

Привет Курсант!

Что? ... Я?

Ну ладно не кипятись, просто за многие годы я много «зелени» навидался, не все же как ты умудренные опытом вирпилы.

Вобщем к делу.

Сегодня у нас с тобой будет пробный полет из Петропавловска-Камчатского (а/п Елизово) в Магадан (а/п Сокол). Почему так далеко? Да кто ж тебя, зеленого такого, в МВЗ то пустит?

Наш тип ВС Ту-154М...прекраснейший самолет...я думаю скоро ты сам так будешь думать.

Что у нас на первом плане? Правильно...берем карты в руки и прокладываем маршрут.

Выглядит он таким образом:

UHPP BAKEN NOGLA VATES NIKSI VORON BUVAK UHMM

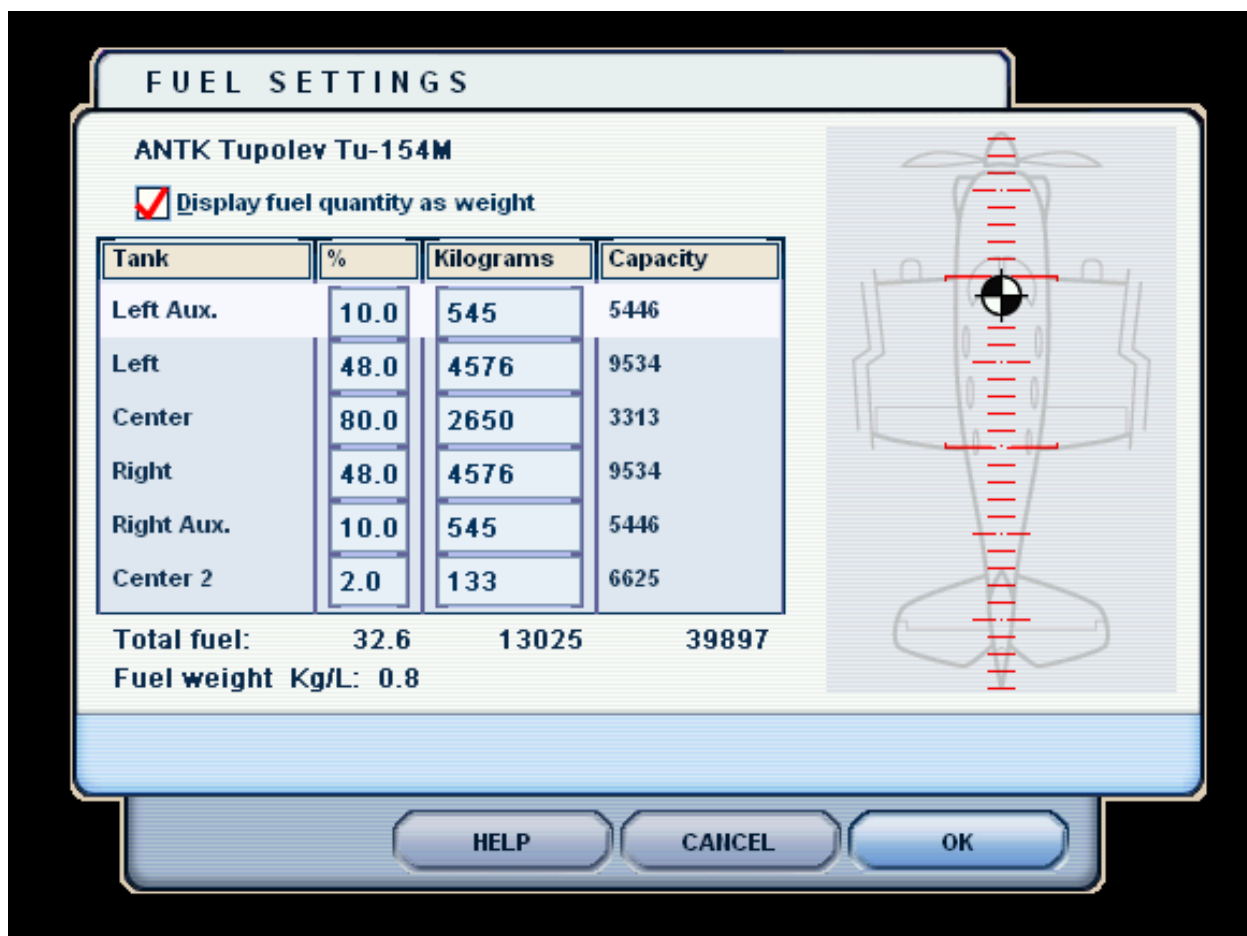
Этот маршрут ты сам можешь легко составить в FSNavigator'е или в стандартном Flight Planner'е MSFS2004. Не забудь его сохранить, нам он еще понадобится.

