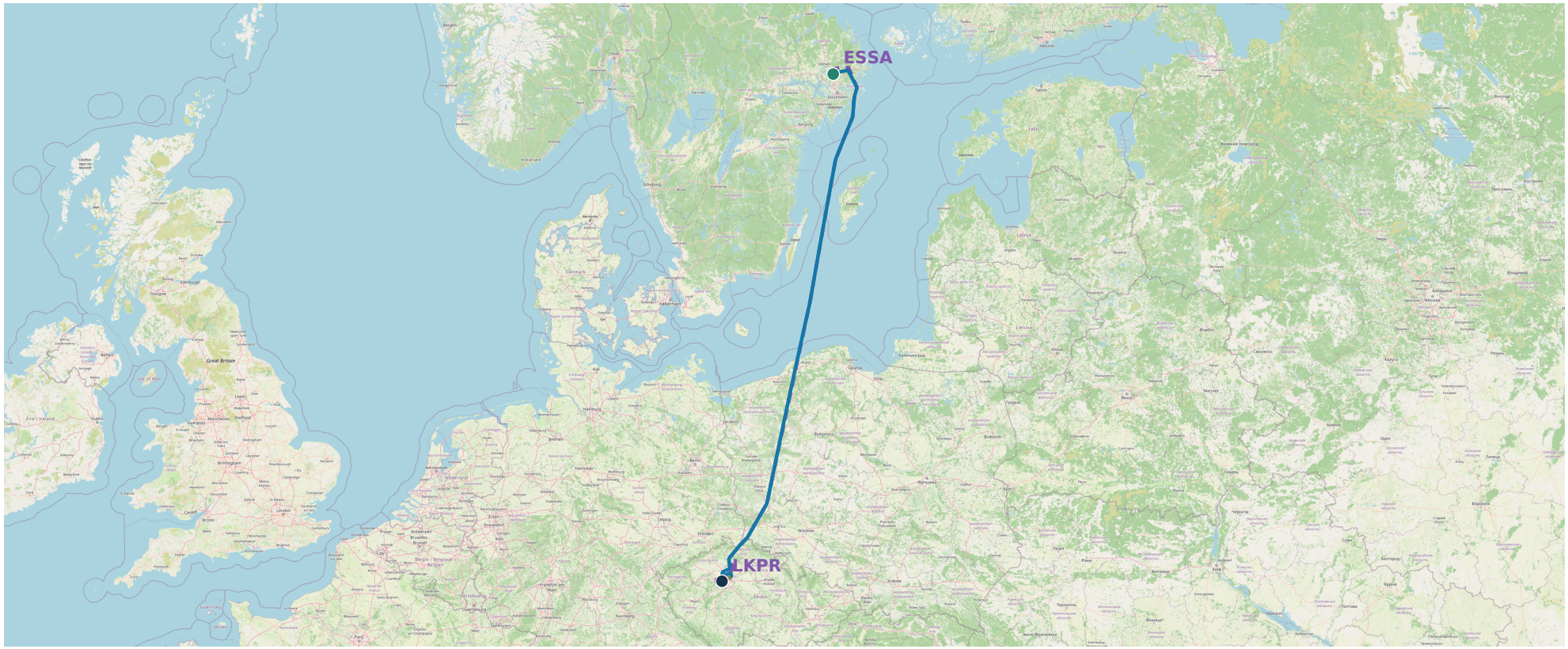
Podaná trať

BABA6C BABAP T316 NEPVA DCT ROGMI DCT PENOR DCT LATAG P861 RASAN DCT ASTEL DCT GOLOP GOLO4T

Zaznamenaná a plánovaná trasa

Oranžová: mimo srovnávací koridor

Záznam: modře / OFP: fialově přerušovaně



© OpenStreetMap contributors · openstreetmap.org/copyright

Plán a skutečnost

P = SimBrief, A = záznam, Δ = A − P, — = bez srovnatelné hodnoty. Zelená: méně času/spotřeby nebo více zbývajícího paliva; červená: opak. Rozdíly naložení, rychlosti a větru jsou popisné.

