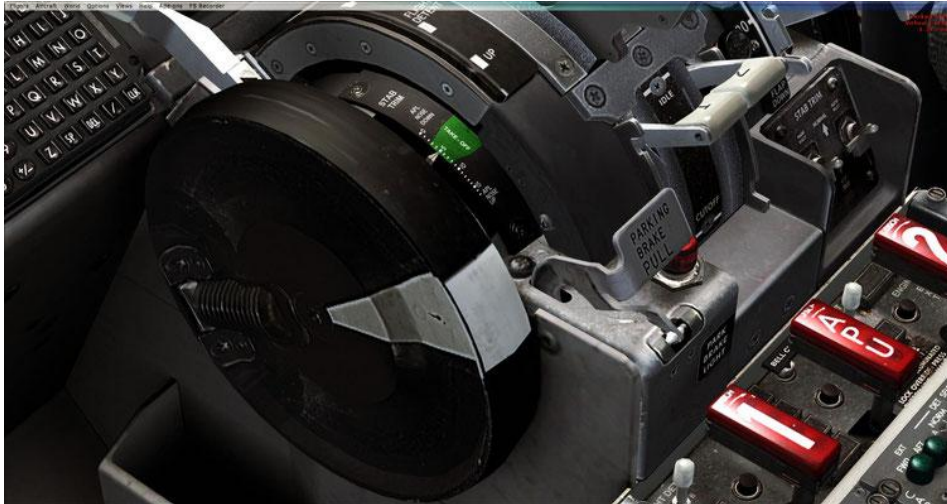


B737 - HORIZONTAL STABILIZER- STATECZNIK POZIOMY





Czy zastanawialiście się do czego są "tylne skrzydła", a może macie problem utrzymania samolotu w rękach.. wkurzając się i mrużąc pod nosem "...Ach bo to się wznosi, a to opada....eeee tam grat jakiś, nie da się tym latać". Zapewniam, że PMDG NGX jest doskonałym samolotem...tylko kwestia dokonania pewnych regulacji.

Pierwszą rzeczą jaką powinniśmy zrobić w FSX to jest zmięczenie sterów- czyli zmniejszenie czułości, na tyle aby nasz 737 nie przypominał zachowaniem F-16. 737 to dosyć ciężki samolot i redukcja czułości gra tu kluczową rolę.

****PORADA**** Wyregulowanie sterów musi być tak zrobione, by przy normalnym starcie bez konkretnych prędkości V1/Vr/V2 było spełnione kryteria do dobrej regulacji:

Dla posiadaczy wolantu SAITEK PRO FLIGHT(i nie tylko) można dodać taki wpis w FSX.cfg w sekcji CONTROLS.

!!!!UWAGA W PRZYPADKU OSÓB KTÓRE KORZYSTAJĄ Z FUNKCJI AUTORUDDER I NIE POSIADAJĄ PEDAŁÓW DO STEROWANIA RUDDEREM DODANIE PONIŻSZEGO WPISU MOŻE OGRANICZYĆ WŁAŚCIWOŚCI SKRĘTNE NA ZIEMI DANEGO SAMOLOTU!!!!

```
stick_sensitivity_mode=0
```

```
deadband =0
```

```
sensitivity = max
```

aby potem wyglądało tak:

```
[CONTROLS]
```

```
stick_sensitivity_mode=0
```

```
deadband =0
```

```
sensitivity = max
```

Jeżeli istnieją jakieś inne linijki w sekcji CONTROLS nie kasujcie ich tylko doklejcie to co powyżej.

Spróbujcie ustawić suwaki FSX tak jak na zdjęciu

Warunki regulacji:

-Paliwo 8000kg

-Klapy 5

- TRIM 5 stopni

-PAYLOAD passengers 100, FWD cargo 3000 AFT cargo 3000

-Prędkość regulacji- na MCP ustawiamy 145kt

Wszystko ustawione jak podano wyżej i rozpoczynamy rozbieg.

Przy osiągnięciu 145kt na PFD samolot POWINIEN w spokojnym tempie oderwać przednie koło po nie mniej jak 4 sek. i NIE DŁUŻEJ !!! jak po 4- max 5 sekundach przy MAKSYMALNYM odchyleniu wolantu/joysticka do siebie.

ZAKRĘTY: przy pochyleniu 30 stopni powrót do poziomu POWINIEN trwać nie mniej jak 4 sekundy i nie dłużej jak 4 - max 5 sekund, przy maksymalnym wychyleniu sterów w prawo lub w lewo.

Jeżeli mieliście przedtem bardzo czułe sterowanie, trzeba się będzie przyzwyczać, że teraz będzie zachowywał się mułowato...ale zapewni wam to lepszą stabilność i komfort sterowania manualnego.

Statecznik poziomy, główna ich rola jest "zdjęcie" sił panujących na sterach, by zameczyć ręk podczas lotu manualnego.

Odbywa się to w ten sposób, że gdy wystartowaliśmy i samolot za bardzo zadziera nos do góry gdy stery są w położeniu neutralnym, używamy trimu "nos w dół" by te zadzieranie zmniejszyć.

Podobnie jest w przypadku lądowania, dajemy trim "nos w górę" by nieznacznie zmniejszyć tempo opadania.

Przy locie poziomym manualnym gdy chcemy utrzymać jakąś wysokość i prędkość- najpierw dopasujemy wysokość za pomocą wolantu, dokonując drobnych zmian, następnie prędkość i trzymujemy tak samolot by bez większych zmian ciągu utrzymywał tą samą wysokość.

NIE TRYMUJEMY PRZY ZAKRĘTACH, utrzymanie stałego pułapu wykonujemy sterami, dlaczego?

Otóż gdy będziemy trzymowali w zakręcie "nos do góry", bo np. samolot opada i efekt tego będzie taki, że po wyjściu z zakrętu samolot zacznie wznosić i nici z naszej stabilizacji.

PAMIĘTAMY, ZE SAMOLOT POTRZEBUJE KILKA SEKUND NA REAKCJĘ, TO NIE F-16, więc po trymowaniu zaczekajmy kilka sekund i obserwujemy zmiany wartości prędkości pionowej na VSI(Vertical Speed Indicator) na naszym ekranie PFD.

Trim nie służy jako układ sterowania ale jako pomoc w ustabilizowaniu lotu.