

Надстройка для
Microsoft

ночь Simulator



SimCheck
FLIGHT SIMULATION SOFTWARE

Скорость полета

Airbus

A300 B4-200

Руководство полета

Copyright: © 2010 / Аэрософт GmbH
Аэропорт Падерборн /
Липпштадт D-33142 Bueren,
Германия

Тел: +49 (0) 29 55/76 03-10

Факс: +49 (0) 29 55/76 03-33

Эл. адрес:

info@aerosoft.d

[e](#)

Интернет: www.aerosoft.de



aerosoft™

www.aerosoft.com

Все товарные знаки и торговые марки являются торговыми марками или зарегистрированными их соответствующих владельцев. Все права защищены.

Аэрософт GmbH 2010

SimCheck аэробус A300B4-200

Руководство полета

Надстройка для

Microsoft Flight Simulator X

содержание

Учебник FLIGHT6

BCS1101: A300B4-200 ОТ БРЮССЕЛЬ	
В ЛОНДОНЕ HEATHROW6	
СЛОВО WARNING6	
ЧТО (НЕ) ОЖИДАТЬ ОТ ЭТОЙ TUTORIAL7	

НАСТРОЙКА КОМПЬЮТЕРА И

FSX для обучающей программы FLIGHT8.....

FSUIPC8	
Руководство полета files8	

Загрузка учебник flight10

ПОЛЕТ PREPARATION11

Ein kurzer Blick Uber ден Группа Status11	
Накладные панели (Shift-5 или 5) 11	
Панель Коммуникационный (Shift-9 или 9) 12.....	
Дроссель панель (Shift-6 или 6) 12.....	
Капитаны главный panel12	
ЗАГРУЗКА FUEL13	
Вызов топлива truck14	
Использование «заправиться» gauge15	
ПОЛЕТ PREPARATION16	
Загрузка план полета в ХДС / INS18	
Накладные panel20	
Герметизация панели (Shift-8 или 8) 21.....	

Приготовление Checklist22

START-UP и PUSHBACK22	
ВСУ СТАРТ (ТОПЛИВО ПАНЕЛЬ СДВИГ-7 или 7) 22	
SPEED BUG SETTINGS23	
N1 Компьютер Setup23	
Окончательный Checks24.....	

ПЕРЕД PushBack или начать checklist25.....

ДВИГАТЕЛЬ START25	
После Start26.....	

После запуска checklist28

TAXI28	
--------------	--

ТАКСИ checklist29.....

ПЕРЕД TAKE-OFF29

Перед взлетом checklist30

ПРИНЯТЬ OFF30

PILOT ДЕЙСТВИЯ

FPI30.....

CLIMB32

Cruise33.....

СНИЖЕНИЕ И ПОДХОД PREPARATION34.....

Подход Briefing34.....

Спуск Preparation37.....

СНИЖЕНИЕ checklist38

DESCENT38

PILOT ACTION38

Окончательный Approach40

ЗАВЕРШЕНИЕ checklist41.....

ПОСЛЕ LANDING41

ПОСЛЕ ПОСАДКИ checklist42

PARKING42

Учебник ПОЛЕТА

BCS1101: A300B4-200 из Брюссель в Лондон Хитроу



Добрый день капитан, добро пожаловать на ваш первый полет с SimCheck A300B4-203 грузовым судном.

В этом уроке мы вылетаем из аэропорта Брюсселя в Бельгии в Лондон в Соединенном Королевстве. До недавнего времени этот сектор не был доставлен в день Европейского воздушного транспорта, часть DHL, как полетной BCS1101 (EUROTRANS 1101).

Слово предупреждения

Полет из Брюсселя в Лондон довольно короток так, что произойдет очень быстро! Как и во всех полетах, наиболее критичными (но и наиболее весело!) Фазы взлет и фазовый подход.

Особенно в типичных весах взлетных для этих коротких рейсов, скорость набора высоты на A300 очень впечатляет и ограничение высоты прийти быстрее, чем ожидалось. Так что не расстраивайтесь, если вам не удастся сделать обучающую программу 100% правильно в первой попытке.



ЧТО (НЕ) ОЖИДАТЬ ОТ ЭТОЙ Tutorial

В этом уроке мы обсудим большинство стандартных процедур необходимо правильно и безопасно покупать A300B4 Airbus; от запуска двигателя, для загрузки путевых точек и плана полета в INS, чтобы летать фактический маршрут.

Мы сосредоточимся на типичных мероприятиях, выполняемых пилотом и не столько на первых сотрудников или работу инженеров полета. Много внимания будет идти к использованию автопилота и автоматической дроссельной заслонки правильно и пониманию того, что различные режимы работы означают и делать.

Полное руководство, показывающее обычные процедуры для A300 доступно в «A300B4 \ Manual» директории в папке FSX, вы также найдете нормальный перечень, что там может быть использованы с каждым полетом!

Обучение, как обрабатывать и руки штурвал реактивного авиалайнера является то, что мы не можем научить вас в 1 учебник полета, что вам придется учиться на практике.

НАСТРОЙКА КОМПЬЮТЕРА И FSX для учебного курса ПОЛЕТА

FSUIPC

Эта панель нужна самая последняя версия FSUIPC, установленной на вашем компьютере для запуска правильно. На момент написания последняя версия была пронумерована «4,581», любая версия, прежде чем 4.54 приведет к проблеме с управления полетом, когда автопилот включен и с автоматическим дросселем против дроссельных входов джойстика. Вам не нужен зарегистрированная версия FSUIPC однако, действительная регистрация для панели включена в основном файл датчик.

Скачать FSUIPC здесь: <http://www.schiratti.com/dowson.html>

Учебник файлы летные

Перед тем, как начать этот урок вам нужно будет скопировать несколько файлов из каталога «A300B4 \ Tutorial» в основной папке программы FSX, в папку «Microsoft Flight Simulator X» в ваш каталог directory1 «Мои документы».