Čas a trasa	Plán	Skutečnost	Δ / %
Doba ve vzduchu	1:33:06	1:34:15	+1:09 / 1,2%
Vzdálenost ve vzduchu vůči zemi	662,0 NM	643,9 NM	−18,1 NM / -2,7%
Odhad doby mezi stojánkami	1:50:06	—	—
Odhad doby pojíždění před vzletem	8:00	—	—
Odhad doby pojíždění po přistání	9:00	—	—
Zpoždění rozpoznaného vzletu	0:00	−19:02	−19:02
Zpoždění rozpoznaného přistání	0:00	−37:47	−37:47
Cestovní TAS	427,0 kt	429,1 kt	+2,1 kt / 0,5%
Konec stoupání: čas od vzletu	20:57	19:23	−1:33 / -7,4%
Konec stoupání: posun místa	0,0 NM	18,3 NM	+18,3 NM

Palivo a hmotnost	Plán	Skutečnost	Δ / %
Spotřeba od vzletu do přistání	3890,0 kg	—	—
Palivo při vzletu	7990,0 kg	7845,9 kg	−144,1 kg / -1,8%
Palivo při přistání	4100,0 kg	4448,3 kg	+348,3 kg / 8,5%
Palivo při odhadovaném odjezdu	8082,0 kg	—	—
Vzletová hmotnost	67255,0 kg	67605,1 kg	+350,1 kg / 0,5%
Přistávací hmotnost	63365,0 kg	64202,5 kg	+837,5 kg / 1,3%
Hmotnost bez paliva při vzletu	59265,0 kg	59759,1 kg	+494,1 kg / 0,8%
Palivo při přistání nad rezervou OFP	0,0 kg	3427,3 kg	+3427,3 kg

Přiřazené body 16/22 · platný čas simulátoru 2:16:56 · vyloučené intervaly 0. Hranice fází jsou odhadované.

Za letu byl zachycen nárůst paliva. Přes změnu naložení či doplnění se souhrnná spotřeba neporovnává.

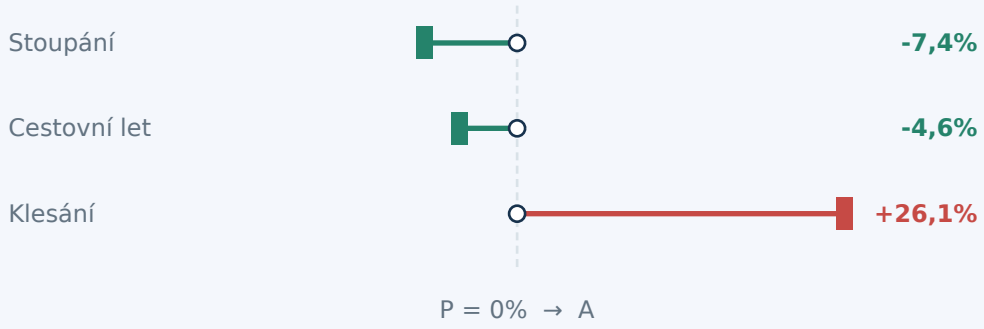
Měřená hmotnost paliva nepokrývá všechny intervaly ve vzduchu. Starší objemové záznamy zůstávají použitelné bez vymyšlené hmotnostní statistiky.

Rozbor fází letu

P/A a Δ jsou v jedné buňce. Vzlet patří ke stoupání, přiblížení a podrovnání ke klesání, kontakt a dojezd k příletu. Součty a průběžná spotřeba používají pokryté měřené intervaly; pokrytí je uvedeno.

Fáze	Čas P / A / Δ	Palivo P / A / Δ kg	Pokrytí	kg/h	kg/NM	Δ %
Příprava na zemi	P: — / A: 28:00	P: — / A: 166,6	99,7%	357,9 kg/h	—	—
Zachycené pojíždění	P: — / A: 3:02	P: — / A: 94,2	99,4%	1872,7 kg/h	—	—
Vzlet / stoupání	P: 20:57 / A: 19:23 Δ −1:33	P: 1631,0 / A: 1489,9	99,5%	4633,4 kg/h	—	—
Cestovní let	P: 52:29 / A: 50:03 Δ −2:25	P: 1987,0 / A: 1640,6	99,6%	1974,9 kg/h	—	—
Klesání / přiblížení	P: 19:40 / A: 24:48 Δ +5:08	P: 271,0 / A: 270,5	98,1%	667,2 kg/h	—	—
Přistání / dojezd	P: — / A: 11:38	P: — / A: 133,1	99,7%	688,2 kg/h	—	—

