

ТРЕНИРОВКА РР-В

Программа тренировки

- разбор вопросов, возникших в ходе самостоятельной подготовки, с учетом предыдущей тренировки
- основные аэронавигационные средства: краткий обзор
- основные приборы ВС: краткий обзор, устройство и назначение
- теория кросс-кантри полетов, аэродром вылета, маршрут, аэродром прилета
- составление и разбор полетного плана

Основные аэронавигационные средства.

Краткий обзор.

Основные навигационные средства

- NDB station (Non Directional Beacon) - приводная радиостанция (ПРС)
- VOR station (VHF Omnidirectional Range) - Всенаправленный радиомаяк
- DME station (Distance Measurement Equipment) - Импульсная дальномерная система
- ILS (Instrument Landing System) - КГС
- GNSS - (Global Navigation Satellite System) – GPS / GLONASS

Соответствующие навигационные приборы

- ADI (Attitude Director Indicator) или EADI (Electronic ADI) - Авиагоризонт
- ADF (Automatic Direction Finder) - АРК
- HSI (Horizontal Situation Indicator) - Плановый навигационный прибор
- RMI (Radio Magnetic Indicator) - РМИ радиомагнитный индикатор
- CDI (Course Deviation Indicator) Указатель курса
- EFIS (Electronic Flight Instruments System):
 - PFD (Primary Flight Display)
 - ACAS II TCAS II



Основные приборы ВС.

Краткий обзор. Устройство и
назначение.

Основные приборы ВС.

1. Airspeed indicator - Указатель скорости
2. Attitude indicator - Авиагоризонт
3. Altimeter - Высотомер
4. Turn coordinator - Указатель поворота и скольжения
5. Heading indicator - Указатель курса
6. Vertical speed indicator - Вариометр

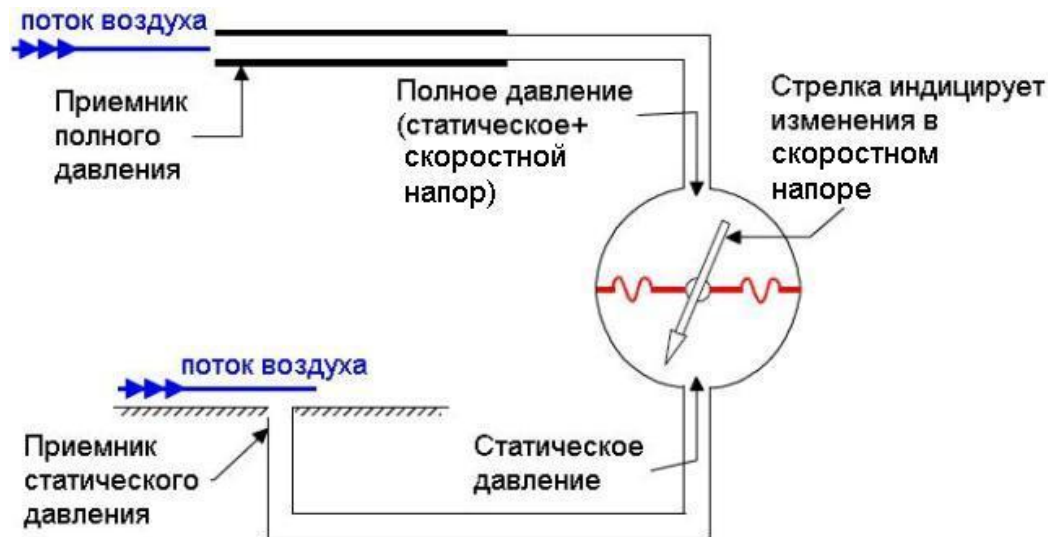


AIRSPEED DEFINITION

- Indicated airspeed = IAS
- Calibrated airspeed = CAS
- Equivalent airspeed EAS
- True airspeed = TAS
- Ground speed = GS