Итак, загружаем составленный план в планировщик, все данные из него автоматически загрузятся в HBY.

Длина нашего маршрута составляет 950км, а высота полета 9100м.

Исходя из этих данных нам нужно 13т топлива.

Заправляем наш самолет, в FS это выглядит так:



Курсант, хочу обратить твое внимание на загрузку самолета топливом.
ПОМНИ! Ты должен ВСЕГДА контролировать количество топлива в баках, а иначе техник из наземной службы может тебе припомнить свидание с его женой.

Tu-154M всего имеет 6 баков:

4 крыльевых – расположенные в левом и правом крыльях

2 бака расположенные в центроплане.

Топливо располагаем таким образом чтобы в баках Left и Right, а также в Left Aux и Right Aux было равнозначное количество топлива, в противном случае у нас будет нарушена центровка самолета. К каким это может привести последствиям я думаю мне не надо тебе рассказывать.

Следует также отметить что бак Center2 используется для полетов на большие расстояния и/или для правильного расположения центровки.

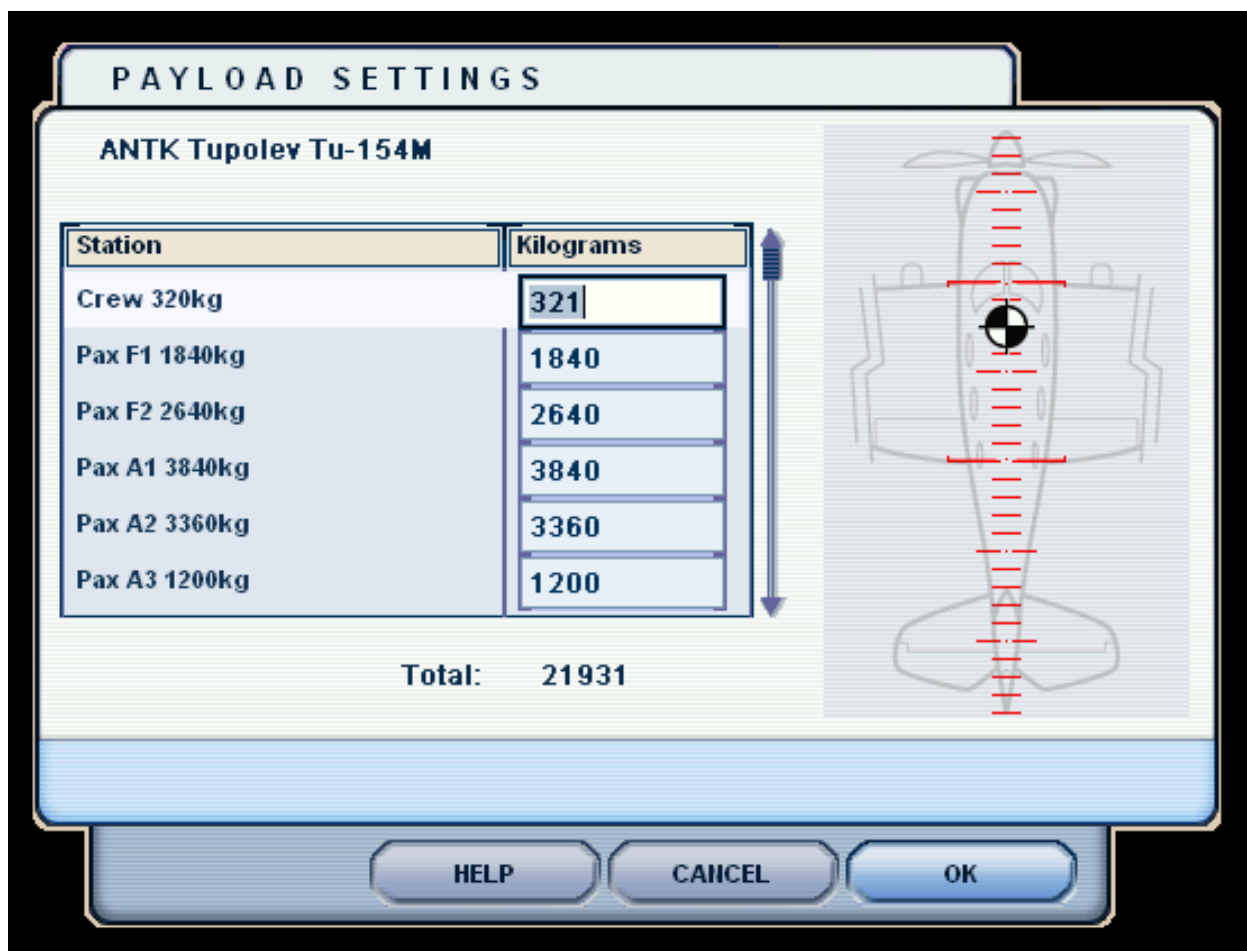
В нашем случае там всего 133кг.

