



Группа «Дальний Восток» (DVG) представляет вам базовую версию аэропорта «Новый» (УННН) г. Хабаровск.

Немного истории.

История создания аэропорта уходит в начало тридцатых годов двадцатого столетия, с его деятельностью напрямую связано становление гражданской авиации Дальнего Востока. Тогда на реке Амур базировались гидросамолеты. Летом летали на поплавках, а зимой на лыжах. Сухопутный аэродром появился только в 1938 г.

Отправной точкой формирования **Хабаровского аэропорта** в месте нынешнего базирования является август 1953 года, когда начальник Дальневосточного территориального управления ГВФ Езерский Б. Г. перерезал ленту, и бетонная взлетно-посадочная полоса Хабаровского аэропорта приняла первые пассажирские самолеты. Так начиналась история Хабаровского авиапредприятия «Дальавиа».

8 апреля 1957 г. на основании приказа начальника Дальневосточного территориального управления Гражданского воздушного флота создан 198 объединенный авиаотряд и аэропорт вне класса Хабаровска.

В январе 1963 года организован **Хабаровский** объединенный авиаотряд, в состав которого были включены летные отряды и Хабаровский аэропорт.

С 1953 г. эксплуатировались такие типы самолетов, как По-2, Ли-2, Ил-14, позже вошли в эксплуатацию турбовинтовые самолеты Ан-24, ИЛ-18, построены ангар для обслуживания самолетов первого класса, пассажирский павильон с пропускной способностью 700 пассажиров в час.

1970 г. – Хабаровскими авиаторами выполнен первый чартерный международный рейс из аэропорта Хабаровск в японский город Осака: на борту участники международной выставки ЭКСПО-70.

С 1970 по 1973 г. - проводятся работы по реконструкции взлетно-посадочной полосы, рулежных дорожек и частично перрона. Аэропорт Хабаровск, при этом, получил возможность принимать самолеты всех типов.

9 февраля 1973 г. за большие успехи в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в выполнение планов по перевозке пассажиров и в освоение новой авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР Хабаровский объединенный авиаотряд был награжден орденом Октябрьской революции.

1976 – 1978 гг. – началась эксплуатация новых типов самолетов: Ту-154 и Ил-62М. Открыты новые трассы на Ту-154 в аэропорт Симферополь, на Ил-62М – в аэропорт Ленинград (Санкт-Петербург).

1978 - 1988 гг. – экипажи Хабаровского объединенного авиаотряда выполняют международные полеты на чартерной и регулярной основе в аэропорты Ниигата, Нагоя, Фукуока, Тояма, Сендай, Хакодате (Япония) и Пхеньян (КНДР). Также, в это время введено в эксплуатацию новое здание командно-диспетчерского пункта с автоматизированной системой управления воздушным движе-

нием “Старт-2”, вторая взлетно-посадочная полоса, произведена значительная реконструкция котельной аэропорта, сдана в эксплуатацию централизованная система заправки воздушных судов, начато строительство нового аэровокзала для обслуживания пассажиров по России.

15 сентября 1988 г. – впервые в истории международных отношений между СССР и Южной Кореей выполнен авиарейс по маршруту Хабаровск-Сеул. На самолете Ту-154 были доставлены советские спортсмены – участники олимпиады-80.

8 декабря 1988 г. – Хабаровские экипажи на грузовом варианте Ту-154 выполняют чартерный рейс по маршруту Пхеньян - Хабаровск - Биллунд (Дания). Эта дата стала точкой отсчета многочисленных рейсов в аэропорты Югославии, Германии, Венгрии, Румынии, Болгарии, Польши, Голландии. Открылись международные рейсы в Сан-Франциско, Анкоридж, Сиэтл, Сингапур, Аомори.

23 июня 1989 г. – впервые в аэропорту Пхеньяна совершил посадку самолет Ил-62М Хабаровского ОАО, доставивший гостей и участников молодежного форума.

1989 г. – введен в эксплуатацию международный терминал, один из первых в аэропортах Сибири и Дальнего Востока, построены хозяйственным способом индивидуальные дома работникам предприятия.