Čas fází · Δ % plánu



Spotřeba fází · Δ % plánu

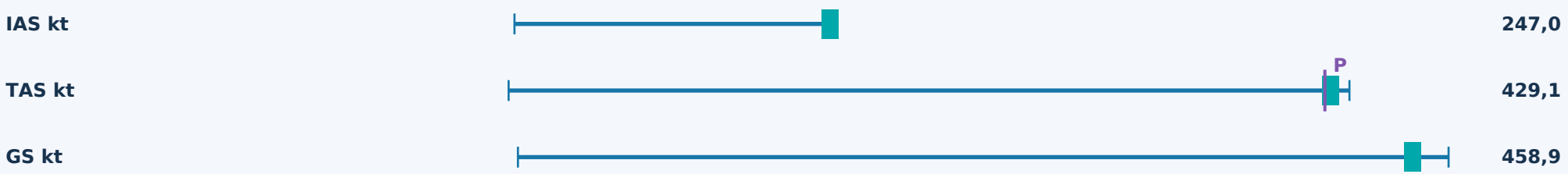
—

Naměřené výkony

První řádek: průměr vážený časem simulátoru. Druhý řádek: zachycené minimum–maximum; kratší pokrytí kanálu je případně doplněno. Kladný protivítr působí proti zaznamenané trati.

Fáze	IAS kt	TAS kt	GS kt	V/S fpm	Proti + kt	Boční kt
Příprava na zemi	1,1 0,0 – 28,1	1,0 0,0 – 28,0	0,8 0,0 – 26,6	0,2 -6,1 – 13,1	0,3	0,5
Zachycené pojíždění	31,6 8,2 – 159,7	30,4 7,8 – 153,4	29,2 7,4 – 153,9	3,0 -38,8 – 74,4	1,2	1,0
Vzlet / stoupání	265,9 159,7 – 286,7	363,3 153,4 – 432,7	383,7 153,9 – 472,5	1933,5 -14,5 – 3405,3	-20,9	9,9
Cestovní let	247,0 132,0 – 249,1	429,1 129,9 – 435,9	458,9 133,3 – 472,0	-3,2 -404,4 – 195,0	-29,0	7,0
Klesání / přiblížení	245,5 138,6 – 264,9	319,3 136,3 – 438,0	331,1 139,4 – 462,7	-1463,4 -2856,0 – -9,3	-11,7	6,2
Přistání / dojezd	12,1 0,0 – 132,0	11,9 0,0 – 129,9	10,9 0,0 – 133,3	0,4 -216,0 – 119,8	-0,3	2,1

Rozpětí cestovních rychlostí · minimum / průměr / maximum

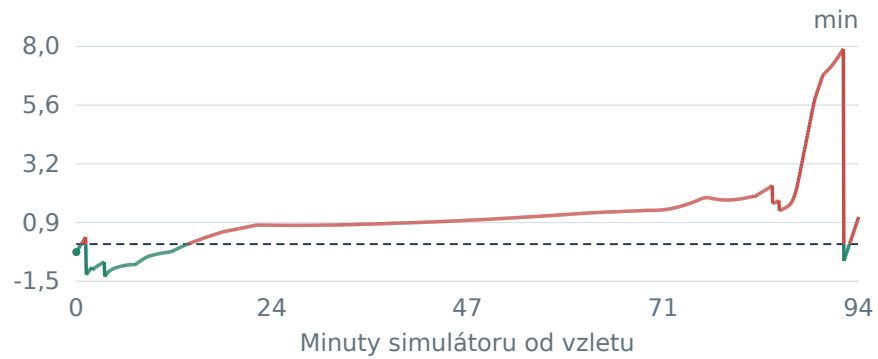


Vousy = zachycené minimum/maximum, tělo = vážený průměr, fialová značka = plánované TAS. Jde o naměřené rozsahy, nikoli intervaly spolehlivosti.