Indicated airspeed = IAS

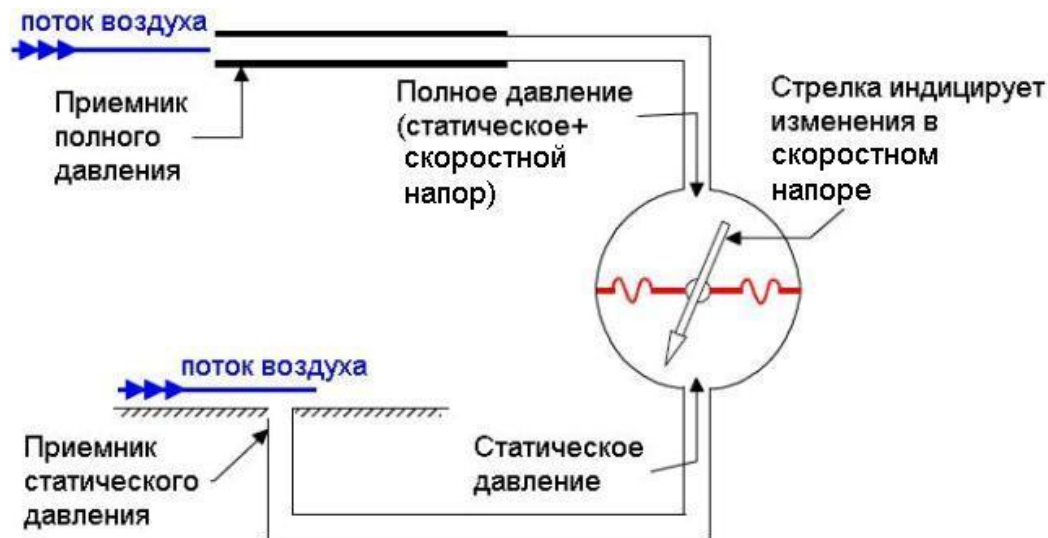
Приборная воздушная скорость – это скорость, отображающаяся на указателе скорости.*



* Верно для Cessna 172

Calibrated airspeed = CAS

Индикаторная земная скорость – это IAS с внесенными поправками на ошибки самого указателя и приемников статического давления (аэродинамическая и инструментальная погрешности).



Equivalent airspeed = EAS

Эквивалентная воздушная скорость (приведенная к стандартным условиям полета) – это CAS с учетом поправки на сжимаемость воздуха.

Воздух сжимается внутри приёмника полного давления и имеет повышенную плотность. Особенно это проявляется на больших скоростях полёта (более 1 маха) и ведёт к погрешностям индикации.

True airspeed = TAS

Истинная воздушная скорость – это скорость относительно невозмущенного воздушного потока, которая равняется CAS, скорректированная с учетом высоты и температуры. Проще говоря, скорость воздушного судна в воздушной массе.

Именно эту скорость мы указываем в полетном плане.

Ground speed = GS

Путевая скорость – это TAS с поправкой на составляющую ветра.

Она представляет собой скорость перемещения проекции воздушного судна на земную поверхность.

ISA - международная стандартная атмосфера

Условное понятие, принятое для описания закономерностей изменения температуры, давления и некоторых других параметров с высотой.

За точку отсчета принято:

15°C на уровне моря при давлении 1013,25hPa.

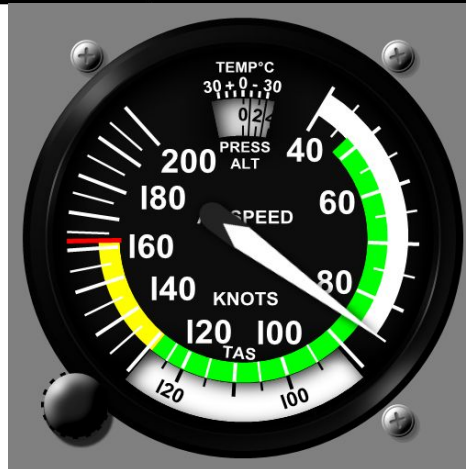
Температура стандартной атмосферы снижается на 6,5°C на каждый километр высоты ($\approx 2^\circ\text{C}$ на 1000ft) до тропопаузы на высоте 11 км.

Для малых высот понижение давления на 1 гПа приблизительно соответствует увеличению высоты на 28 футов.

На уровне моря в условиях стандартной атмосферы:
CAS = EAS = TAS

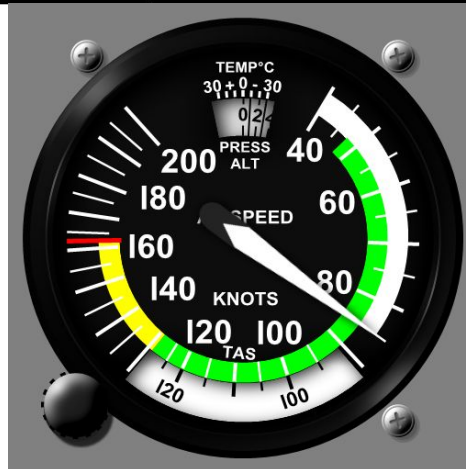
AIRSPEED INDICATOR MARKINGS Cessna 172

MARKING	KIAS VALUE OR RANGE	SIGNIFICANCE
Red Arc*	20 - 40	Low airspeed warning.
White Arc	40 - 85	Full Flap Operating Range. Lower limit is maximum weight V_{SO} in landing configuration. Upper limit is maximum speed permissible with flaps extended.
Green Arc	48 - 129	Normal Operating Range. Lower limit is maximum weight V_{S1} at most forward C.G. with flaps retracted. Upper limit is maximum structural cruising speed.
Yellow Arc	129 - 163	Operations must be conducted with caution and only in smooth air.
Red Line	163	Maximum speed for all operations.