Скопируйте следующие файлы:

- I.pln (план полета)
- TutorialA300.FLT (FSX файл полета)
- TutorialA300.WX (FSX Данные о погоде)

SimCheck Airbus A300B4-200

Documenten p! Afbeeldingen

Muziek

Mappen

н., Microsoft Flight
Simulator X н A300B4
I »Руководства
Настройки п.
Шаблоны (. Tutorial>
JJ Addon Scenery

1. Категории

HAAM	Gewijzigd on	Тип
III.pln	1/11/2009 16: 28	PLW-
TutorialA300.FLT	7/11/2009 19: 30	наружн
QT utoria I A300.WX	7Д1 / 2009 19:30	WX-I



0

Пока вы на него, вы можете проверить папку «A300B4 \ Настройки». Эта папка содержит файл с именем «TutorialA300.dat», который содержит все настройки панели, относящиеся к полету «TutorialA300.FLT».

¹ В «Мои документы» и «файлы Microsoft Flight Simulator X» папка может называться по-разному на вашем компьютере, когда вы используете локализованную версию Windows, или когда вы работаете с локализованной версии Flight Simulator X.

Загрузка обучающего рейса

A300 SimCheck является сложным моделированием и FSX не всегда, как осложненные надстройки. Для того, чтобы избежать каких-либо проблем во время загрузки мы настоятельно рекомендуем сначала загрузить по умолчанию Cessna 172 после запуска FSX, а затем загрузить полет Tutorial из меню «Файл».

Это позволит открыть «НАГРУЗКА ПОЛЕТ» диалог.

Открыть (2) рейс «TutorialA300» из «Моих сохраненных рейсов» Категории (1) и нажмите кнопку «Fly сейчас» (3).



Вы теперь установлены и готовы начать учебник полета!



ПОЛЕТ ПОДГОТОВКА

Ein kurzer Blick убер ден Панель состояния

БЫСТРАЯ ПРОВЕРКА ПАНЕЛИ СОСТОЯНИЯ

Давайте начнем делать быстрое сканирование панели. Предыдущий экипаж покинул кабину в несколько дезорганизованы состоянии, и мы должны быть уверены, что все настроено правильно, прежде чем мы начнем двигатели.

Накладные панели (Shift-5 или 5)

Начало в нижнем левом углу верхней панели, двигаться вверх, что левый ряд элементов управления и индикаторов, следующий шаг вниз второй строки и работать ваш путь снова.



Первый калибр, который нуждается в нашем внимании является противоскользющим калибром. Этот датчик содержит переключатель управления для включения системы противоскольжения и он также содержит шкалу, показывающую «Желтого Accu Pressure».

Установите переключатель A / SKID к норме, щелкнув правой кнопкой мыши на переключателе (щелчок правой кнопкой мыши перемещает переключатель вверх, щелкните левой кнопкой мыши перемещает его вниз).

Затем проверьте, что YELLOW ACCU PRESS диск находится в желтом или зеленом разделе. Это означает, что достаточно гидравлическое давление, чтобы создать давление на стояночный тормоз. Нажмите кнопку ELEC PUMP, если давление слишком низкое, вы не сможете установить стояночный тормоз, когда давление недостаточно!

Строки 2, 3 и 4 из потолочной панели выглядят нормально. Обратите внимание, что мы держим СЧА свет включенным для предотвращения столкновений на земле.



В строке 5 (в крайнем правом ряду) ВКЛЮЧЕНО все HAS (товарную и отношение System) и RMS (Radio Master питания) переключает так навигации и связи системы работают должным

Мы не будем нуждаться в HF во время этого полета, так что оставьте те OFF (HF всегда должен быть выключен во время повторного / выгрузки ОЯТ).

Панель Коммуникационный (Shift-9 или 9)

Двигаюсь вниз на пьедестал и установить COMM радио на нужную частоту, частота земли Брюсселя 121.875MHz, положить, что в обеих радиостанциях и поставить Брюссель башню на 118.60MHz в положении ожидания. Радиостанции могут быть установлены с помощью левой и правой кнопкой мыши на области, нажмите кнопку ниже дисплея частоты.



Проверьте транспондер и дисплей TCAS (встроенный в вертикальный индикатор скорости на главной панели), установив переключатель управления в положение TEST (красная стрелка на изображении).

Нам не нужно, чтобы установить ADF-х, поскольку они не нужны во время первой части поездки.

Дроссель панель (Shift-6 или 6)

Открыть панель дроссельной заслонки и проверьте, что рычаг заслонки находится в верхнем положении. Таким образом, мы избегаем повреждения воздушного судна, люди и оборудование в случае рычаг заслонки и положение заслонки не согласны, когда гидравлика включена!

Капитаны главная панель

Установите высотомер и резервный высотомер до требуемого давления (проверить АТИС). Резервный высотомер работает независимо от высотомера, так как должны быть установлены отдельно. / Вывода настройки давления Р высотомер движется вместе с СРТ высотомер и может быть установлена автоматически при нажатии на кнопку «В» в FSX.

Наконец установите переключатель FD в положение ON, нажать FD1 и кнопку FD2.

Проверьте на Failure и Performance Indicator (ИПИ), которые не отображаются режимы, когда пилотажный включен. Отключать FD снова.



ЗАГРУЗКА ТОПЛИВА

Теперь, когда панель правильно настройки, мы должны начать загрузку топлива.

Полет из Брюсселя в Лондон Хитроу составляет примерно 230 нм, наш запасной аэродром сегодня London Gatwick (EGKK), который является 22-нм из Хитроу. Уровень крейсерской EGLL фиксируется на FL220 и мы ожидаем, что средний 20kt встречный ветер. Как мы ожидаем, что ВПП 25R в Брюсселе у нас будет довольно долго такси впереди, поэтому мы увеличили такси топлива из стандартных 880lbs в 1200lbs.