Хабаровский объединенный авиаотряд (ХОАО) продолжает развивать международное направление, и 22 сентября 1989 г. начинаются регулярные полеты по маршруту Хабаровск - Харбин на самолете Ту-154 с частотой 1 раз в неделю.

1990-2007 гг. – работа предприятия в условиях перехода к рыночной экономике, глубокого кризиса в России. Однако, в этот период времени авиапредприятие получило новое имя “Дальавиа” (с 1998 г. “Дальавиа” летают под собственным флагом), активно организовывались представительства авиакомпании в Москве, Харбине, Аомори.

Общие данные:

- Транслитерация: Khabarovsk (Novy)
- Управление: Дальневосточное ОУ ВТ Росавиации
- Статус аэропорта: международный, федерального значения
- РЦ УВД (FIR): UXXX
- КТА: N4831 E13511 -12,5 гр. +75 м
- Местное время (UTC): +11
- Время работы (UTC): Зима: Круглосуточно, кроме 03.00-05.00, Лето: Круглосуточно, кроме 03.00-05.00
- Местонахождение: Россия, Хабаровский край, 10 км от центра г. Хабаровск

ВПП:

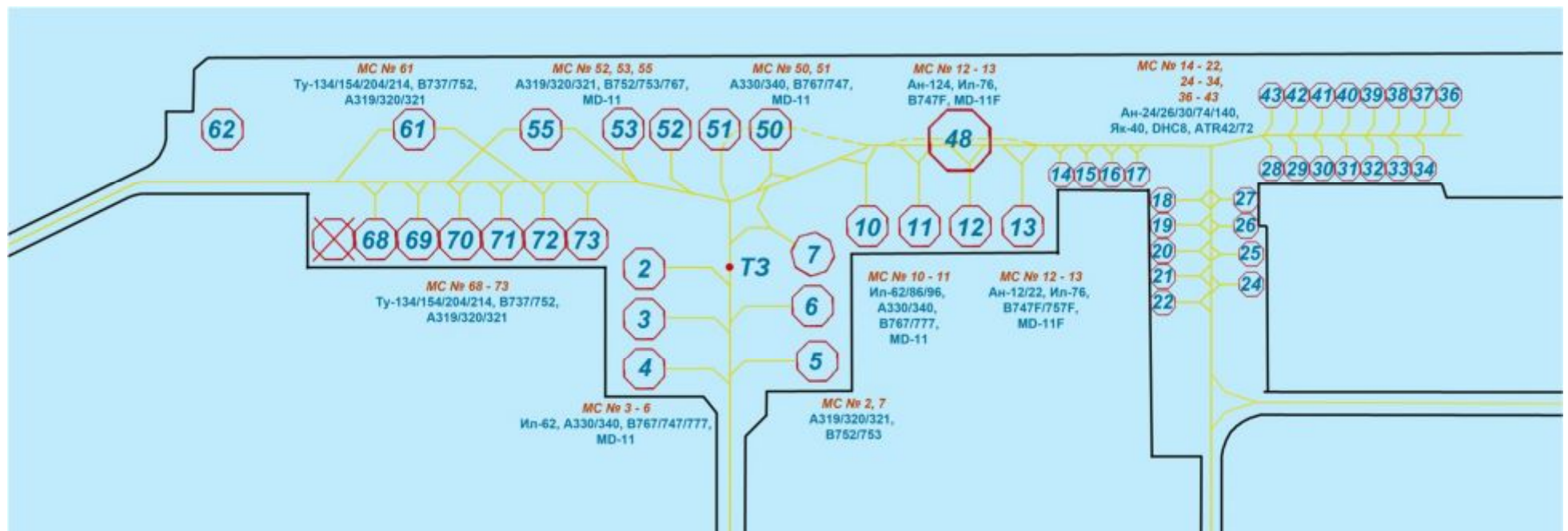
- ИВПП 05Л/23П:
 - Размеры – 3500X45
 - Магн. Курс посадки – 054/234
 - Покрытие – Асфальтобетон
 - ССО – ОМИ

- ИВПП 05П/23Л:
 - Размеры – 4000X60
 - Магн. Курс посадки – 054/234
 - Покрытие – Железобетон
 - ССО – ОВИ-1

Принимаемые воздушные суда:

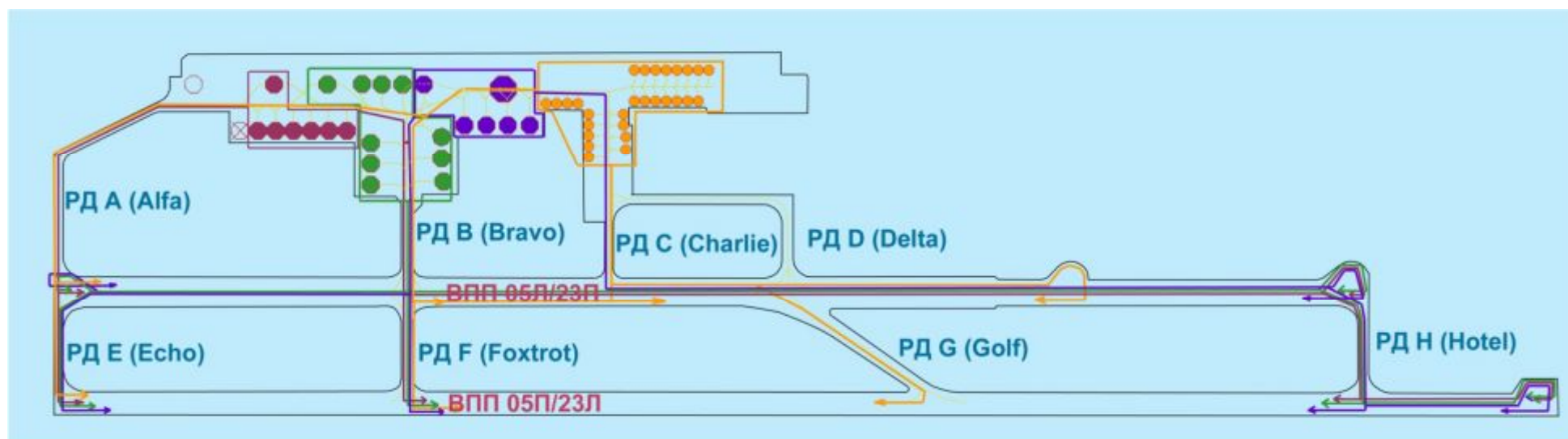
- Все типы российских ВС, Б-737, Б-747, Б-757, Б-767, МД-80, МД-82, МД-90, А-310, А-320. Любые типы ВС по запросу.