Итак, теперь приступим к загрузке самолета пассажирами и банками с икрой.

Как ты уже заметил у нас образовались лишние 2337кг. Мадам Прошкину и ее нового любовника мы врядли выгоним из самолета, поэтому выгружаем твою твою икру из грузового отделения Cargo F2, Cargo F3, Cargo A3.

Что?

Хм...странный вопрос «Почему мою?»...

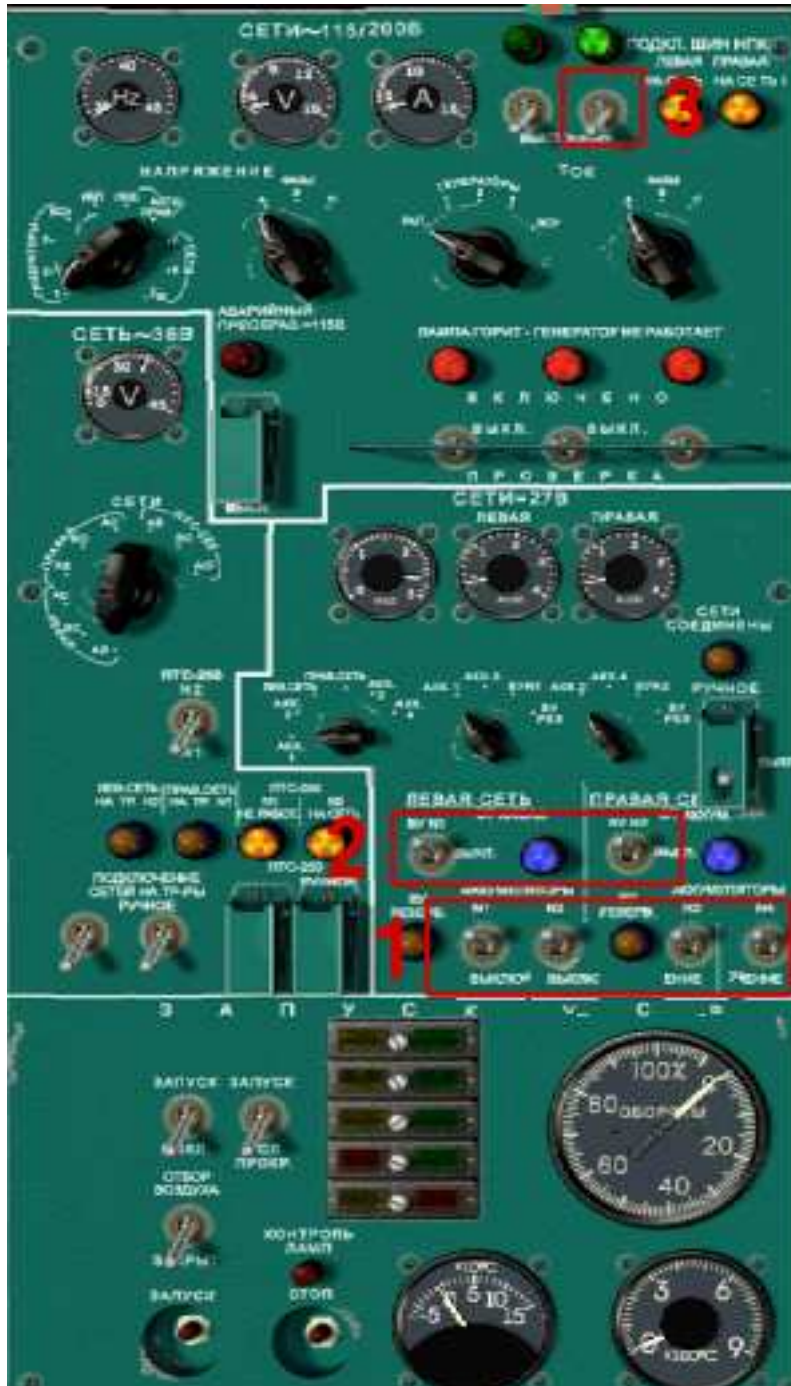


Кстати, все ограничения по заправке топливом и загрузке ты можешь взять из прилагаемого РЛЭ.

После всех операций центровка самолета составила 25%, что является нормой.

Итак самолет загружен и заправлен топливом. Теперь забираемся в кабину и будем готовиться к вылету, пока наши стюарды рассаживают пассажиров по своим местам. Эээ...батенька...у вас учебный полет, предлагаю вам вылезти из кресла второго пилота. Сегодня ты пока будешь только наблюдать.