Исходя из этих цифр и настроек по умолчанию в «SimCheck A300 Configurator» получить следующие цифры топлива:

Time and level to destination		Time and level to alternate	
Cruise level:	32000 feet	Cruise level:	27000 feet
Optimum/maximum level:	32000/30000 feet	Optimum/maximum level:	29000/27000 feet
Flight time:	144 minutes	Flight time:	44 minutes

Fuel and weights	
Empty weight:	152000 lbs
Payload:	58467 lbs
Zero fuel weight:	210467 lbs
Take-off weight:	295615 lbs
Landing weight:	267476 lbs
Taxi fuel:	880 lbs
Trim fuel:	28139 lbs
Contingency fuel:	2280 lbs
Holding fuel:	5610 lbs
Alternate fuel:	8539 lbs
Extra fuel:	0 lbs
Ramp fuel:	45428 lbs
Minimum take-off fuel:	44548 lbs

Report details	
Flight number:	BCS108
Aircraft registration:	OO-DLD
Pilot in Command:	John Doe
Departure airport:	EBBR
Destination airport:	EGKK
Alternate airport:	EGGW
Remarks (max 140 chars):	

Buttons: [Previous] [Next] [Print report] [Close]

«Ramp топливо» является количеством топлива, вы должны загрузить, в этом случае 22373 фунтов, мы округлить это до 22500 фунтов.

Есть несколько способов, мы можем загружать топливо: от FSX

«топлива и Payload» меню, позвонив по телефону бензовоз от «Установка» диалогового окна, или с помощью «заправиться» колей. Важно, чтобы убедиться, что вы загрузили топливо из «снаружи внутрь», чтобы начать путем добавления топлива к внешним танкам, рядом с главной танке и, наконец, в центре бака.

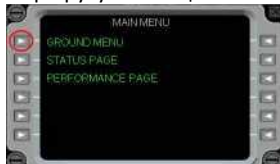
Вызов бензовоз

Мы не будем обсуждать с помощью меню FSX для загрузки топлива и перейти непосредственно к вызову бензовоза из диалогового окна настройки. Сначала откройте диалоговое окно наладки, нажав кнопку «Set-вверх» на главной панели капитаны или позвонив заземляющую команду из верхней панели.

Левое изображение показывает область щелчка в капитаны 2D зрения, правое изображение показывает область щелчка на накладные расходы в Virtual Cockpit (VC) зрения.



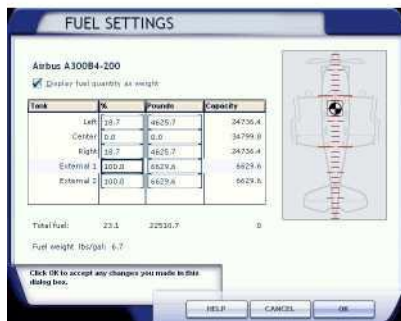
В меню настройки нажмите клавишу выбора строки (LSK) рядом с опцией «ЗЕМЛЯ», это откроет окно «GROUND». Затем нажмите на ЛСК рядом с «CALL бензовоза», который будет активировать «бензовоз по маршруту» сообщение в FSX.



Fuel truck en route. You are customer number 3 in line for fuel.

Если и когда приходит бензовоз - в зависимости от настроек и места

стоянки топливо грузовика никогда не может прийти - стандартное диалоговое окно Параметры топлива FSX показан.



Введите следующие суммы в коробки:

Слева: 18,7% - Центр: 0,0% - Справа: 18,7% - Внешний 1: 100,0% - Внешний 2: 100,0%. Обратите внимание на то, что мы загрузили снаружи внутрь и сбалансирован по обеим сторонам самолета. Нажмите кнопку «ОК», чтобы закрыть «Настройку Fuel» диалоговое окно.

Использование «дозаправка» датчик

Датчик дозаправки может быть открыт с панели топлива



В калибровке Заправляйте:

1. Включите манометр (будет работать только тогда, когда двигатели полностью выключены)
2. Желтый номер является фактическим количеством топлива в фунтах, красный номер является уставкой для повторных / выгрузок ОЯТ

3. Установите нужное топливо на левой и / или правой кнопкой мыши на кликах пятна, отмеченные белым пунктирной линией. Левая зона будет в / уменьшении установленного топлива с шагом 1000 фунтов, в правой области с шагом 10 фунтов.
4. Нажмите кнопку «Пуск», чтобы начать дозаправки самолетов
Примечание: Датчик дозаправки также может быть использован для «выгрузку ОЯТ» самолет.

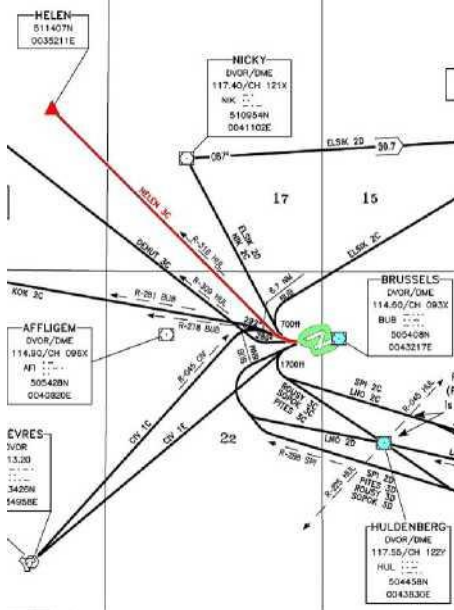


ПОЛЕТ ПОДГОТОВКА

Теперь, когда топливо на борту настало время, чтобы подготовиться к полету! Мы начнем с создания навигационных приборов. Мы ожидаем HELEN3C отход от 25R в Брюсселе:

Боковые: При 700ft QNH RT (правый поворот) для перехвата R-316 (316) радиальная Hui для HELEN

Вертикаль: Крест P-281 BUB на уровне или выше 1700ft QNH



SID включает в себя ссылку на 2-х VOR:

- HUL (117,55 МГц)
- BUB (114,60 МГц)

Как мы должны перехватить 316 радиальных (исходящие) от Hul, мы поместим эту VOR в NAV1. Для Bub мы в основном заинтересованы в DME, поэтому мы можем поставить это в NAV2, мы также можем увидеть настоящие радиальные на RMI, чтобы проверить, если мы пересекли радиальные 281.