МС и размещение ВС по типам

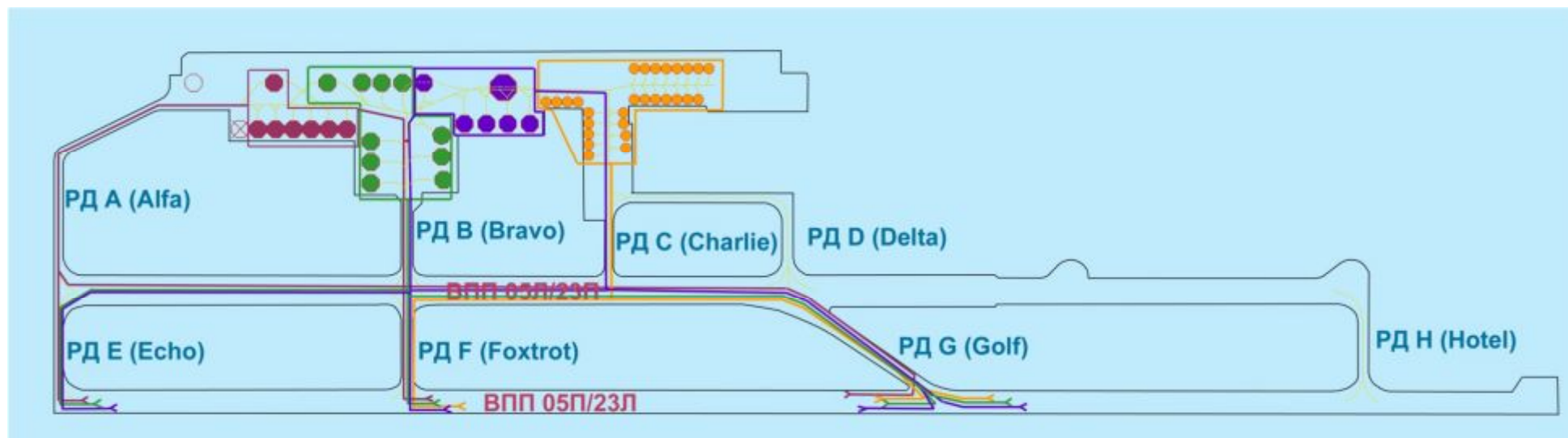


В точку запуска (ТЗ) буксируют ВС с МС 51 – 53, а с МС 10-11 только Ил-86/96

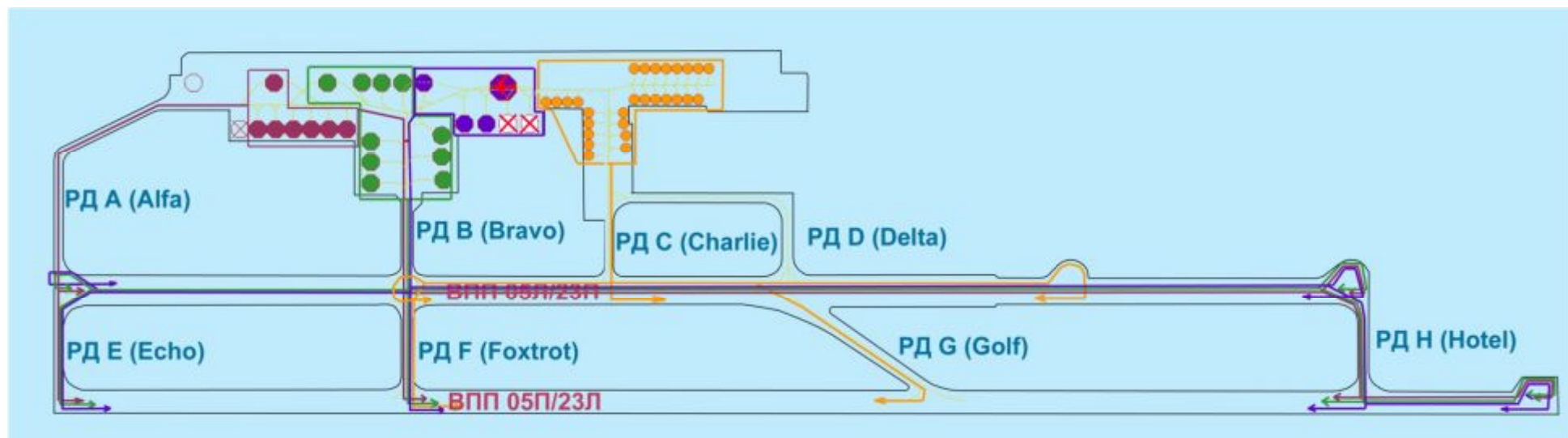
Руление для взлета



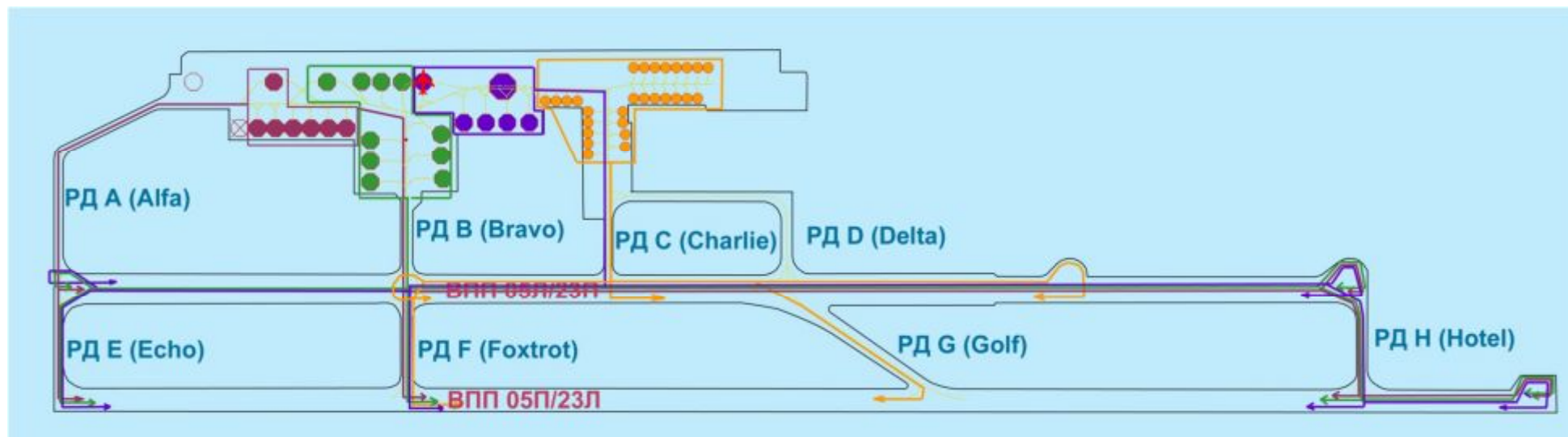
Руление после посадки



Особенности руления для взлета при занятой МС № 48



Особенности руления для взлета при занятой МС № 50
(ВС расположено носом к терминалу)



Для полетов offline в афкад внесены изменения. Рабочая полоса только 05П/23Л. ВПП 05Л/23П служит, как магистральная РД. Основание – личные наблюдения. В общей сложности в аэропорту я провел около 24 часов. Цель - выяснить, как рулит трафик. И за все это время в работе была только ВПП05П/23Л. Трафик сейчас не очень напряженный.

Из-за близко расположенных городских кварталов юго-западнее аэропорта согласно АИП:

1. Визуальный заход на ВПП 05П/Л **запрещен**. Разрешается посадка только по ППП на ВПП05П.

2. Взлет с ВПП23Л производится с соблюдением режима уменьшения шума в соответствии с РЛЭ ВС до удаления 12 км от аэродрома.

Установка сценария.

1. Запустите симулятор. Зайдите в библиотеку сценариев. Удалите из списка УННН и Amig (если они у вас установлены).
2. Удалите из папки Addon Scenery вашего симулятора все, что касается УННН. Обратите особое внимание на папку Scenery в Addon scenery. Рекомендуется воспользоваться поиском по запросу УННН. Т.е. в симуляторе не должно быть и следа от УННН.
3. Удалите (если установлен) Amig.
4. Распакуйте архив.
5. Скопируйте папку Addon Scenery из архива в папку вашего симулятора.