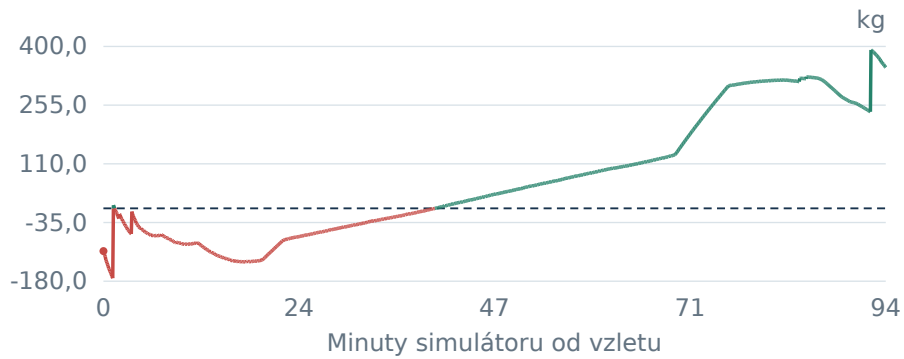
Grafy odchylek

Srovnání v odpovídající poloze OFP; výpadky zůstávají přerušené. Odchylka spotřeby odečítá rozdíl počáteční zásoby. Nula = plán; pásma jsou popisná.

Časová odchylka · kladná = za plánem



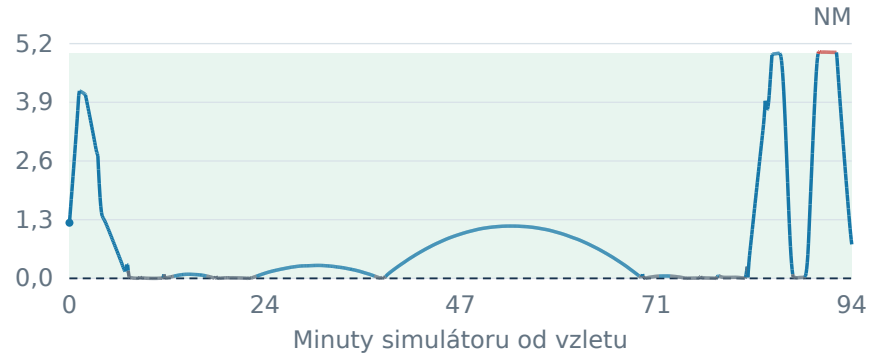
Odchylka zásoby paliva · kladná = více na palubě



Odchylka spotřeby · očištěná o počáteční zásobu



Vzdálenost od plánované trasy

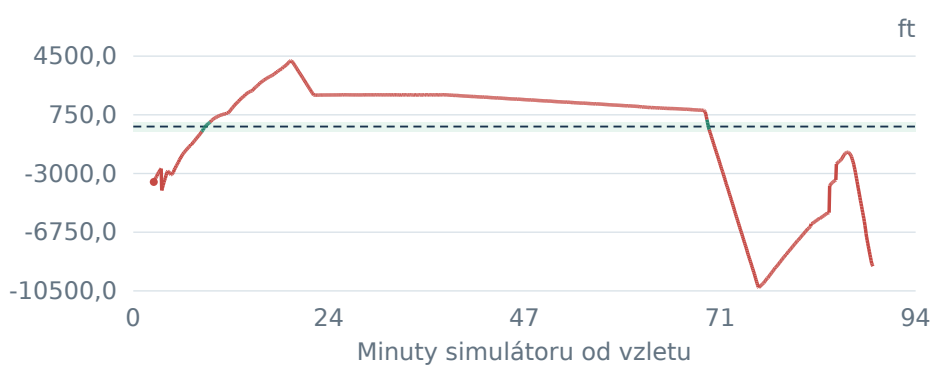


Ukazatel	Průměr se znaménkem	MAE	RMSE	P95 |odchylka| ≈	Maximum	Pokrytí
Časová odchylka · kladná = za plánem	+1:07	1:18	1:50	3:47	7:54	1:34:15
Vzdálenost od plánované trasy	+0,8 NM	0,8 NM	1,5 NM	4,2 NM	5,0 NM	1:34:15
Odchylka tlakové výšky	−226,5 ft	2770,6 ft	3570,0 ft	8450,0 ft	10305,3 ft	1:26:38

