

Из Анкориджа в Фэрбанкс и обратно.

Предлагаю совершить два коротких полета на B-737. Зимой на Аляске. Погода плохая. Низкая сплошная облачность, сильный ветер, в Фэрбанксе боковой с порывами, сдвиг ветра, снег, условия минимальны для аэропорта. В Анкоридже ветер вдоль полосы, условия получше. Тестировались полеты на дефолтном B-737-800.

Загрузите полет FA01_PANC_PAFA

Запустив полет, выходите на связь «~»

Вы должны иметь среди вариантов «Связь Анкоридж – разрешение»

Если ее нет, значит, бюрократы в аэропорту потеряли наш план полетов ;-)

Ничего страшного, подадим его снова. Для этого надо сделать следующее:

Нажмите Alt войдите в меню Полеты\Планировщик полетов\Загрузить\FA01_IFR_...

OK

Согласитесь на перенос ЛА в АП вылета.

Вот теперь прослушайте АТИС и просите открытие плана полета по приборам.

Взлет, левый разворот, выход на BGQ по нашему плану, набор высоты. Все с учетом команд диспетчера.

После набора высоты, FL280, настройте приемник NDB на 305, частоту аэродрома Талкитны, при пролете возле этого маяка обратите внимание пассажиров левого борта на гору Маккинли, высочайшую вершину Америки. Скорее всего, она не будет скрыта облаками.

Теперь надо готовиться к посадке в Фэрбанксе. Посадка будет нелегкой. Погода по минимуму аэропорта. Сплошная облачность на высоте 250 футов, сильный боковой ветер с порывами. Когда будете прослушивать АТИС, не обращайте внимания на высоту облаков. Там что-то случилось у метеорологов ;-)

Предлагаю заходить на посадку по схеме «HI-ILS RWY 19R», в случае ухода на второй круг, будем повторно заходить по схеме «ILS or LOC RWY 19R» от NDB маяка 257 CUN. На который и надо заранее настроить приемник NDB. Частоты NAV1 110,3, NAV2 108,6 и задатчик курса 192 тоже настройте заранее, потом будет не до этого.

Рассматриваем схему, рассчитываем вертикальные скорости на разных участках. За исходную точку возьмем пересечение ZIMIV, к которой надо снизиться на 14000. К следующему пересечению JAVAN надо потерять 6000, расстояние между ними 11 миль. К пересечению ZIMIV желательно снизить скорость до 250 узлов и продолжать гасить скорость до 210. Примем среднюю скорость за 240, тогда этот участок пройдем за 2,75 минуты и вертикальная составит -2182 фута в минуту. Как видите, вертикальная скорость большая, придется активно пользоваться интерцепторами. Автомат тяги лучше отключить и управлять двигателями вручную.

Гасим скорость, постепенно выпускаем закрылки.

Теперь двигаемся к FOX. Надо потерять еще 4000 на расстоянии 5 миль. Примем среднюю скорость 200 узлов, тогда участок пройдем за 1,5 минуты с вертикальной скоростью -2667 футов в минуту. Еще круче!

Скорее всего, приемник поймает сигнал ILS после прохода ZIMIV, в крайнем случае, JAVAN и можно будет включить «удержание глиссады» на автопилоте. И заняться удержанием нужной скорости. Но на всякий случай рассчитаем участок от FOX до LOM. Надо потерять 1700 футов на расстоянии 5,3 мили. Примем скорость 150, участок пройдем за 2,12 минуты с вертикальной скоростью -802 фута в минуту. Это мы рассчитали скорости для минимальных высот по схеме, очень приблизительно, поскольку реальные средние скорости окажутся немного иными.

В случае срыва подхода уходим на второй по схеме «ILS or LOC RWY 19R». Следует набрать 1100 по прямой, затем левым разворотом набирать 4000, выходя на CUN. Об уходе на второй можно сообщить диспетчеру. И просить новую схему захода.

При подходе к FAI диспетчеры начнут нас векторить, не поддавайтесь, «выберите другой заход».

Нам нужен заход «ILS ВПП 19L» с «пролетом FOX», подтвердите выбранный заход и диспетчер успокоится и перестанет вас векторить.

Не забудьте прослушать АТИС.

Перед FAI сбрасываем скорость и над FAI начинаем снижение к ZIMIV, к которому надо снизиться на 14000.

Удачи!

Теперь полетим обратно.

Загрузите полет FA02_PAFA_PANC.

Погода улучшилась, ветер ослаб и зашел вдоль полосы в Фэрбанксе, облачность поднялась, изменился заход и в Анкоридже, теперь там посадка на 14 полосу.

В случае необходимости повторно подаем план полета, на этот раз FA02_IFR_...

Снижение начинаем возле ТКА. При выполнении схемы захода нам предстоит выполнить небольшой участок полета на постоянном удалении от ANC, между FLAND и YOHHN. Впрочем, это такой короткий участок, что для нас он окажется просто прямой.

Рекомендую заранее настроить NAV1 на 116,2 ТКА, запасную на 111,75 ILS, NAV2 на 114,3 ANC, NDB 387. Course на 140.

Возле ТКА диспетчер начнет нас векторить. Попросите его подождать и «Выберите другой заход» «Заход по ILS ВПП 14» «ANC радиал 322 DME 18» как раз через пересечение FLAND. «Запросить новый заход» и «Подтвердить».

Для тренировки будет частая смена давления ;-)

Удачи!

По материалам <http://www.airnav.com>

К сожалению, авторы FSX повернули полосы Анкориджа на 4 градуса и теперь посадочные курсы не 069, как в реале, а 065, не 144, как в реале, а 140. А дальше – больше. Пересечение TAGER на радиале не 322 ANC, как в реале, а 326. 4 градуса, но в другую сторону и т.д. В Фэрбанксе посадочный курс не 190, как в реале, а 192 ...

Контрольные карты для B-737 и не только, можно скачать отсюда
<http://freechecklists.net/simchecklists.asp>

Адриан Сергазиев aka MUH
Предложения и замечания будут с благодарностью приняты на a-muh@yandex.ru