

Заполнение плана полета на специальной странице в VATSIM перед вылетом

Многие хотят красивый флайт план, не все знают как это правильно сделать. Так как большинство полетов большинства присутствующих здесь проходят вне зоны действия FAA планов, заполняем по стандартам ICAO. Для полетов внутри США можно отдельный топик делать, совсем другая история.

Что я люблю делать сам и советую делать другим - заполнять план на сайте ватсима, на отведенной для этого [страничке](#). Удобнее чем через скваку\фсинн. Именно по этой страничке и распишу всё.

Примечание: подразумевается что у читателя имеются навыки создания хотя бы простого уровня расчетов, пользуясь хотя бы программами типа FSNavigator. Если таковых навыков нет - обучим в другом топике. 😊

Пункты с 1 по 16 соответствуют пунктам на странице заполнения плана, ссылка на которую двумя предложениями выше. Подпункты - лишь для удобства изложения информации.

1. **IFR/VFR.** Тут думаю всё понятно. Это пример заполнения ППП плана, поэтому ставим IFR.

2. Позывной под которым мы подключимся к VATSIM.

2.1. Часто вижу как это поле заполняют неправильно. А формат то очень простой, XXXуууу, где XXX - ИКАО код авиакомпании, и уууу - номер рейса (от 1 до 4 цифр, нули в начале номера рейса как правило не вписываются, т.е. AFL001 > AFL1). Если сомневаетесь в том какой верный ИКАО код интересующей компании - можно посмотреть его [здесь](#), или в [Wiki](#).

2.2. Полеты под бортовым номером в качестве позывного - отдельная история. Для зарегистрированных в России ВС (например RA-85777), правильным позывным для полета под бортовым будет 85777. Для полетов под бортовым номером ВС зарегистрированных в других странах, например VP-BFX или D-ABTL, правильным позывным будут VPBFX и DABTL соответственно.

3. **Тип ВС, оборудование.** В этом пункте также очень часто вижу неточности. Обычно это неправильно указанный тип, также не все понимают что значит буква указываемая после типа. Пример правильного указания типа: H/B763/Q.

Разберем подробнее.

3.1. H/ перед типом ВС указывает на то что данный борт - тяжелый, heavy, т.е. с максимальной взлетной массой более 136.000 кг. Для средних и легких ВС ничего указывать не нужно, а вот для A380 ввели новую категорию, Super. Для рейсов на A380 добавляем S/.

3.2. Далее указываем тип ВС согласно ИКАО. Убедиться в верности указания можно [здесь](#). Часто вижу неправильно заполненный тип ВС, например для Як-40 я видел и Y40, и YAK40, а правильный ведь YK40.

3.3. Далее следует указание навигационного оборудования. Часто вижу T154/M, причем /M добавляют только потому что летят на Ту-154М. А это совсем не верно. Здесь указывается навигационное оборудование, как принято в VATSIM, согласно FAA. Посмотреть список корректных суффиксов можно [здесь](#). Для ВС с FMS, т.е. обладающих RNP (Required Navigational Performance) и сертифицированных по RNAV верным суффиксом будет /Q. А для Ту-154, например, при полетах по KLN верным суффиксом будет /L, (в случае сертификации данного ВС по RVSM) и /G при отсутствии RVSM сертификации.

В ватсime допустимо указание оборудования согласно требованиям ИКАО (например /H-SDHIRWXY/S), что многие и делают. Но общепринятым является всё таки указание согласно FAA, одной буквой. Указание оборудования по ИКАО достойно как минимум отдельного параграфа, а то и топика. Зацикливаться на этом не следует, а усвоить хотя бы правильное указание оборудования по FAA - необходимо.

4. **Истинная скорость на эшелоне в узлах.** Тоже думаю всё должно быть понятно. Если нет - задавайте вопросы в этом топике.

5. **ИКАО код аэропорта вылета.**

6. **Планируемое время вылета в UTC.**

7. **Эшелон полета.** Здесь стоит остановиться поподробнее. Для полетов по России используются метровые эшелоны, но тем не менее в плане необходимо указать футовый эквивалент. При полетах из России за границу указываем также первоначальный метровый эшелон в футовом эквиваленте. Для тех кто еще этого не сделал, советую скачать [Аэронавигационный Справочник Форостяка](#). В верхней таблице раздела 3 находится удобная табличка перевода метровых эшелонов в футовые. Также в справочнике можно посмотреть верный футовый эшелон для нужного направления полета. Верным форматом указания эшелона в данном поле плана является, например для 10600м, *FL348*.

Если полет проходит на эшелоне, т.е. выше эшелона перехода (1500-1800м для России, 18000фт для США, в других странах и аэропортах - смотрите в схемах), указываем эшелон в формате *FLxxx* (*FL320* для 32000фт).

Если полет проходит ниже эшелона перехода, указываем высоту полета в футах, например 3000 будет означать 900м в России. Для США всё что ниже (но не включая 18000фт) будет высотой, например 15000.

8. **Маршрут полета.** Тут тоже очень много интересного.

8.1. В первую очередь нам нужен корректный маршрут полета, по которому мы собрались лететь. Для маршрутов по России настоятельно рекомендуется использовать [данный](#) ресурс. Для полетов в Европу и за ее пределы - источников много. Среди рекомендуемых - [Vroute](#), [SimRoutes](#), [RouteFinder](#) (с ним поосторожнее).