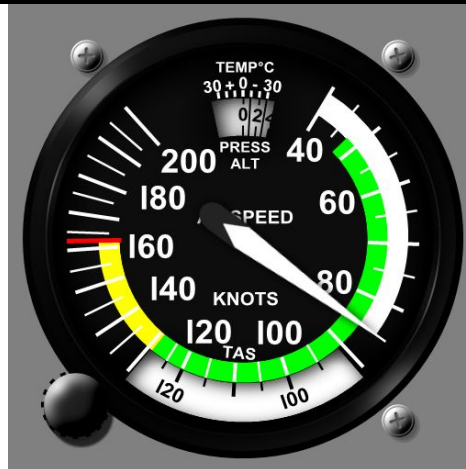
AIRSPEED INDICATOR MARKINGS Cessna 172

MARKING	KIAS VALUE OR RANGE	SIGNIFICANCE
Red Arc*	20 - 40	Low airspeed warning.
White Arc	40 - 85	V_{S0} сваливание в посадочной конфигурации - V_{FE} максимальная скорость с закрылками выпущенными более 10 градусов.
Green Arc	48 - 129	Нормальный скоростной диапазон: V_{S1} - свал с убранными закрылками (пер.центр.макс.вес) – V_{NO} конструкционная крейсерская скор.
Yellow Arc	129 - 163	Только в спокойном воздухе.
Red Line	163	Maximum speed for all operations. V_{NE}

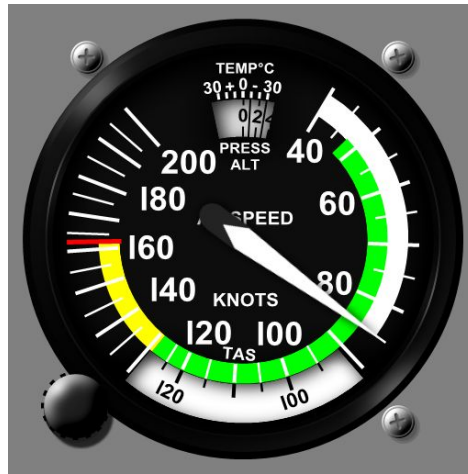


AIRSPEED LIMITATIONS Cessna 172

SYMBOL	SPEED	KCAS	KIAS	REMARKS
V _{NE}	Never Exceed Speed	160	163	Do not exceed this speed in any operation.
V _{NO}	Maximum Structural Cruising Speed	126	129	Do not exceed this speed except in smooth air, and then only with caution.
V _A	Maneuvering Speed: 2550 Pounds 2200 Pounds 1900 Pounds	102 95 88	105 98 90	Do not make full or abrupt control movements above this speed.
V _{FE}	Maximum Flap Extended Speed: FLAPS 10° FLAPS 10° to FULL	107 85	110 85	Do not exceed this speed with flaps down.
-----	Maximum Window Open Speed	160	163	Do not exceed this speed with windows open.



Расчет TAS Cessna 172



Расчет TAS с использованием указателя скорости.

Расчет TAS производится по по PA (высота, скорректированная по давлению 29.92) и текущей температуре наружного воздуха (OAT)

Pressure Altitude (PA) = Hgt + 1000 x (29.92 - altimeter setting)

Pressure Altitude (PA) = Hgt + 30 x (1013 - QNH)