Все Сиды отходя от 25R имеют начальную высоту зазора до FL60 (высота перехода 4500ft в Бельгии). ВПП курс на ВПП 25R составляет 247, поэтому мы помещаем курсовую ошибку в 247. HDG, СПД, АЛТ, настройки CRS могут быть установлены с помощью левой и правой кнопки мыши на выделенных зон клик, обозначенных знаком «+» или " -> текст всплывающей подсказки. Левый щелчок изменит настройки в небольших шагов, щелкнув правой кнопкой мыши изменится в больших шагов.



Загрузка план полета в ХДС / INS

Начните с убедившись, что вы скопировали файл «1.pln» в нужный каталог (см начало урока).

Откройте всплывающую панель CDU и выполните следующие действия:

1. Установите переключатель путевую в «1»: когда мы загружаем план полета, первая точка маршрута в плане полета будет идти в положение путевой точки 1
2. Убедитесь, что кнопка <REMOTE> нажата (кнопка горит) на обоих ХДС
3. Установите главный поворотный переключатель в положение DSRTK / STS и установите небольшой поворотный переключатель в положение AUTO
4. Щелкните правой кнопкой мыши на номер <1> на клавиатуре ХДС,



это начинает последовательность плана
полета нагрузки на свет в левом верхнем
углу CDU



- окрасится в оранжевый цвет
- Щелчок левой кнопкой мыши число <1> на клавиатуре CDU, чтобы ввести номер плана полета. В этом случае число плана полета «1». Номер один на экране правых данных появляются
 - Щелкните левой кнопкой мыши по кнопке <Insert>, чтобы загрузить план полета
 - Свет в левом верхнем углу CDU становится зеленым, показывая, что план полета был успешно загружен. По крайней мере, первые 9 путевых точек являются ...
 - Левые данные теперь отображают первоначальный заголовок к первой точке маршрута, право данные показывают имя первой точки: «HELEN»
 - INS теперь будет работать в режиме плана полета (зеленый свет), чтобы отменить режим плана полета и переключиться в ручной режим, нажмите дважды на зеленый свет

Вот краткий обзор нашего плана полета, рядом с планом полета вы можете увидеть, который путевой находится в этом положении в ИНСЕ после загрузки плана полета.

План Microsoft Flight Simulator Flight

Брюссель Национал > Хитроу

Waypoints	марш п	Alt (Алтим.)	HDG	Расстояние	
				ножка	
				Rem	
EBBR				200	
HELEN (Точка маршрута)	-D->	12251	311	30,6	1
				169,4	
COA (Другие)		22000	289	20,4	2
				148,9	
KEGIT (Точка маршрута)		22000	291	10	3
				139,0	
Саксонского (Точка маршрута)		22000	291	24,2	4
				114,8	

SUMUM (Точка маршрута)		22000	291	15,6 99,2	5
LOGAN (Точка маршрута)		22000	290	19,6 79,6	6
Трипо (Точка маршрута)		22000	265	19,8 59,9	7
SABER (Точка маршрута)		15000	264	5.0 54,9	8
BRASO (Точка маршрута)			265	10 44,9	9
D85L (Точка маршрута)			264	7,3 37,6	В настоящее время не загружен
LAM (другой)		7000	265	12,6 25,0	В настоящее время не загружен
EGLL (аэропорт)		83	248	25,0 0.0	В настоящее время не загружен



Накладные панели

Вернитесь к верхней панели, чтобы:

- Включите оконное тепло, установите переключатели питания в положении ON или LO
 - О Всем FAULT огни должны быть выключены
 - Включите знак FASTEN Seatbelts
 - Поворачивать на No Smoking знака О
- Установка AUTO больше не используется



Герметизация панели (Shift-8 или 8)

Наддув подпанель является частью панели бортинженера.

A300 имеет 2 избыточного давления в кабине системы, которые работают независимо друг от друга. Мы будем использовать систему 1, но мы также настройки системы 2 в случае, если система 1 потерпит неудачу.



1. Указывает текущее дифференциальное давление в фунтах на квадратный дюйм (фунтов на квадратный дюйм), это разность давлений между внутренней частью кабины и атмосферой снаружи. Максимальный, нормальный перепад давления 8.25psi
2. Показывает вертикальную скорость кабины
3. Показывает текущую высоту кабины (кнопка на правой нижней части этого диска используется для установки текущего QNH, выше высоты перехода, установленного давления на 29,92 дюйма ртутного столба)
4. Верхняя часть этого набора устанавливается поворотом ручки под номером 5 и показывает выбранную высоту кабины во время круиза. Маленькие цифры показывают, крейсерская высота в 1000 футов шагов, большие цифры на циферблате показывают соответствующую высоту кабины (также в 1000 футов шагов). Мы будем крейсерской FL220 так повернуть диск таким образом, белая линия пересекает 22 на маленьком циферблате, которое соответствует высоте кабины 1500ft
5. Ручка для установки высоты круиза кабины
6. Используется для установки QNH для регулятора высоты кабины, на земле, установленной на местном QNH, при пересечении высоты перехода, установите 1013,25 МБ или 29,92 дюйма ртутного столба
7. Ручка для установки вертикальной скорости кабины. Значение по умолчанию является 400ftm, максимум 2000 футов в минуту

Подготовка Контрольный

START-UP И ОТКАЗ

ВСУ СТАРТ (ТОПЛИВО ПАНЕЛЬ СДВИГ-7 или 7)



Мы выполним двигатель начать использовать АРУ стравливания воздуха.

Открыть панель топлива, ВС подпанель расположена справа от датчиков топлива. Установите главный переключатель в положение ВКЛ, включить топливный насос и установите переключатель системы управления для NORM.



Затем нажмите на кнопку START. запуск АРУ полностью автоматизирован и занимает примерно 1 минуту. Вы впервые заметили увеличение N2 и уменьшения количества масла, как масло получает накачку вокруг ВС. Затем EGT начнет расти и N1 идет вверх. ВСУ использует топливо из левых

резервуаров.

