

Александр Мирошниченко

---

# Пилотирование самолёта А320

Александр Мирошниченко

**Пилотирование самолёта А320**

«Издательские решения»

**Мирошниченко А.**

Пилотирование самолёта А320 / А. Мирошниченко —  
«Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-835298-0

В краткой форме изложены особенности пилотирования самолёта А320,  
которые могут быть необходимы на первоначальном этапе обучения.

ISBN 978-5-44-835298-0

© Мирошниченко А.  
© Издательские решения

# Содержание

Вступление	6
Основная часть	7
Начнем сначала: Ручное пилотирование	9
Конец ознакомительного фрагмента.	10

# **Пилотирование самолёта А320**

## **Александр Мирошниченко**

© Александр Мирошниченко, 2016

ISBN 978-5-4483-5298-0

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

## Вступление

Данная работа основана на собственном опыте обучения пилотированию самолета А320. В ней приведены рекомендации для обучения пилотированию. Пилоты имеющие достаточный опыт могут сочти данные рекомендации или само собой разумеющимися, или противоречащими их опыту пилотирования. На подобные возражения отвечу заранее. Техника пилотирования, как почерк – индивидуальной по исполнению становится с обретением опыта, но при обучении существуют общие правила, некоторые из которых со временем теряют свои актуальность, а некоторые остаются востребованными на протяжении всей летной жизни. Следует добавить, что существуют и другие рекомендации по пилотированию А320, которые в той или иной степени отличаются от приведенных ниже. Каким из них следовать каждый должен решать самостоятельно.

Для тех, кто учится летать, могу лишь добавить, что техника пилотирования эта та штука, что передается только из рук в руки. И при ее освоении стоит доверять только тому, кто несет ответственность за этот процесс – собственному инструктору.

В заключение вступления хочу добавить, что в данной работе представляет большую сложность аргументировать принципы действия некоторых рекомендаций или по причине громоздкости изложения доказательств, или по причине того, что в некоторых случаях автор не знает почему данный подход к обучению работает.

## Основная часть

Управление любым самолетом (его летная эксплуатация) есть комплекс действий, направленный на обеспечения безопасного выполнения полета по заданному маршруту в соответствии с планом полета.

Для реализации этой задачи требуется

- подготовленный экипаж
- надежная техника

Почему экипаж стоит на первом месте? Потому что подготовленный экипаж не полетит на неподготовленном воздушном судне, во-первых, и справится с неисправностями и отклонениями в работе оборудования и систем, если они возникнут в полете, во-вторых.

Для этого экипаж (пилот)

*должен знать:*

- правила полетов
- стандартные, нестандартные и аварийные процедуры
- собственные возможности
- возможности самолёта

*иметь навыки:*

- пилотирования самолёта на всех допустимых эксплуатационных режимах
- предотвращения выхода самолета за допустимые пределы
- вывода самолета их недопустимых режимов
- получения и анализа требуемой информации для принятия решений
- взаимодействия

*уметь:*

- принимать правильные решения и реализовывать их.

Быть убежденным в том, что имеющиеся знания, навыки и умения требуется неукоснительно реализовывать.

В данной работе мы коснемся только отдельной части летной эксплуатации самолета А320, конкретно пилотирования. Пилотирование ВС это тот фундамент, на котором строится всё здание, именуемое летной эксплуатацией. Современные технологии меняют процесс пилотирования ВС, но важность его, тем не менее, не уменьшается, разве что меняется сам процесс пилотирования.

И так, пилотирование – это умение выдерживать воздушное судно на безопасной заданной траектории. Для этого пилот имеет в своем распоряжении органы управления. На современном самолете пилот может управлять самолетом

«вручную», задавая необходимые изменения движения самолета воздействием на органы управления (рычаги управления самолетом)

«по параметрам», задавая численные значения траектории движения самолета через панель управления

«по программе», отдавая управление самолета бортовым компьютерам, которые выполнят движение самолета по запрограммированным параметрам.

Пилотирование самолета А320 – это пилотирование;

- в ручном режиме, в автоматическом режиме с разным уровнем автоматизации,
- умение своевременно и правильно выбирать оптимальный режим,
- переходить от одного режима к другому
- и умение пилотировать самолет при различных неисправностях.

Исходя из этого определения, рассмотрим особенности пилотирования А320. И рассматривать особенности будем с учетом того, что в настоящее время самолет А320 для многих пилотов является практически началом летной карьеры.

## Начнем сначала: Ручное пилотирование

Ручное пилотирование на А320 осуществляется сайдстиком или в переводе на русский язык Ручкой Управления Самолетом (РУС).

Чтобы правильно пилотировать самолет, нужны правильные воздействия на органы управления. А для этого, соответственно, нужно правильно за эти органы держаться.

Как же это делать правильно?

Для начала правильно сядем. Правильная регулировка кресла – это основа правильного воздействия на РУС.

Регулировка сидения выполняется в следующем порядке:

1. Правильно установим спинку кресла. Спинка кресла должна обеспечивать комфортное размещение. Вертикальное расположение спинки кресла вызывает постоянное напряжение и быструю усталость. Слишком откинута назад спинка кресла создать проблемы при управлении мощностью двигателей и концентрации пилота.

2. Устанавливаем кресло до упора вперед.

3. Регулируем высоту кресла. Для этого поднимаем кресло как можно выше и затем опускаем кресло до тех пор, пока не увидим весь PFD и рамку над ним. В этом положении можно проверить положение глаз по шарикам. Пилот должен видеть только красный и белый шарик.

4. Регулируем педали. Положение педалей должно обеспечивать полный ход, если установить на педали всю стопу и в крайнем положении стопа ещё имеет положение, обеспечивающее возможность нажать на тормоз. (Внимание: Эта регулировка выполняется только совместно с пилотом-инструктором, потому, что воздействие на педали при включенной гидравлике может привести к травмированию наземного персонала). Запоминаем цифровое значение положения педалей.

5. Примечание: Если в крайнем положении педали оказываются очень близко, обычно при росте 180 см. и выше, необходимо отодвинуть кресло таким образом, чтобы получить максимально правильное положение ног на педалях. В этом случае необходимо возвратиться к п.3

6. Проверяем положение кресла. Правильное положение кресла должно обеспечивать возможность дачи TOGA без значительного наклона корпуса вперед.

7. Регулируем подлокотник. Положение подлокотника должно обеспечивать возможность полного хода РУС на себя таким образом, чтобы предплечье не висело (очень низкое положение подлокотника) и плечо не поднималось (высокое положение). Кроме того, при полностью взятой РУС на себя предплечье и кисть должны быть на одной прямой линии.

8. Запоминаем значение высоты и наклона подлокотника, обозначенные буквой и цифрой.

После этого пристегиваем ремни. Здесь стоит обратить внимание, что блок для пристегивания ремней позволяет отстегивать как все ремни сразу, так и только плечевые ремни.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.