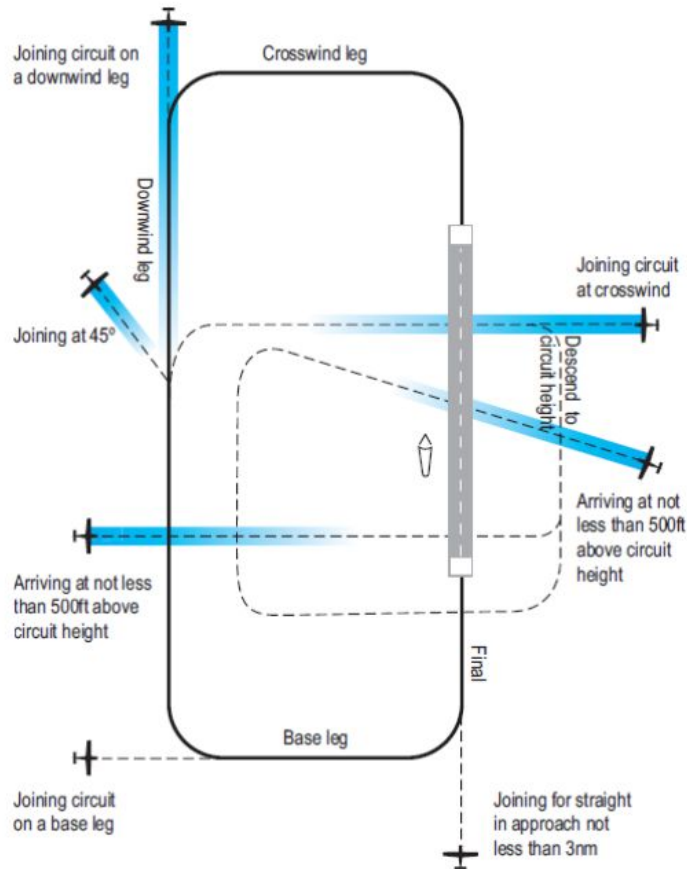
Теория кросс-кантри полетов.

Аэродром вылета, маршрут, аэродром прилета.

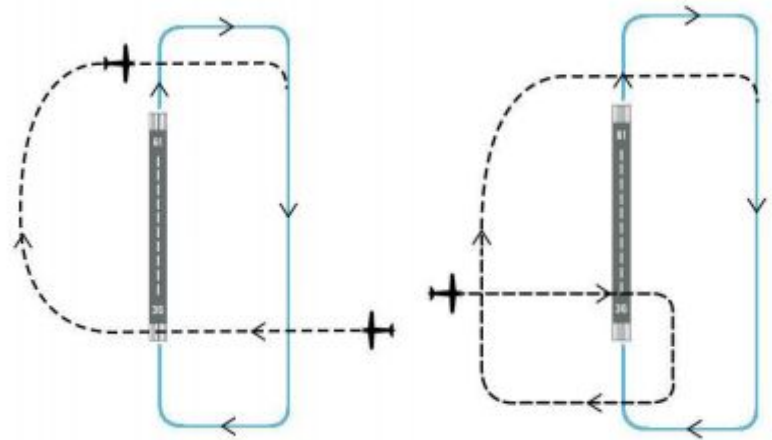
Интеграция в аэродромный круг

Контролируемый аэродром

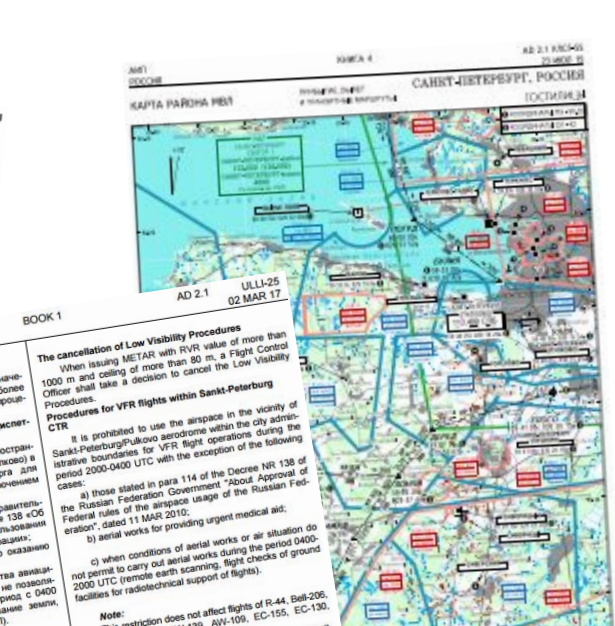
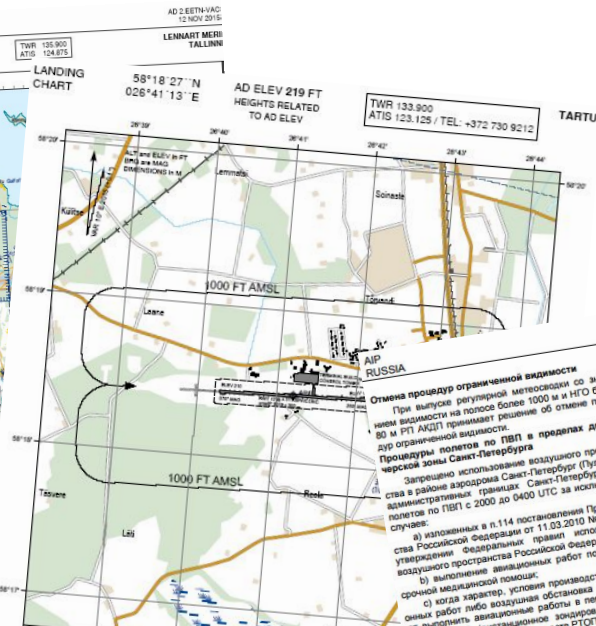
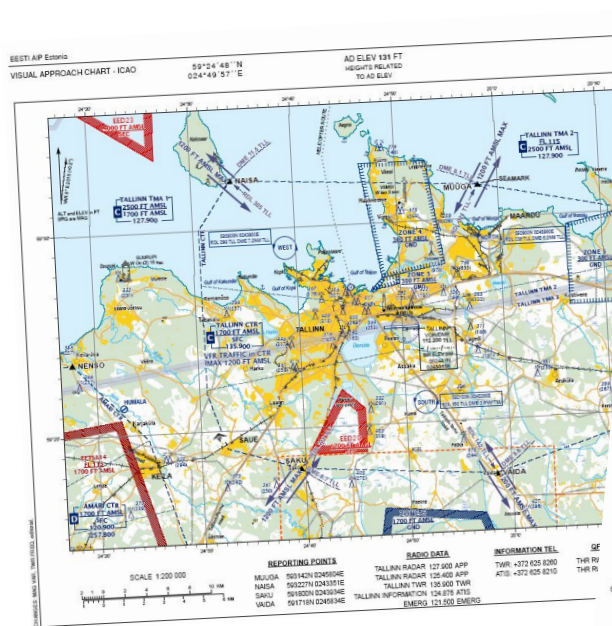
Неконтролируемый аэродром