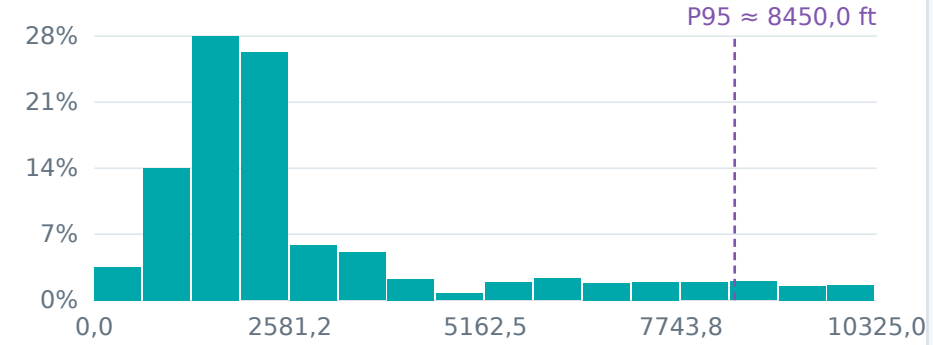
Popisná statistika odchylek

MAE: průměrná absolutní odchylka. RMSE: odmocnina průměru čtverců. P95 je přibližný časově vážený percentil absolutní odchylky (intervaly 1 s / 0,1 NM / 25 ft; krajní udává dolní mez). Histogram = podíl času %.

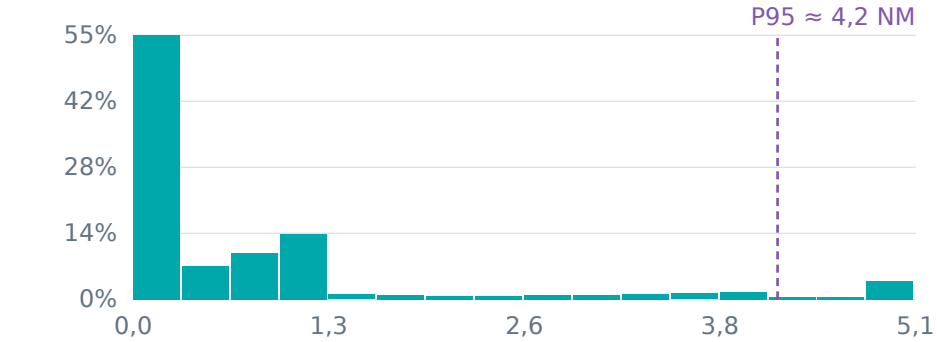
Odchylka tlakové výšky



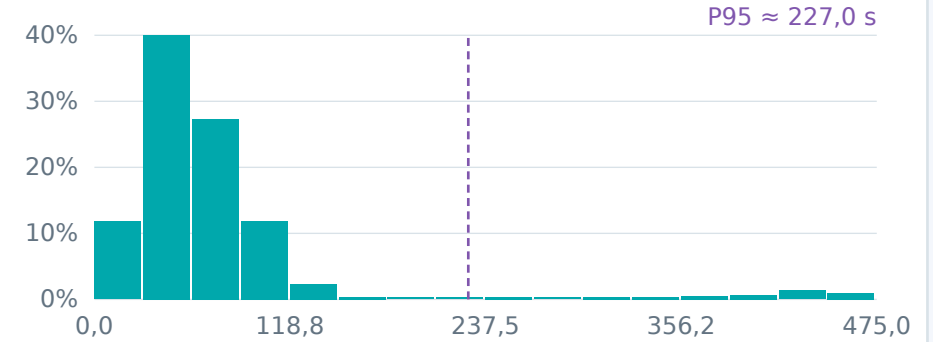
Absolutní odchylka · rozdělení času · ft



Absolutní odchylka · rozdělení času · NM



Absolutní odchylka · rozdělení času · s



Doba mimo popisné pásmo: trasa >5 NM 2:12; výška mimo ±300 ft 1:25:22. Nejde o provozní limity ani skóre pilota.