После того, как ВС и работает, мы можем переключить подачу электрики в ВСУ. Подача пневматика переключился на АРУ автоматически, так как это была установка ранее на предыдущей командой.

CONNECT TO CONNECT JETWAY ЦД
СВЯЗАНЫ
ГИДРАВЛИКА TOP OFF
FIRE БУТЫЛОК ПОЛНЫ

4 ШООНЕ
V

Нам не нужна власть земли поставлять больше, таким образом, мы отменим, что через наладку панель



Sir

SPEED BUG НАСТРОЙКИ

И Начните настройку ошибки скорости для взлета. Мы включили скрытый щелчок зоны на воздушной скорости

V-скорости основаны на текущей массе соответствующего



Настройки по умолчанию основаны на 8 ламели - установка 0 закрылков. Для того, чтобы быть уверенными, используются правильный вес, начните нажав на общую кнопку скрытого веса на индикаторе веса на главной панели.



Настройка N1 Компьютер

Переходим к компьютеру N1 выбрать TO или FLX засунуть установку. Компьютер N1 является частью капитана субпанели, который можно открыть, нажав на скрытый щелчок пятно над левым индикатором обратной тяги.

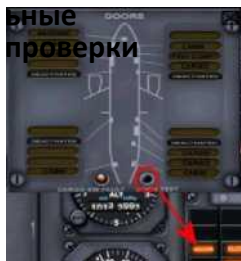


Для того, чтобы экономить топливо и продлить срок службы двигателя, вы должны попытаться подать в суд FLX TO, когда это возможно, как общее правило, установить предполагаемую взлетную температуру, что позволит получить в N1 предел примерно 101-108%. Для нашего текущего взлетного веса и длинной взлетно-посадочной полосы в Брюсселе, мы будем использовать предполагаемую температуру 40 ° C, что приводит к взлетной N1 на 101,4%.

Для взлетной массой более 345 000 фунтов или для короткой взлетно-посадочной полосы, используйте TO вместо FLX TO.

Закройте всплывающую панель капитана снова

Заключитель



После того, как зазор запуска был получен, мы включаем свет маяка, на верхней панели, это оповещает всех, что мы собираемся запустить двигатели.

Убедитесь, что стояночный тормоз установлен и достаточное давление остается в желтой системе (дроссель от аккумулятора квадрант).



Откройте двери субпанель и нажмите кнопку TEST, чтобы убедиться, что все двери закрыты, и загорается индикатор останется выключенным и DOORS предупредительный световой сигнал идет на MWP.

На панели топлива набора БАК 1А и 2А НАСОС переключателей в положении ON, установить БАК 1 и 2 насоса переключается в положении

AUTO, установить С БАК НАСОС переключателей для отключения, как у нас нет никакого топлива, загруженного в этом резервуаре.

На странице пневматики закрыть пакет VALES избежать загрязненного воздуха, поступающего в кабину после запуска двигателя.

ПЕРЕД PushBack или начать контрольный СПИСОК

ДВИГАТЕЛЬ СТАРТ



Обычно двигатель 2 запускается первой (правая сторона). Открыть верхнюю панель, старт панель двигателя находится в середине верхней панели.

Установите переключатель старта руки на ARM, это откроет стартовые клапаны (гаснет в течение примерно 3 секунд). Поверните ENG

START переключатель, чтобы начать или В (использование чередующихся систем между полетами).

Проверьте с наземной команды, которые вы можете запустить двигатели и спустить кнопку ENG 2 старта (желтая кнопка / блестящий) на левой кнопкой мыши по кнопке.

Закройте верхнюю панель и откройте панель дроссельной заслонки. Когда правый двигатель N2, попадает 20% переключатель на переключателе топлива номер 2. Повторите тот же процесс для двигателя № 1. Расход топлива после запуска двигателя должна быть около 1320-1350lbs / час на каждый двигатель.

После того, как двигатели стабилизировались проверить датчики N1-FF-N2 они должны показать примерно 20-40 (0) -60. Вернитесь к верхней панели и установите переключатель рычага запуска обратно START ABORT. Поверните поворотный переключатель ENG START проверить.



После запуска

Тем не менее на верхней панели, включите гондолы выключателей защиты против льда и проверить клапан не согласен зажигаются огни на, рядом отключить защиту льда снова, как нам не нужно сегодня.



Открыть панель дроссельной заслонки снова и установить шаг отелдку около 2,8-3,0 с помощью элементов управления джойстика или стандартных команд FSX клавиатуры.



Перехожу к панели электрооборудования, в это время ВС продолжает оказывать всю электроэнергию. Мы должны переключить

источник питания к двигателям.

Установите генератор ВСУ переключатель в положение OFF и GEN 1 и GEN 2 переключается в положение ON. Только APU GEN OFF свет должен гореть



ВСУ продолжает поставлять некоторое количество воздуха в систему пневматики, прежде чем мы закрыли APU мы должны переключить пакеты и выключать воздух кровотоцит от ВС.



Теперь мы можем безопасно выключить APU.

Перемещение назад к панели ВСУ и выключить главный выключатель ВСУ и топливный насос.

APU перейдет в выключенное состояние в автоматическом режиме. Она занимает около 1,5 минуты для APU, чтобы закрыть.

Подняться над головой и включите демпфер рыскания и



тангажа

ОТДЕЛКА. Автопилот не будет работать, когда демпфер рыскания не включены.

Установить как пристегнуть ремень безопасности и No Smoking
ПРИЗНАКИ в положение ON.



Нажмите Shift-P, чтобы начать тягемое. Для включения нажмите «2». Нажмите Shift-P еще раз, чтобы остановить тягемое.



После буксировки, установите стояночный тормоз. Нажмите кнопку повторного вызова на мастер-предупредительной панели и проверьте нет больше сигнальных ламп (для стояночного тормоза света за исключением).