Пролет над КТА должен быть на 500 – 1000 футов выше аэродромного круга.



Вход и выход из зоны аэродрома



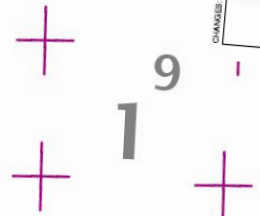
Отмена процедур ограниченной видимости
 После выпуска регулярной метеорологической информации с высотой видимости на высоте более 1000 м и ИТО более 80 м РТД АДИТ принимает решение об отмене процедур ограниченной видимости.
Процедуры полетов по ПВЛ в пределах диспетчерской зоны Санкт-Петербурга
 Запрещено использование воздушного пространства в районе аэродрома Санкт-Петербурга (Пулково) в административных границах Санкт-Петербурга для полетов по ПВЛ с 2000 до 0400 UTC за исключением случаев:
 а) ипотенных в п.114 постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;
 б) выполнение авиационных работ по оказанию срочной медицинской помощи;
 в) когда характер, условия обстановки не позволяют выполнять авиационные работы в период с 0400 до 2000 UTC (дистанционное зондирование земли, летные проверки наземных средств РТОП).
Примечание:
 Данное ограничение не распространяется на выполнение полетов вертолетами R-44, Bell-206, Bell-407, Bell-429, AW-139, AW-109, EC-155, EC-130, AS-355.
 Выполнение авиационных работ в выходные дни с 0,7 тонн за исключением случаев:
 а) ипотенных в п.114 постановления Правительства Российской Федерации от 11.03.2010 № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;
 б) выполнение авиационных работ по оказанию срочной медицинской помощи;
 в) когда обстоятельства в будущем дни (воздушная съемка, авиационные работы в будние дни (выпадающие на праздничные дни)).
Примечание:
 Данное ограничение не распространяется на выполнение полетов вертолетами AW-139.
 Северный и южный аэродромные круги движения предназначены для координации полетов по ПВЛ в диспетчерской зоне аэродрома Санкт-Петербурга (Пулково). Аэродромные круги движения представляют собой вид маневра (четыре разворота на 90°) для вылета ВЗ на предельно допустимую прямую и не имеют фиксированных размеров.
 Зоны ожидания для полетов по ПВЛ
 Зона ожидания «Северная». Центр зоны – 59°51'30N 030°05'E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, диаметр по часовой стрелке. Частота 130 МГц. Высота от 300 м/1150 фт до 450 м/1500 фт. Орган управления – «Пулково-Вышка», 133.500 МГц (118.100 МГц).
 Зона ожидания над ПОД BULLI. Центр зоны – 59°31'24N 030°11'04E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, диаметр по часовой стрелке. Частота 130 МГц. Высота от 200 м/660 фт до 300 м/1000 фт. Орган управления – «Пулково-Вышка», 133.500 МГц (118.100 МГц).