1. Первым делом включаем аккумуляторы или подаем ток с РАП.



2. Включаем огни БАНУ.



3. Включаем радио и СПУ



4. Включаем подачу топлива.



Теперь мы готовы запустить ВСУ.

5. Запуск ВСУ



О запуске ВСУ нам скажет лампа «Выход на режим». Теперь мы можем не напрягать свои аккумуляторы и переключить питание с ВСУ.

6. Питание с ВСУ



7. На верхнем щитке включаем все системы.



8. Включаем Гидравлическую систему



Итак, мы готовы к запуску двигателей.

9. Отбор воздуха.



10. Запускаем двигатели



11. После запуска третьего двигателя переводим потребители на генераторы.



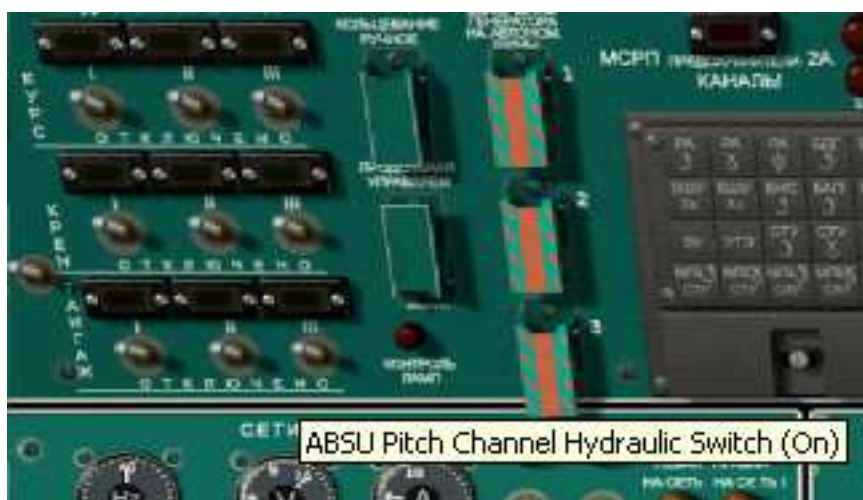
12. Выключаем ВСУ

Далее по аналогии запускаем двигатель №1 и №2.