6. Скопируйте папку Scenery из архива в папку вашего симулятора. На предложение замены смело жмем «ОК».
7. Запустите симулятор.
8. Пропишите в библиотеке сценариев. Порядок очередности:
 - папку LC
 - папку Amig
 - папку УННН2011

Данный сценарий – базовый. Так сказать отправная точка. По мере поступления фотоматериала (если таковой будет) сценарий будет пополняться или редактироваться.

Авторы:

- Сергей Пермяков aka 062 - моделирование, сценостроение;
- Андрей aka o1399ха - моделирование.

Выражаем благодарность теоретикам по сценостроению:

- Игорю Викрищуку aka DESPERADO за науку по сценостроительству;
- Андрею Милорадову aka ANRI за подсказки в моделировании;

- Форуму сайта VirtSim (<http://www.virtsim.com/forum/index.php>), а именно всем писавшим и отвечавшим в разделе «Создание сценариев»;
- Форуму сайта AVSIM (<http://www.avsim.ru/forum/>), а именно всем писавшим и отвечавшим в разделе «Создание сценариев».

Особая благодарность пилотам ВА ДАЛЬАВИА: Илье Борисову aka TU-214; Антону Горковенко aka Rock_Avia; Александру Владимирову aka Snake2; Филиппу Грошеву aka Phil; директору VA VOSTOK Сергею Баландину aka Serik76 за тестирование сценария.

Программы, применяемые в создании сценария:

- GMAX;
- ASM Editor;
- AFCAD;
- Sbuilder;
- ModelConverterX;
- NewBglAnalyze;
- Xmlshell;
- EZ-Scenery;
- EZ-LibraryManager;
- Mdl_tweaker2;
- ExcBuilderV2 и др.

В сценарии использованы объекты следующих авторов:

- Hawker;
- Grenoble.

Добро пожаловать в г. Хабаровск!

Приятных полетов.