

NOTAM 320/V1

от 24 сентября 2020 г.

(Опечатки в книге «A320 и вся его семья»)

ISBN 978-5-9500504-1-1

Здесь перечислены опечатки, которые искажают смысл или/и могут ввести в заблуждение читателя.

Стр.44. Вторая колонка. Заметка «CTR TK PUMPS LO PR». Первое предложение:

Поскольку двигатели пьют керосин в первую очередь из центрального бака, то в полете на большие расстояния рано или поздно на ECAM появляется сообщение CTR TK PUMPS LO PR.

Следует читать так:

Поскольку двигатели пьют керосин в первую очередь из центрального бака, то в полете на большие расстояния рано или поздно на ECAM **может** появиться сообщение CTR TK PUMPS LO PR.

Стр.68. Вторая колонка. Последний абзац.

Первое предложение:

Стрелочка, направленная вниз или вверх, показывает, какой будет скорость через 10 секунд, если текущее увеличение скорости не изменится.

Следует читать так:

Стрелочка, направленная **вверх**, показывает, какой будет скорость через 10 секунд, если текущее увеличение скорости не изменится.

Стр.74. Иллюстрация в верхнем правом углу.

В четвертой колонке FMA:

BARO 686

Следует читать так:

MDA 686

Стр.76. Вторая колонка. Вторая строка в таблице, начинающаяся на «FINAL».

Первое предложение:

Армированный режим захода на посадку без ILS или LOC.

Следует читать так:

Армированный режим захода на посадку **без ILS**.

Там же. Третья строка в таблице, начинающаяся на «FINAL APP». Первое предложение:

Активен заход на посадку без ILS или LOC.

Следует читать так:

Активен заход на посадку **без ILS**.

Стр.106. Первая колонка. Два последних предложения:

Индекс «N» или «ND» или «+» означает встречный ветер. Индекс «T», или «TL», или «-» означает попутный ветер.

Следует читать так:

Индекс «N» или «ND» или «-» означает встречный ветер. Индекс «T», или «TL», или «+» означает попутный ветер.

Стр.109. Вторая колонка. Последний абзац:

Как быстро создать схему ожидания (например, вокруг точки ABC со временем выхода в 17:05) LAT REV точки ABC → HOLD → в командной строке: 1705 → UTC [1705]

Следует читать так:

Как быстро создать схему ожидания (например, вокруг точки ABC со временем **ожидания 17 минут 05 секунд**)

LAT REV точки ABC → HOLD → в командной строке: 1705 → **TIME** [1705]

Стр.122. Первая колонка. Параграф «3.1 Монитор ECAM системы герметизации». Пункт ①.

Убрать предложение:

Максимально допустимая 8.5 PSI.

Стр.128. Первая колонка. Пункт ⑤:

Служит для быстрого прекращения подачи топлива с помощью пожарного рубильника или главного выключателя двигателя (MASTER) на панели стартеров и зажигания.

Следует читать так:

Служит для быстрого прекращения подачи топлива с помощью пожарного рубильника или главного выключателя двигателя (MASTER) **на панели ENG**.

Стр.140. Первая колонка. Пункт 2.

На панели ENG открыть колпачок на кнопке MAN START и нажать кнопку.

Следует читать так:

На панели ENG (**на потолочном пульте**) открыть колпачок на кнопке MAN START и нажать кнопку.

Там же. Вторая колонка. Пункт 5.

РУД работающего двигателя перевести чуть вперед так, чтобы давление масла в системе достигло 30 PSI;

Следует читать так:

РУД работающего двигателя перевести чуть вперед так, чтобы давление **воздуха** в системе достигло 30 PSI;

Стр.162. Вторая колонка. Предпоследний абзац:

- на панели запуска двигателей загорается табло FIRE (только для двигателей).

Следует читать так:

- на **панели ENG** загорается табло FIRE (только для двигателей).

Стр.203. Четвертая строка:

HDG – Heading – **Курс самолета**.

NOTAM 320/V2

от 4 декабря 2020 г.

Стр.66. Параграф «Speed (Скорость)» следует читать так:

Speed (Скорость)

Скорость измеряется в морских узлах – knot – kt. А на эшелонах выше FL280 – числом Маха, где 1M равен скорости звука в данной среде.

В кабине у пилотов есть три различных шкалы измерения скорости и, стало быть, три системы ее отсчета.

Основная шкала – IAS – Indicated Air Speed – приборная скорость. Хотя IAS – не совсем скорость, а величина давления набегающего потока, которая прямо пропорциональна скорости и плотности воздуха.

У самолета существуют физические ограничения по скорости, которые зависят от массы, высоты, положения механизации и т.д. Например, скорость выше допустимой при выпущенных шасси может привести к их повреждению. Или же скорость не может быть ниже определенного показателя, иначе самолет уйдет в сваливание. И т.п. Все эти ограничения рассчитаны по IAS. Для нас это главная скорость.

Однако мы помним, что на эшелоне воздух сильно разрежен, плотность его низкая, поэтому при увеличении высоты полета давление потока будет уменьшаться и, соответственно, указатель IAS будет показывать скорость ниже, чем она есть на самом деле. Если же мы учтем поправку на изменение плотности воздуха, то получим скорость относительно воздушной массы или истинную скорость – True Air Speed – TAS.

Для наблюдателя с земли скорость нашего самолета будет отличаться от скорости на приборах самолета. Представьте, что нам на эшелоне в спину дует ветер, скорость которого 300 узлов, а мы летим со скоростью 250 узлов, то получается, что для наблюдателя наша скорость – 550 узлов!

Это и есть третья система измерения скорости – путевая скорость. Грубо говоря, это скорость, с которой тень от самолета движется по земле. Ground Speed – GS.

NOTAM 320/V3

от 28 января 2021 г.

Стр.23. Статья «ISA». Второй абзац.

Второе предложение:

Чем выше температура, тем выше плотность воздуха.

Следует читать так:

Чем **ниже** температура, тем выше плотность воздуха.

NOTAM 320/V4

от 14 апреля 2021 г.

Стр.158. Правая колонка. Последние четыре абзаца следует читать так:

THRST – отображение иных самолетов включается только в том случае, если воздушные суда появляются в зонах TA или RA.

ALL – штатный режим, когда постоянно отображается вся воздушная обстановка: 30 миль влево/вправо, от 30 до 80 миль вперед (зависит от внешних условий и конфигурации BC) и 2700 футов вверх/вниз.

ABV – тоже что и ALL, но по высоте – 9900 футов над BC, и 2700 – под BC.

BLW – тоже что и ALL, но по высоте – 2700 футов над BC, и 9900 – под ним.

Стр.196. Пункт ⑤ «Метеоявления». Таблица. Вторая колонка «Дескриптор». Первую строку следует читать так:

MI – тонкий.

Как автор, я прошу прощения за каждую ошибку.