The cancellation of Low Visibility Procedures
 When issuing METAR with RVR value of more than 1000 m and ceiling of more than 80 m, a Flight Control Officer shall take a decision to cancel the Low Visibility Procedures.
Procedures for VFR flights within Saint-Petersburg
 It is prohibited to use the airspace in the vicinity of Saint-Petersburg/Pulkovo aerodrome within the city administrative boundaries for VFR flight operations during the period 2000-0400 UTC with the exception of the following cases:
 a) those stated in para 114 of the Decree NR 138 of the Russian Federation Government "About Approval of the Federal rules of the airspace usage of the Russian Federation", dated 11 MAR 2010;
 b) aerial works for providing urgent medical aid;
 c) when conditions of aerial works or air situation do not permit to carry out aerial works during the period 0400-2000 UTC (remote earth scanning, flight checks of ground facilities for radiotelevisual support of flights).
Note:
 This restriction does not affect flights of R-44, Bell-206, Bell-407, Bell-429, AW-139, AW-109, EC-155, EC-130, AS-355 HEL.
 ACFT with MTOM more than 5.7 tons are not permitted to carry out aerial works on SAT, SUN and public holidays with the exception of the following cases:
 a) those stated in para 114 of the Decree NR 138 of the Russian Federation Government "About Approval of the Federal rules of the airspace usage of the Russian Federation", dated 11 MAR 2010;
 b) aerial works for providing urgent medical aid;
 c) when circumstances do not permit to carry out aerial works on workdays (aerial survey of municipal holiday events occurred on Saturday, Sunday and public holidays days).
Note:
 This restriction does not affect flights of AW-139 HEL.

Holding areas for VFR flights
 North rotating area. The centre of the area is 59°51'30N 030°05'E. The kind of manoeuvre is three-sixty turn, the radius of turn is 500 m, traffic is clockwise. IAS is 130 km/h. The heights are from 300 m/1150 ft up to 450 m/1500 ft. The control unit – "Pulkovo-Tower", frequency 133.500 MHz (118.100 MHz).
 Holding area over CRP BULLI. The centre of the area is 59°31'24N 030°11'04E. The kind of manoeuvre is three-sixty turn, the radius of turn is 500 m, traffic is anticlockwise. IAS is 130 km/h. The heights are from 200 m/660 ft up to 300 m/1000 ft. The control unit – "Pulkovo-Tower", frequency 133.500 MHz (118.100 MHz).

Area MNM ALT - (AMA) shown in each 30 minute quadri the highest obstacle from AMSL elevation plus safety m of 1000 FT, rounded to the next higher hundred feet.

Näiteks: 1900 FT AMSL:
 Example: 1900 FT AMSL:



AERODROME LIGHTING

SALS: RWY 08	420 M; LH
PALS: RWY 26	870 M; LH
RECL: RWY 08	1799 M; 60 M; W;
	1st 800 M; Y; LH
	1799 M; 60 M; W;
	1st 800 M; Y; LH
PAPI: RWY 08/26	4 x 30° 00'
THR: RWY 08	G, L, L
	G, L, L
REN: RWY 08	R, L, L
	R, L, L
TWY: AEDGE	S, L, L
OBST:	R, L, L

