

Изменения и дополнения по сравнению с версией 2.2.2

1. Панель ввода данных:

- а) добавлен флажок **«КВС»**. Если флажок установлен – команды подает виртуальный КВС, т.е. как раньше. Флажок не установлен – команды подает пользователь (см. «Описание» п.20);
- б) изменена панель буксировки.

2. Панель ВШ:

- а) изменен шаг установки высот – через 50 м (ТВГ, высота начала разворота при выполнении схемы выхода, высота круга);
- б) при переключении высоты ТВГ с метров на футы (и наоборот) пересчет происходит автоматически;
- в) если активирован план полета на панели ввода данных, то высота ТВГ устанавливается автоматически в зависимости от выбора ВПП (данные находятся в файле «Ту-134 расчет полета.xls» на листе «Аэропорты»);
- г) если номер ВПП взлета аэропорта вылета на листе «План полета» в файле «Ту-134 расчет полета.xls» стоит не на первом месте, надо до запуска предполетной проверки выбрать номер необходимой ВПП по списку, тогда при выполнении предполетной проверки **«ВШ»** настроит радиосредства выбранной ВПП. После настройки последнего АРК установленные данные будут использоваться для аэропорта посадки.

3. Изменена логика расчета начала снижения. Теперь расчет производится по двум критериям. Первый – по профилю снижения 1:20, второй – по вертикальной скорости 10 м/с. Т.е. что раньше наступит. Например, если мы летим на эшелоне 10600 метров со скоростью 800 км/час, то по профилю 1:20 снижение надо начинать за 212 км до АП посадки, а по вертикальной скорости за 235 км. Это сделано для того, чтобы успеть погасить скорость к моменту выпуска шасси, что не всегда получается при начале снижения по профилю 1:20, особенно при попутном ветре.

4. Возможность подачи голосовых команд (голосовое управление) в качестве КВС (см. «Описание» п.20).

5. После установки стояночного тормоза фразу «Кабина, аэродромное питание подключено» произносит наземный техник. **«ВШ»** произносит «Аэродромное питание подключено» после включения тумблера РАП-ВСУ в положение РАП.

6. При предполетной проверке добавлены фразы:

КВС – «Запустить ВСУ»

ШТ – «Штурман к запуску ВСУ готов».

7. Озвучены действия БМ, КВС, ШТ при проверке авиагоризонтов во время подготовки к полету (см. «Описание» п.21).
8. После запуска двигателей добавлена проверка управления (см. «Описание» п.22).
9. После команды КВС «Режим номинальный» 2П ставит режим 93%. По команде КВС «Малый газ» 2П ставит МГ.
10. Перекладка стабилизатора после выпуска шасси производится в соответствии с РЛЭ:
если положение указателя триммера РВ после выпуска шасси менее 1,5 делений на себя, то стабилизатор выпускается на 1,5 град., если 1,5 и более, то на 2,5 град.
11. Добавлено чтение ККП после перехода на давление аэродрома посадки, при полетах по кругу. Карта читается после завершения второго разворота.
12. Реализовано прослушивание позывных сигналов маяков РСБН (см. «Описание» п.23).
13. При возврате на аэродром вылета **«ВШ»** рассчитывает курс к третьему развороту и расчетную вертикальную скорость снижения (см. «Описание» п.24).
14. После пролета ППМ **«ВШ»** настраивает радиосредства участка маршрута в следующей последовательности: РСБН, Курс-МП, АРК (с прослушиванием позывных), а не все сразу как раньше.
15. Для возможности коррекции НАС по VORDME в файл «Ту-134 расчет полета.xls» добавлен лист «VOR».
16. Увеличен список озвученных аэропортов (см. «Описание» стр.32).
17. Скорости V1, Vr, V2 устанавливаются автоматически.

Установка

Если была установлена более ранняя версия «экипажа» перед установкой сохраните отдельно свои данные с листов «Аэропорты» и «NDBVOR», из файла «Ту-134 расчет полета.xls».

Запустите инсталлятор. Предварительное удаление предыдущей версии пакета не требуется.

Приятных полётов!!!