Итак двигатели запущены.

Приступаем к запуску и проверке систем.

13. Включаем гидропитание АБСУ



14. Пьедестал



1. Арретируем АГ.
2. Включаем бустера.
3. Включаем канал АБСУ «КРЕН»
4. Включаем канал АБСУ «ТАНГАЖ»
5. Включаем тумблер «Стрелки. Команд.»
6. Включаем тумблер «Подгот. Навигац.»
7. Включаем тумблер на панели НВУ «Сеть»
8. Включаем тумблер на панели НВУ «Счисл.»

15.



16. Выставляем давление.



17. На верхнем щитке выставляем частоту маяков.



18. Огни руления



Мы готовы к рулению на предварительный и исполнительный старт. Эту процедуру мы опустим, т.к. ты кадет уже наверное спец в этом.

19. Во время руления выпускаем закрылки.

Итак курсант, мы стоим на исполнительном старте! Готовимся к взлету.

20. Выпускаем посадочные фары.



21. Включаем ограничитель поворота носовой стойки.



22. Триммер РВ поднимаем на синий сектор (контролируем по прибору).



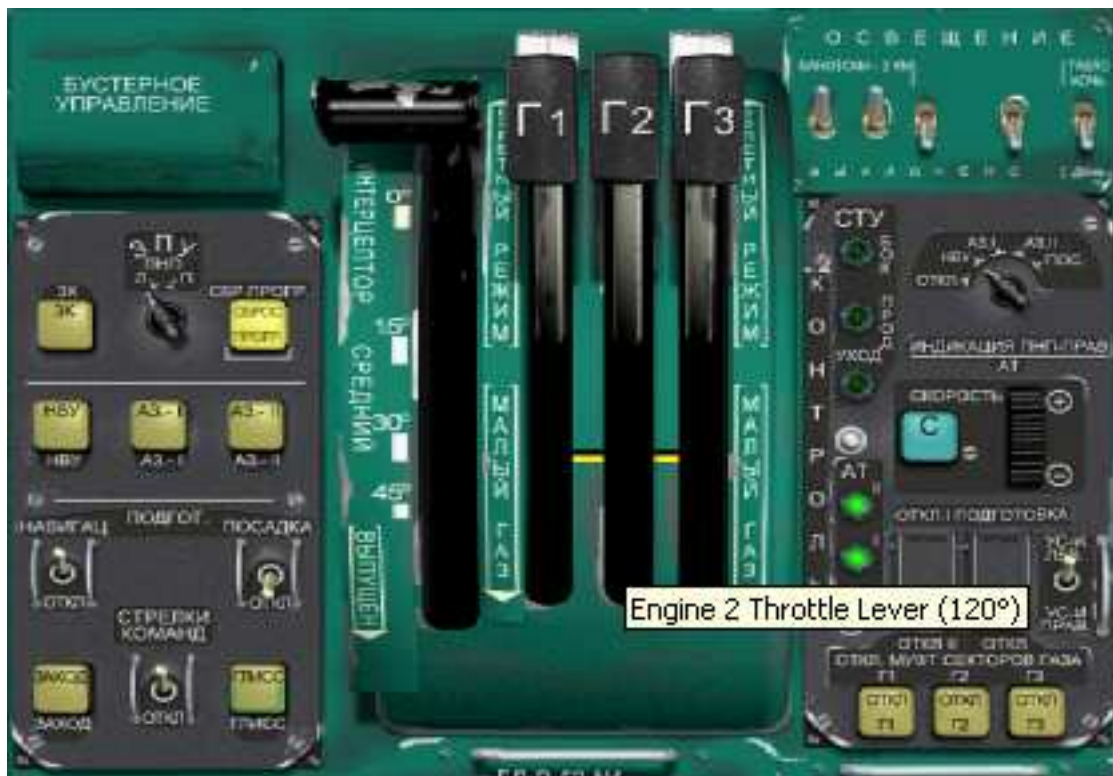
23. Контролируем табло «К взлету не готов» (оно должно погаснуть)



24. Докладываем диспетчеру о готовности к взлету, получаем разрешение и начинаем разбег. Для чего плавно передвигаем РУД на 80гр контролируем режим двигателя.



