

MCP PANEL - PANEL STEROWANIA AUTOPILOTEM



MCP- MODE(MASTER) CONTROL PANEL

Starzy wyjadacze wiedzą co jest co, ale dla początkujących oraz głodnych wiedzy, przypomnę co do czego służy.

Okno COURSE - Tu ustawiamy nasz kurs pasa (Localizer), lub żądany do przechwycenia radial do lub od pomocy nawigacyjnej, którego częstotliwość ustawiona jest w radiu NAV1.

FD- Flight Director- Funkcja ta, daje nam wskazania przy pomocy różowego "krzyżyka" na PFD, jak powinniśmy sterować maszyną by spełnić utrzymanie parametrów ustawionych na MCP lub FMC.

Kreska pionowa- odpowiada za wskazania dotyczące skrętów (Roll) zależnie od wybranego HDG, lub kursu pomiędzy punktami trasy.

Kreska Pozioma- odpowiada za wskazania dotyczące wysokości (Pitch), aby spełnić parametry ustawione w SPEED i ALTITUDE, lub wyliczone przez FMC na poszczególnych punktach trasy.

Lampka MA (Master) wskazuje, który FCC(Flight Control Computer) obsługuje funkcje autopilota CPT lub FO.

A/T ARM- uzbrojenie systemu automatycznego sterowania mocą silników.

N1 Aktywacja, lub gdy się świeci, oznacza to, że wybrana jest maksymalna wyliczona przez FMC moc silników w zależności od aktywnego trybu GA, CLB, CLB1,2(Go-Around, Climb) jak również DERATE TO,TO1,TO2...(tryby obniżenia mocy silników do startu).

SPEED- uaktywnia dla AP utrzymanie prędkości wprowadzonej na MCP, gdy żaden inny tryb nie został wybrany.

LVL/CHG- Tryb zmiany wysokości ustawionej a oknie ALTITUDE (Pitch Mode), ze szczególnym uwzględnieniem utrzymania prędkości ustawionym w oknie SPEED.

C/O(Changeover) zamienia wskazania węzłów na Mach. Gdy samolot przekroczy FL260, zamiana ta występuje w sposób automatyczny.

Okno SPEED- Tu ustawiamy prędkość IAS lub MACH.

SPD INTV- (Speed Intervention)- pozwala wymusić inną prędkość, bez odłączenia trybu VNAV.

VNAV-(Vertical NAVigation) tryb (Pitch mode)- uaktywnia utrzymanie prędkości oraz wysokości na punktach trasy, wyliczonych przez FMC.

HEADING- Tu ustawiamy wybrany przez nas kurs magnetyczny, jakim ma się poruszać nasz samolot.

POKRĘTŁO BANK ANGLE SELECTOR - Umożliwia ustawienie pochyłu samolotu przy skrętach w stopniach: 10, 15, 20, 25, 30.

HDG SEL- Uaktywnia utrzymanie kursu wybranego w oknie HEADING.

LNAV - Tryb (Lateral NAVigation) (Roll mode)- Uaktywnia utrzymanie kursu pomiędzy punktami trasy zaprogramowanymi w FMC.

VOR/LOC- Uaktywnia automatyczne przechwycenie kursu LOCALIZERA, lub radiała ustawionego w lewym/prawym oknie COURSE, w zależności, który AP.

(CMD A, CMD B) jest wybrany.

APP- tryb automatycznego podejścia Przechwycenia ścieżek Glide slope-pionowa i Localizer-pozioma, dostępny zarówno przy podejściach ILS VOR, GNSS (RNAV APP).

Okno ALTITUDE- Tu ustawiamy wybraną przez nas wysokość bezwzględną.

BARO ALT(oparta o QNH).

ALT HLD (Altitude Hold)- tryb, po wciśnięciu którego, samolot przestaje wznosić/ zniżać i utrzymuje wysokość, przy której odbyło się wciśnięcie przycisku.

Np. Zniżam i na 8000 ft kliknąłem ALT HLD samolot zejdzie jeszcze ciut niżej i powoli powróci do 8000ft bo w tym miejscu kliknąłem ALT HLD.

Okno VERTICAL SPEED- Tu ustawiamy prędkość pionową zniżania, bądź wznoszenia,

Wartości ze znakiem + wznoszenie z prędkością xxxft/min(+1000)

Wartości ze znakiem - zniżanie z prędkością xxxft/min (-1000)

V/S- tryb, który uaktywnia wybrane prędkości pionowej, tylko i wyłącznie, gdy wysokość wprowadzona w oknie ALTITUDE jest różna niż aktualna na jakiej samolot leci. Najmniejsza różnica wysokości musi wynosić +- 100ft.

ALT INTV- Pozwala wymusić inną wysokość, bez odłączania trybu VNAV.

CMD A, CMD B włączenie/wyłączenie AP.

CWS- (Control Wheel Steering) Pozwala na sterowanie ręczne, bez odłączania AP- nazwijmy to w pewnym sensie wspomaganie AP.

Tryb ten często stosowany jest w warunkach turbulentnych.

Przechył (Roll) mniejszy niż 6 stopni spowoduje powrót samolotu do poziomu (Wing Level), po zwolnieniu parcia na wolant.

Przechył większy niż 6 stopni, spowoduje zatrzymanie i utrzymanie ostatniego kąta skreśtu, jaki był osiągnięty przed zdjęciem parcia na wolant.

DISENGAGE- całkowita deaktywacja AP.