Vyplněný letový plán · plán a skutečnost

P = plán / A = odhad při průletu; Δ = A − P. Datum UTC: 2026-11-27. Jednotky jsou v hlavičkách; vítr = pravý směr odkud/kt. Postupné body se přiřazují do 2 NM, letištní kotvy do 10 NM; — = bez hodnoty/přiřazení.

Bod / fáze	Čas od vzletu	Datum / čas UTC	Zbývající palivo kg	Výška P / A ft	TAS kt	GS kt	Vítr kt	NM
ESSA DEP	P: 0:00 / A: 0:00 Δ +0:00	P: 17:28:00 A: 17:08:57	P: 7990,0 / A: 7845,9 Δ −144,1	P: — / A: −486,3	P: — / A: 153,4	P: — / A: 153,9	A: 80°/2	1,5
SA401 CLB	P: 2:00 / A: —	P: 17:30:00 A: —	P: 7756,0 / A: —	P: 3600,0 / A: —	P: 257,0 / A: —	P: 261,0 / A: —	P: 200°/4	—
SA402 CLB	P: 2:54 / A: —	P: 17:30:54 A: —	P: 7648,0 / A: —	P: 7200,0 / A: —	P: 275,0 / A: —	P: 278,0 / A: —	P: 286°/3	—
SA422 CLB	P: 4:27 / A: —	P: 17:32:27 A: —	P: 7488,0 / A: —	P: 11700,0 / A: —	P: 355,0 / A: —	P: 354,0 / A: —	P: 5°/12	—
BABAP CLB	P: 7:49 / A: 6:58 Δ −0:50	P: 17:35:49 A: 17:15:56	P: 7195,0 / A: 7128,9 Δ −66,1	P: 18200,0 / A: 17049,3 Δ −1150,7	P: 393,0 / A: 359,2	P: 411,0 / A: 380,6	P: 3°/20 A: 358°/22	0,4
ALOLA CLB	P: 9:02 / A: 8:31 Δ −0:30	P: 17:37:02 A: 17:17:28	P: 7092,0 / A: 7009,2 Δ −82,8	P: 20500,0 / A: 20398,8 Δ −101,2	P: 407,0 / A: 376,9	P: 426,0 / A: 399,6	P: 358°/20 A: 354°/24	0,0
NEPVA CLB	P: 11:42 / A: 11:23 Δ −0:18	P: 17:39:42 A: 17:20:20	P: 6893,0 / A: 6807,7 Δ −85,3	P: 24900,0 / A: 25747,5 Δ +847,5	P: 437,0 / A: 406,2	P: 465,0 / A: 432,7	P: 353°/29 A: 350°/29	0,1
ROGMI CLB	P: 17:09 / A: 17:38 Δ +0:29	P: 17:45:09 A: 17:26:36	P: 6572,0 / A: 6440,7 Δ −131,3	P: 31600,0 / A: 35206,4 Δ +3606,4	P: 448,0 / A: 429,5	P: 486,0 / A: 469,1	P: 1°/41 A: 355°/42	0,1
TOC CLB	P: 20:57 / A: 21:43 Δ +0:46	P: 17:48:57 A: 17:30:40	P: 6359,0 / A: 6281,2 Δ −77,8	P: 35000,0 / A: 37008,1 Δ +2008,1	P: 445,0 / A: 430,2	P: 491,0 / A: 470,0	P: 2°/46 A: 353°/41	0,0
PENOR CRZ	P: 36:48 / A: 37:38 Δ +0:50	P: 18:04:48 A: 17:46:35	P: 5767,0 / A: 5756,5 Δ −10,5	P: 35000,0 / A: 37028,2 Δ +2028,2	P: 427,0 / A: 432,3	P: 469,0 / A: 462,7	P: 2°/42 A: 353°/31	0,0
LATAG CRZ	P: 1:07:39 / A: 1:09:01 Δ +1:22	P: 18:35:39 A: 18:17:58	P: 4588,0 / A: 4725,7 Δ +137,7	P: 36000,0 / A: 36577,9 Δ +577,9	P: 431,0 / A: 436,5	P: 464,0 / A: 461,8	P: 5°/33 A: 8°/26	0,1