25. Убираем тормоза, после чего даем взлетный режим.



26. Начинаем разбег. На скорости 240 взятием штурвала на себя поднимаем носовую стойку, на скорости 280-290 отрыв.





28. После взлета и уборки механизации на РУД ставим режим «Номинальный»



29. Теперь мы закончили начальный этап взлета. Включаем автопилот.



30. Переключаем ПНП в режим «НВУ».



31. На панели АБСУ включаем режим НВУ.



Продолжаем набор 9100м.

32. Регулируем скорость набора высоты, таким образом, чтобы приборная скорость постоянно росла.





33. На эшелоне перехода выставляем стандартное давление 29,92.



34. На приборной скорости 550 включаем режим V.





Итак курсант, теперь нам остается только контролировать набор высоты.
Внимательно следи за приборами.
В наборе, при достижении $M=0,82$ включить режим «М» на панели АБСУ.

35. При подходе к заданному эшелону отключаем режим «М»/«V» и уменьшаем скорость набора высоты.



36. При занятии эшелона 9100 включить на панели АБСУ режим «Н» (удержание высоты)



37. При достижении $M=0,82$ включаем автомат удержания скорости.





Вот мы и на эшелоне.

Вобщем-то один из самых напряженных этапов нашего полета пройден, теперь без зазрения совести можешь попросить у стюардессы кофе или лучше всего чаю.

Можешь положить перед собой карты и изучать их.

Можешь своему экипажу рассказать анекдот. Да много чего полезного можно сделать.

Некоторые вон в папах даже фотографируются.

Но никогда курсант не забывай контролировать свой полет! Ибо это залог безопасности полета!

Вот мы и добрались к заключительному этапу нашего полета. Снижение, заход и посадка. Перед посадкой безусловно следует изучить схемы подхода в зону а/п и прослушать погодные условия.

Итак, усаживай пассажиров на свои места, снижаемся.

38. При подходе к рубежу снижения установить РУД на режим МГ. Отключится автомат удержания скорости.



39. Условия снижения стоит выбирать из конкретных обстоятельств. В нашем случае мы начинаем снижение за 150 км до а/п. Контролируем вертикальную скорость снижения. Следуем командам диспетчера.



Итак, мы вошли в зону аэропорта.

40. Выключаем тумблер «Подгот. Навигац.»

Включаем «Подгот. Посадки»

ПНП переводим в режим «ПОС»





ILS Power Switch (On)



HSI/PNP Mode Selector (ILS)

41. На скорости 390-380 выпускаем шасси.



Gears Handle (Down)

42. На скорости 360-350 начинаем выпуск закрылком на 15гр.



43. К 3-му развороту на скорости 330-320 довыпускаем закрылки на 28гр. и начинаем разворот.



44. Или включаем режим «Заход»



45. При достижении высоты ТВГ на панели АБСУ нажимаем режим «Н» (удержание высоты).



46. Из учета условий захода, довыпускаем закрылки на 36 или 45 гр.

47. После прохода ТВГ автоматически включиться режим «ГЛИСС»



Итак мы снижаемся в глиссаде. Режим захода автоматический.

48. Выпускаем посадочные фары и при проходе дальнего маяка включаем посадочные фары.

49. При достижении ВПР отключаем автопилот и берем управление самолетом.



50. На высоте 10м. и плавным взятием штурвала на себя начинаем выравнивание самолета. После высоты 6м. – МГ. Выравниваем самолет на высоте 1-3м.

51. После касания – реверс.

Итак курсант, мы прибыли В солнечный Магадан! С чем тебя и поздравляю.

Освобождаем полосу и начинаем руление на стоянку.

В процессе руления допускается остановка двиг. №2, а так же выключение потребителей на верхнем щитке.

Вобщем удачи тебе в твоей нелегкой карьере вирпила!

Помни! Керосин хоть и виртуальный, но тоже требует экономии!