Sim Check Airbus A300B4-300
Установите выключатель предкрылки на взлетном положении. В этом случае установите ручку заслонки в первое положение (перекладины 8 / ЗАКРЫЛКИ 0).

После запуска контрольного списка

ТАКСИ

Мы получили разрешение на такси до RWY25R. Мы будем рулить по РД R, инакомыслящих и провести короткий на ВЗ.



Установите свет носа в ТАКСИ, увеличить дроссель первоначально около 38% N1, когда мы двигаемся газом может быть уменьшен, чтобы мы поддерживать скорость такси 15-20kts. Когда вы начинаете рулить, проверьте тормоза. В такси, всегда тормоз перед тем не входя в поворот и не в то время как в очереди.

Во такси, проверьте управление полетом, чтобы убедиться, что они могут свободно перемещаться по всему диапазону. Вооружитесь тормоза скорости (Shift- /).

Обратите внимание, что в FSX на скорости тормоза идут автоматически, когда дроссель установлен на холостом ходу.

Проверьте V ошибки снова на индикаторе воздушной скорости, а также проверить предел N1 на компьютере N1.

Сканирование пилотажных приборов для ненормальных флагов. Confirm кабина наддув настроен правильно.

Откройте панель дросселя и нажмите кнопку TO CONFIG TEST. При нажатии этой кнопки компьютера будет проверять закрылки / планку, облицовку шага и скорость положение



тормоза для настройки взлета. Если какой-либо из них не правильно установить вверх-, сигнализация конфигурация будет звучать и красный свет CONFIG идет на MWP

Такси проведения ВЗ и удержания, установите стояночный тормоз.



ТАКСИ контрольный СПИСОК

Перед взлетом

Поговорите с башней управления для оформления взлета.

Откройте гидравлика окна (Shift-3 или 3) и проверьте температуру тормоза, если один из тормозов слишком жарко, включите тормоза вентилятора. Не взлет с горячим тормозом, так как это может привести к снижению производительности торможения в случае прерванного взлета. Индикатор BRAKE TEMP покажет самую высокую



температуру 8 тормозов.

Мы оставим пакеты в течение этого вылета (низкий взлетный вес и много длины взлетно-посадочной полосы).

Откройте панель топлива и выключить насосы центра топливного бака (нет топлива в центральных танках так или иначе, но вы никогда не должны взлет с центральными танками, поставляющих топливо для двигателей). Установить как танки запорные клапаны и переключатели насоса затворить.

После получения взлетного клиренса, состава и включить взлетные огни и стробы (накладные панели).

На взлетно-посадочной полосе, проверьте компас и HSI заголовков.

Установите транспондер «ТА» с диапазоном TCAS 5 или 10 нм, установите правый нижний переключатель в положение «сверху».

На блики щит, рука авто дроссель (A / T).

Установите AUTOBRAKES в MAX.



На панели топлива включить все три датчика тепловых выключателей. Нажмите кнопку <RECALL> на MWP, чтобы убедиться, что индикаторы не горят,

следующее нажатие клавиши <TO INH> на MWP и проверить свет идет, это остановит несущественные предупреждения на MWP, чтобы

Перед взлетом контрольного списка

СНИМАТЬ

Мы будем выполнять статическое взлетать, это означает, что мы придем к полной остановке на взлетно-посадочной полосе до начала взлета.

Взлет и начальные подъемы могут быть очень напряженным время в кабине, особенно в 1 опытной эксплуатации в! Прочитайте всю процедуру взлетной перед попыткой процедуры, чтобы вы знали, чего ожидать и делать.

Это также хорошее время, чтобы познакомить вас с одним из самых важных инструментов на A300B4, когда дело доходит до автопилота: Провал и производительность индикатор или ФПИ. ФПИ является единственным действительным показателем, чтобы показать, какой режим автопилота и автоматический дроссель занимают в любое время! ЗЕЛЕНый режимы в настоящее время активные режимы, режимы ORANGE занимают режимы, они не активны.

Вот так...

PILOT ACTION FPI

- применять тормоза после линии вверх
- увеличить дроссели примерно 80% N1 и подтвердить оба двигателя золотник вверх в том же темпе
- отпустить тормоза и нажать



кнопку тоги

- запустить часы
- проверить, что цель N1 достигается 80-100kts
- держать курсовое управление с помощью педали





ниже 100kts приложите небольшое давление вперед хомута для максимального рулевого управления после V1 (белый указатель) там больше нет остановки, вы должны продолжать взлёт в V2 (желтый указатель) начинает вращаться с примерно 3 ° в секунду, продолжает вращение до 15 ° носа, когда существует положительная скорость подъема, втягивания механизма. Когда шестерни свет выключен, установите рычаг переключения передач в нейтральное положение регулировки высоты звука для поддержания V2 + 10 до V2 + 20 приборной скорости (приблизительно 18 ° до носа) на 700 футов начать неглубокий правый поворот, чтобы перехватить 316 радиальной исходящую Nul

обезвредить наземные интерцепторы на высоту 1700 футов, установленных CR тягу на N1 компьютере и опустить нос, чтобы поддерживать скорость V2 + 10 до V2 + 20 (около 15 ° носа)

на 3200 футов, понизить нос до 10 ° вверх, чтобы увеличить скорость до VFTO (красный указатель) отвод рейки при прохождении B4 (желтый указатель) заданную скорость ошибок в 250kts

установить автопилот HDG ошибку в текущую рубрику

включение автопилота. Показания FPI перевести: автоматический

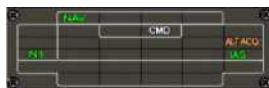
дроссель поддержания N1 ссылки, ось рулона поддерживает заголовок, установленный в окне HDG и режим основного тона пытается сохранить текущую вертикальную скорость (шаг). Вы можете изменить вертикальную скорость вручную (с

- ярмо) увеличение или уменьшение шага, автопилот будет пытаться поддерживать вертикальную скорость, которую вы имели, когда гнет был помещен обратно в нейтральном положении