Bod / fáze	Čas od vzletu	Datum / čas UTC	Zbývající palivo kg	Výška P / A ft	TAS kt	GS kt	Vítr kt	NM
REMVU CRZ	P: 1:12:40 / A: 1:14:22 Δ +1:42	P: 18:40:40 A: 18:23:19	P: 4401,0 / A: 4682,1 Δ +281,1	P: 36000,0 / A: 27260,6 Δ −8739,4	P: 434,0 / A: 385,0	P: 465,0 / A: 403,0	P: 12°/33 A: 49°/19	0,0
TOD CRZ	P: 1:13:26 / A: 1:15:16 Δ +1:50	P: 18:41:26 A: 18:24:13	P: 4372,0 / A: 4675,3 Δ +303,3	P: 36000,0 / A: 25693,8 Δ −10306,2	P: 434,0 / A: 380,9	P: 465,0 / A: 397,4	P: 12°/33 A: 53°/18	0,0
RASAN DSC	P: 1:14:04 / A: 1:15:57 Δ +1:53	P: 18:42:04 A: 18:24:54	P: 4365,0 / A: 4669,9 Δ +304,9	P: 34500,0 / A: 24539,7 Δ −9960,3	P: 451,0 / A: 374,8	P: 483,0 / A: 392,0	P: 17°/33 A: 56°/18	0,1
ASTEL DSC	P: 1:16:09 / A: 1:17:56 Δ +1:47	P: 18:44:09 A: 18:26:53	P: 4343,0 / A: 4654,3 Δ +311,3	P: 29800,0 / A: 21191,1 Δ −8608,9	P: 453,0 / A: 355,2	P: 487,0 / A: 372,6	P: 42°/34 A: 59°/18	0,0
GOLOP DSC	P: 1:19:41 / A: 1:21:37 Δ +1:56	P: 18:47:41 A: 18:30:34	P: 4306,0 / A: 4622,8 Δ +316,8	P: 21700,0 / A: 15404,6 Δ −6295,4	P: 419,0 / A: 320,5	P: 446,0 / A: 332,2	P: 55°/28 A: 64°/17	0,3
PR711 DSC	P: 1:21:46 / A: —	P: 18:49:46 A: —	P: 4284,0 / A: —	P: 16900,0 / A: —	P: 386,0 / A: —	P: 389,0 / A: —	P: 53°/18	—
PR712 DSC	P: 1:23:03 / A: 1:28:50 Δ +5:47	P: 18:51:03 A: 18:37:47	P: 4270,0 / A: 4545,9 Δ +275,9	P: 14000,0 / A: 5348,4 Δ −8651,6	P: 369,0 / A: 266,6	P: 382,0 / A: 254,8	P: 62°/15 A: 64°/14	0,4
PR513 DSC	P: 1:25:18 / A: —	P: 18:53:18 A: —	P: 4246,0 / A: —	P: 8800,0 / A: —	P: 283,0 / A: —	P: 301,0 / A: —	P: 66°/18	—
KUVIX DSC	P: 1:27:04 / A: —	P: 18:55:04 A: —	P: 4227,0 / A: —	P: 4800,0 / A: —	P: 261,0 / A: —	P: 276,0 / A: —	P: 84°/16	—
LKPR DSC	P: 1:33:06 / A: 1:34:15 Δ +1:09	P: 19:01:06 A: 18:43:12	P: 4101,0 / A: 4448,3 Δ +347,3	P: 3700,0 / A: 851,7	P: 257,0 / A: 129,9	P: 247,0 / A: 133,4	P: 71°/11 A: 10°/3	0,7
LKPR ARR	P: 1:33:06 / A: 1:34:15 Δ +1:09	P: 19:01:06 A: 18:43:12	P: 4100,0 / A: 4448,3 Δ +348,3	P: — / A: 851,7	P: — / A: 129,9	P: — / A: 133,4	A: 10°/3	0,7