LDA RWY 08 1799 M
 LDA RWY 26 1799 M

Вход и выход из зоны аэродрома

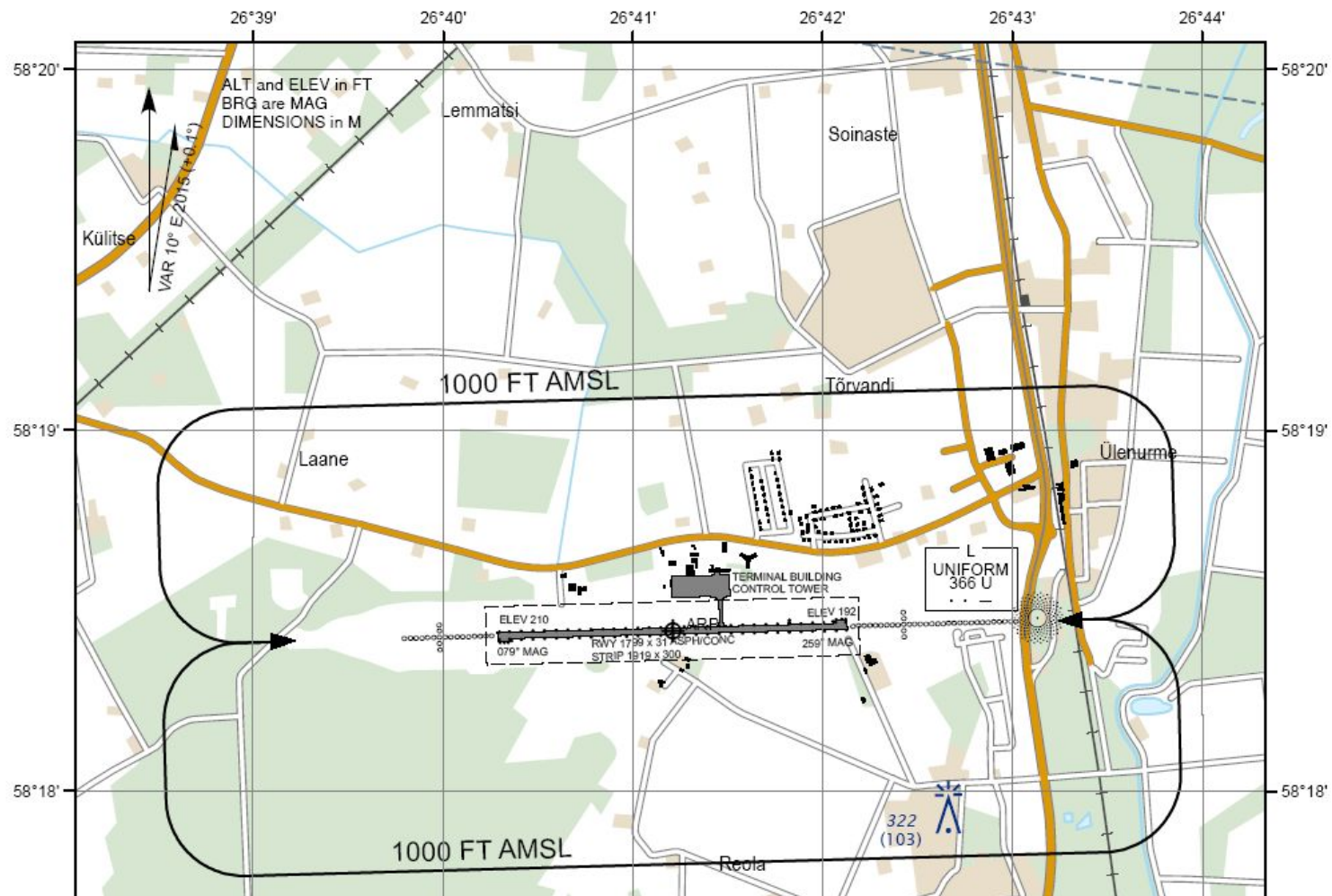
LANDING
CHART

58°18'27''N
026°41'13''E

AD ELEV 219 FT
HEIGHTS RELATED
TO AD ELEV

TWR 133.900
ATIS 123.125 / TEL: +372 730 9212

TARTU



ПВП Пулково

Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны Санкт-Петербурга

Северный и южный аэродромные круги движения предназначены для координации полетов по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома Санкт-Петербург (Пулково). Аэродромные круги движения представляют собой вид маневра (четыре разворота на 90°) для выхода ВС на предпосадочную прямую и не имеют фиксированных размеров.

Зоны ожидания для полетов по ПВП

Зона ожидания «Северная». Центр зоны – 595135N 0301657E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, движение по часовой стрелке. $V_{пр}=130$ км/ч. Высоты от 350 м/1150 фт до 450 м/1500 фт. Орган управления – «Пулково-Вышка», 133.500 МГц (118.100 МГц).

Зона ожидания над ПОД BULIL. Центр зоны – 595312N 0301104E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, движение против часовой стрелки. $V_{пр}=130$ км/ч. Высоты от 200 м/660 фт до 300 м/1000 фт. Орган управления – «Пулково-Вышка», 133.500 МГц (118.100 МГц).

Зона ожидания над ПОД NATAV. Центр зоны – 595020N 0303352E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, движение против часовой стрелки. $V_{пр}=130$ км/ч. Высоты от 250 м/820 фт до 300 м/1000 фт. Орган управления – «Петербург-Район», 126.000 МГц.

Зона ожидания над ПОД LEGPA. Центр зоны 594248N 0301142E. Вид маневра – вираж, радиус разворота 500 м, движение против часовой стрелки. $V_{пр} = 130$ км/ч. Высоты от минимальной безопасной до 300 м/1000 фт. Орган управления – «Пулково-Вышка», 133.500 МГц (118.700 МГц)

Полеты по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) выполняются на высотах от 350 м/1150 фт до 450 м/1500 фт, за исключением воздушного пространства, ограниченного г.т. 594754N 0295618E – 594740N 0301507E – 594254N 0303600E – 594200N 0301630E – 594248N 0301142E – 594318N 0300618E – 594754N 0295618E.