- при достижении 250 KTS включить режим IAS, самолет теперь будет регулировать шаг 250, чтобы поддерживать KTC 31 -



- теперь, когда мы находимся на стабильной заголовке к HELEN, откройте CDU, нажмите <WP CHG> (1), а затем <0> (2) и <1> (3) и, наконец, <INSERT> (4) на клавиатуре ЦДА. INS будет командовать заголовком прямо на Точку 1 из текущей позиции (путевой точки 0). Нажмите NAV на блики экрана, автопилот будет отключен режим HDG и следуйте входы
- от ИНС, установить GPS / V / L переключатель (на блики щита) к <GPS>
- проходя 4500 футов, установить все
- высотомеры в 1013,25 или 29,92
- выключить посадочные огни
- выполнять после взлета контрольного списка (мы пропустили некоторые элементы, но это практически невозможно выполнить все проверки во время работы на 1 человек



ПОДЪЕМ

- контроль Брюссель очищает нас FL190
набор 19000 в окне ALT
- проверить избыточное давление в кабине работает правильно и высота кабины увеличивается
- проходя FL100 набор SPD ошибка 300, установите ползунок VSPD в 1500fpm и включить режим VSPD
- выключить огни ВПП
- изменить режим N1 на CL (или поддерживать CR держать подъем в разумном темпе на текущем низком весе)



- когда индикатор скорости полета достигает 300, включить режим IAS





- когда ALT ACQ становится активным (загорается зеленым на ИПИ) входят в зацепление SPD режим автоматического дросселя. Самолет теперь будет уменьшать скорость набора высоты на 900-1000fpm и выравнивают на FL190



- самолет будет выравниваться на FL190 и ALT становится активным режимом вертикального
- убедитесь, что INS происходит автоматическое переключение на следующую точку маршрута при прохождении HELEN
- контроль Брюссель очистил нас до FL220; наша просьба крейсерского эшелона. Набор ALT окно 22000 и нажмите Alt ACQ, ALT ACQ зеленый будет заниматься, и самолет сделает медленный 1000fpm подняться до FL220, поддерживать режим SPD как А активный режим / Т.
- когда достигающие FL220 включить режим CR (если он не был еще выбран) на компьютере N1, мы сейчас 10-12 минут от взлета



Круиз

Монитор топлива используется изнутри наружу, и использование топлива, как ожидается.

Убедитесь, что система кабины наддува выполняет, как ожидалось, и следить за прогрессом через различные путевые точки. Установите радиоприемники COA (110.05MHz) и LAM (115.60MHz), как мы будем проходить эти путевые точки в конце полета. Перепроверить свою позицию в отношении этих точек, чтобы обнаружить любые ошибки навигации от ИНСА!

После того, как мы прошли COA VOR, Брюссель очищает нас прямо к Саксонскому, который является границей бельгийского воздушного пространства.

Saski является путевой точкой 4 в INS, чтобы перейти непосредственно к Saski из положения: открыть ХДС, на левом (основном) ЦД: нажмите <РГ CHG> (1), нажмите <0> (2), а затем <4> (3), нажмите клавишу <ВСТАВИТЬ> (4)

СНИЖЕНИЕ И ПОДХОД ПОДГОТОВКА

подход Briefing

Это действительно короткий полет и у нас нет времени, чтобы тратить. Итак, давайте посмотрим, что мы можем ожидать, при заходе на посадку в Хитроу.

Мы ожидаем, чтобы приземлиться на ВПП 27L и типичный СТАР из Брюсселя является прибытие LAM3A.



В основном начальный этап захода на посадку в Хитроу начинается в точке, называемой LOGAN, который расположен 54.9NM от LAM VOR на 085 радиальной. Оттуда мы переходим к Трипо, Sabre, BRASO и LAM, все на той же радиальной. У нас есть одно важное ограничение высоты на SABER (30nm от LAM), которые мы должны пройти в FL140. Минимальная высота над LAM является FL70 и высота перехода 6000feet. QNH на EGLL 1013 поэтому уровень перехода FL70.

Для того, чтобы определить нашу начальную вершину точки спуска (TOD) мы используем простое правило эмпирического:

TOD = потеря высоты в 1000 футов * 3

Как мы крейсерские FL220 и должны быть SABER на FL140, мы начнем спуск $8 \times 3 = 24$ nm миль от SABRE, который более или менее LOGAN. Наша скорость спуска будет равна:

Скорость спуска = Путевая скорость * 5

который будет вокруг 1800-2000fpm.

Далее мы переходим к заключительному карте захода на посадку.



Эта диаграмма дает нам более важную информацию. Это показывает курс ILS (272 °) и частоту (109.50MHz), а также высоту принятия решения (200 футов AGL) и минимальную безопасную высоту в диапазоне 25nm вокруг аэропорта, который составляет 2300 футов.

Мы сделаем полные закрылки посадки, поэтому мы будем использовать автоматически рассчитанные скорости захода на посадку и конечную скорость захода на посадку, равные ВАППЫ + 5kts.



После посадки мы должны такси к главному грузового перрона, мы освободит ВПП на высокой скорости выхода S6. Мы будем использовать MED или HI autobrakes настройки для того, чтобы освободить взлетно-посадочную полосу как можно быстрее. Это оно ! Убедитесь, что вы знакомы с этой процедурой, так что вы знаете, что делать, когда он получает очень занят в кабине позже в полете!

Спуск Подготовка

- проверить оставшееся топливо и перекрестную проверку в отношении ожидаемого топлива
- нажмите кнопку RECALL на MWP и проверки
- получить информацию на посадку EGLL: ветер спокойный, QNH 1013, ожидать RWY27L
- установить NAV1 в Lam на 115.60MHz, установите NAV2 в НБН на 113.75MHz. Установите CRS в 085, как это радиальное мы будем следовать в LAM
- нажмите скрытую зону щелчка на ACE, чтобы установить ошибки скорости
- установите DH на 200 футов
- Настройка системы наддув
 - О установить целевую высоту для давления в кабине до аэропорта места -400feet
 - О установить QNH регулятора давления до давления QNH кабины аэропорта О давлении, установленное давление аэропорта
- Зазор спуск Запрос

СНИЖЕНИЕ КОНТРОЛЬНЫЙ

СНИЖЕНИЕ

PILOT ДЕЙСТВИЯ

- По мере приближении LOGAN точки мы устанавливаем окно ALT 14000 футов, это будет нашей первой целью высоты над SABER
- когда мы переходим LOGAN нажмите кнопку IAS заниматься IAS вертикального режима, также нажмите ALT ACQ, чтобы активировать защиту высоты (ALT ACQ оранжевую). Авто дроссель автоматически отключается, и мы уменьшаем газ до приблизительно 50-55% и смотреть на высоту самолета вниз, чтобы поддерживать
- Скорость мы были, когда режим IAS занимался (300kts)
- на MWP нажмите на THR кнопку OFF, чтобы остановить THR OFF свет мигает
- как самолет приближается FL140 ALT ACQ будет зеленеть и МСФО уходит ^ Активировать режим SPD
- наша следующая цель высоты составляет 6000 футов в 11NM DME LAM на радиальных 275 исходящих. Это еще 41 миль от SABRE, и нам нужно только около 24nm к спуску на эту высоту. Таким образом, мы не торопились спуск прямо сейчас. С другой стороны, мы должны быть на 250kts 12 nm от LAM, которая от 18 nm сабли. Нам нужно около 10nm, чтобы уменьшить скорость, мы начнем сокращение въездного 22 nm LAM. Набор 250 в скорости циферблате автоматического дросселя, чтобы начать сокращение
- когда мы установили на 250 KTC, установите 6000 футов на окне ALT и нажмите VSPD для спуска, не



забудьте вооружиться ALT ACQ однако для защиты высоты.
Мы спускаемся на приблизительноном 1500-1800ftm. Как и мы



очень близки к LAM, который является последним использовать
путевой наш план полета мы теперь будем переключаться в
режим HDG (не забудьте установить GPS / VL вернуться к V / L!)
следовать 085 радиальным Входящей LAM , так как мы летаем
Inbound радиальное удобнее установить 265 в АСБ циферблатом

- проходя FL100 поворот на посадочные огни
- прохождение FL70 (уровень перехода) Набор высотометры к QNH
- на 6000 футов поддерживать
исходящую LAM на радиальной 275
до 11NM DME



- в 11DME начать левый поворот, чтобы перехватить RDL129
исходящий BNN. Перед входом в поворот или время в свою
очередь, поддерживая 6000 футов, снизить скорость до VFTO
(красная ошибка).
- начать поворот, установив HDG 180, в соответствии с
существующим радиальным на RMI, как вы будете продолжать
поворот установить HDG 160, мы будем использовать этот
заголовок для перехвата 129
радиальных. Набор BNN в NAV1
(113.75MHz) с курсом 129

- на N1 компьютере выберите GA
- в 15DME НБН (по-прежнему в свою
очередь) установить ALT на 3500 футов
и участвовать ALT ACQ зеленый для
медленного спуска. Снизить скорость
до 180 КБСОВ и установить переключатели 8 (закрывки ручку 1
вниз)



- на 19DME BNN, повернуть направо 180 (короткое основание
ноги) когда она будет создана на заголовок 180 HDG набора
240, чтобы перехватить ILS 27L
- установить NAV1 в 109.50MHz, конечно 272
- уменьшить скорость до 160 КБСОВ и установить закрывки ручку в
положении 2 (переключатели 8 / ЗАКРЫЛКИ 8)
- Режим рука APPR когда на перехват заголовка
- после пересечения радиальной 134 BNN, продолжает вплоть до
3000 футов

причаливание

установить NAV2 для
109.50MHz проверки

высотомеров снова

проверить высотомеры радио, живы

однажды возникнув на локализатор и глиссады,
активизируют пилотажный 2

установить окно ALT 3000 футов, пропущенная высота
подхода при 4 DME проверить высоту (должна быть 1400
футов над уровнем моря) снизить скорость до ВАПП + 5kts
(примерно 138kts) и добавьте закрылки, как вы уменьшите
скорость

расширить шасси и вооружение сухопутных спойлеров (Shift-
/) включить свет носа





контрольный перечень

- на высоте 1000 футов над уровнем моря расцепить автопилот и перейти вручную
- мониторинг профиля спуска и LLZ сделать небольшие корректировки, чтобы остаться установлено
- начать сжигание на 30 футов AGL
- на 20 футов AGL набор дроссели на холостом ходу
- при приземлении убедитесь, что наземные спойлеры идут вверх, если не установить основные спойлеры вручную (Нажмите «/»)
- проверить дроссельную заслонку на холостом ходе и активировать реверс
- проверить авто тормоза работают, если не применять ручное торможение
- при 80 КБСЕ дезактивировать реверс
- при скорости 40kts, применить ручное торможение для расцепления авто тормозов
- освободило ВПП на S6

ПОСЛЕ ПОСАДКИ

- выключить посадочный свет и установить нос огни на ТАКСИ
- установить транспондер в режим ожидания
- во время руления: убирать закрылки / предкрылки и скорость тормоз и установите шаг обвязку 1 ° вверх
- запустить ВСУ
- включить тормоза вентиляторов для охлаждения тормозов
- открыть панель топлива и повернуть датчик нагревается от



Высидившись контрольный список

СТОЯНКА

После прибытия на место стоянки,



установите стояночный тормоз.

На панели электрики, установите переключатель APU GEN положение. Переключатель топлива к двигателям.

Откройте набор вверх панель, нажмите на меню GROUND и подключение внешнего воздуха и мощности.

GEN и GEN2 переходят в СБРОС OFF.

На панели электрики установите переключатель EXT PWR к NO (1), и установить Gen1, ВСУ

Наконец, выключите APU и подождите, пока последовательность автоматического выключения не завершится.

Возьмите сухое полотенце и

вытереть лоб WELCOME TO

LONDON!