Пересечение посадочных курсов аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) на удалении менее 20 км от КТА ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Для полетов по ПВП установлены фиксированные точки входа и выхода в диспетчерскую зону аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) ПОД BULIL (595300N 0301042E), ПОД OMOGO (595035N 0303109E), ПОД LEGPA (594248N 0301142E), зоны ожидания, аэродромные круги движения, маршруты входа (выхода) в зону ограничений полетов ULR 1, маршруты входа (выхода) на/с МВЛ.

При прилете на аэродром Санкт-Петербург (Пулково) экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при первой радио- связи с диспетчером ПДП на частоте 133.500 МГц, позывной «Пулково-Вышка».

Если не поступило иных указаний органа ОВД, в случае ухода на второй круг при заходе на ВПП 10L/28R полет осуществляется в зону ожидания «Северная».

Полеты по ПВП внутри диспетчерской зоны аэродрома Санкт-Петербург (Пулково) по маршрутам ПОД BULIL – ПОД LEGPA (и в обратном направлении), ПОД OMOGO – ПОД LEGPA (и в обратном направлении) ЗАПРЕЩЕНЫ.

Составление и разбор полетного плана.

Составление и разбор полетного плана.

ACARS - ICAO International Flight Plan

International Flight Plan

<<= (FPL 7 aircraft ident. - 8 flight rules - type of flight <<=

- 9 number type of aircraft / wake turbulence cat. 10 equipment <<=

- 13 departure aerodrome departure time <<=

IvAp shall be considered as mode S transponder equipment in IVAO.


If you do not know which transponder type is serviceable on your aircraft, please use "S" type as the default one.

The route can include:

1. **Fixes** (5 character points) overflown (LOTEE,KATHY)
2. **Airways** (UN741, R66, UG38) / Маршрут ОВД 2-7 знаков включая **SID/STAR** для ППП и **DCT**
3. **Nav aids** (short for Navigational Aids) / Навигационная (основная) точка
4. **Changes** of speed and level/altitude (N0250F180) Обязательно при изменении TAS более 5%
5. Changes of flight **rules** / Изменение правил полета 3 знака LN/N0284A050 IFR
6. Magnetic **bearing and distance** from a navigation aid QDR / пеленг и расстояние
Например: DUB180040 означает 180 магнитных градусов, 40 миль от DUB VOR
7. **Geographic Coordinates** / градусы или градусы и минуты 7,11 (55N030W or 4620N07805W)

Составление и разбор полетного плана.

International Flight Plan



<<= (FPL 7 aircraft ident. - 8 flight rules - type of flight <<=

- 9 number type of aircraft / wake turbulence cat. - 10 equipment / <<=

- 13 departure aerodrome departure time <<=

- 15 cruising speed level <<=

route
 <<=

- 16 destination aerodrome total EET altn aerodrome 2nd altn aerodrome <<=

- 18 other information <<=

supplementary information

- 19 endurance - persons on board - pilot in command <<=

- aircraft color and markings (MTL) <<=

Составление и разбор полетного плана.

The Estimated Elapsed Time (EET) is the time calculated:

- Between take-off time and the estimated time overhead the arrival aerodrome calculated for VFR flight rules
- Between take-off time and the estimated time at the expected IAF for IFR flight

It is coded using 2 digits for the hour followed by 2 digits for the minutes.

IVAO recommended practices (NOT applicable for IVAO exams):

If you are a Newbie in the IVAO network, please insert "RMK/IVAO Newbie" in this item.

If your call sign of your company is not well known to ATC, please insert "CS/company_radio_call"

ICAO4444 ПУНКТ 15. МАРШРУТ

... индекс первого маршрута ОВД ... или если аэродром вылета не расположен на маршруте ОВД или не соединен с ним, буквы DST с последующим указанием пункта соединения первого маршрута ОВД, за которыми следует индекс маршрута ОВД...

...буквы DST между последующими пунктами, если оба пункта не определены географическими координатами или пеленгом и расстоянием...

План для полёта по АДК.

ACARS - ICAO International Flight Plan

International Flight Plan

7 aircraft ident. 8 flightrules type of flight

<<= (FPL - ... - ... <<=

9 number type of aircraft wake turbulence cat. 10 equipment

- / - / <<=

13 departure aerodrome departure time

- <<=

15 cruising speed level

-

route

<<=

16 destination aerodrome total EET altn aerodrome 2nd altn aerodrome

- <<=

18 other information

- <<=

supplementary information

19 endurance persons on board pilot in command

- / - / - / <<=

aircraft color and markings (MTL)

- / <<=

ВОПРОСЫ