Получили для рейса, скажем в Минск, вот такой маршрут:

UUEE SID AR CORR2 BG R805 TU G723 RATIN UN869 VTB UL999 KURPI STAR UMMS

Но в таком виде нам его использовать не нужно. Убираем коды аэропортов вылета и прилета, слова *SID* и *STAR* и получаем уже вполне приемлемый маршрут. Также следует учесть что если между двумя точками отсутствует трасса и маршрут пролегает напрямую между этими точками (что очень часто встречается), между этими точками следует добавить *DCT*. Остался нам вот такой маршрут:

AR CORR2 BG R805 TU G723 RATIN UN869 VTB UL999 KURPI

Следуем дальше.

8.2. Раз уж речь идет о красиво и правильно оформленных планах, просто необходимо продублировать в плане эшелон и скорость в км/ч и метрах, а также смены эшелона. Перед маршрутом указываем нашу истинную скорость и эшелон, в км/ч и метрах соответственно. В следующем формате: *KxxxxSuuu*, где *xxxx* - четыре цифры для истинной скорости (например 0825 для 825км/ч), и *uuu* - эшелон в метрах (1060 для 10600м).

Получаем:

K0825S1060 AR CORR2 BG R805 TU G723 RATIN UN869 VTB UL999 KURPI

Далее указываем смены эшелонов. Как минимум одна смена эшелона на данном маршруте должна присутствовать, на точке *RATIN*, т.к. это выход из Российского ВП, после выхода из которого необходима смена эшелона на футовый. Как узнать где выход из российского ВП? Опять же, предполагается что у вас запущен *FSNavigator* или подобная программа, в которой можно и нужно это посмотреть.

Смена эшелона указывается через *"/* после точки в формате схожем с указанием начальной скорости и эшелона. Но т.к. эта информация предназначена для диспетчеров, работающих с узлами и футами, указывать нужно в соответствующем формате. Скорость можно указать как в узлах, так и в числе Маха. Скорость указывается истинная. Для скорости в узлах перед значением

из четырех чисел указывается буква *N*, для скорости в числе Маха - *M*. Футовому эшелону предшествует буква *F*. Например: MxxxFuуу или NxxxxFuуу.

Получаем:

K0825S1060 AR CORR2 BG R805 TU G723 RATIN/M081F360 UN869 VTB UL999 KURPI

Также указываем любые плановые смены эшелона необходимые для более экономичного расхода топлива по мере уменьшения веса.

9. ИКАО код аэропорта назначения.

10. **Расчетное время в пути.** Можно примерно рассчитать тем же FSNavigator, можно это сделать более серьезными средствами.

11а. **Указываем работаем ли мы голосом**, либо только принимаем голос, либо же работаем только текстом.

11. **Ремарки**, самое интересное. Т.к. в плане VATSIM отсутствуют некоторые поля, доступные на настоящем бланке ICAO плана, вписываем их в это поле. Доступных полей много, перечислим самые релевантные для VATSIM.

11.1. *EET/* - Указываем расчетное время от момента взлета до пролета ключевых пунктов маршрута. Таковыми являются точки входа в последующие РЦ, а также аэропорт назначения. Рассчитать это время можно, например, всё тем же FSNavigator. Формат следующий: *EET/xxxx/уууу* *xxxx/уууу*, где *xxxx* - интересующий нас момент по маршруту, и *уууу* - расчетное время истекшее от взлета до пролета этой точки.

11.2. *E/* - Endurance, т.е. общее количество топлива на борту, в часах полета.

11.3. *OPR/* - Названия компании обслуживающей ВС. Для обычных рейсов это не так принципиально. Для рейсов выполняемых, например, под бортовым номером в качестве позывного такой пункт может быть очень даже интересным добавлением.

11.4. *REG/* - Регистрация ВС, в соответствии с пунктом 2.2. данного топики.

11.5. *SEL/* - SELCAL код данного ВС, для полетов в регионы где SELCAL применяется. Посмотреть настоящий код какого либо ВС можно [здесь](#). Также не забываем указывать их в squawkbox\fsinn при подключении.

11.6. *RMK/* - Любая информация в свободной текстовой форме. Злоупотреблять не стоит, указываем информацию относящуюся к рейсу.

11.7. *C/* - Фамилия КВС, указывается по желанию, т.к. в VATSIM всё равно каждый план привязан к вашему PID с вашим именем.

Получаем:

EET/UMMV0034 UMMS0101 E/0144 OPR/AEROFLOT REG/VPBLX SEL/GHBQ C/PETROV

Из таких ремарок видно что в РЦ Минска данный борт попадет через 34 минуты после взлета, а посадку совершит через 1 час и 1 минуту после взлета. Согласно расчету конечно, не надо тормозить или разгоняться чтобы пытаться вклиниться в это время. Также видим что на борту находится достаточно топлива на 1 час и 44 минуты полетного времени. ВС обслуживается а\к Аэрофлот. Регистрация ВС - VP-BLX. SELCAL ВС - GH-BQ. Фамилия КВС - Петров. Для полета в Минск SELCAL нам не нужен, но примера ради указал.

12. Тот же **Endurance** из пункта 11.2.

13. ИКАО код запасной аэропорта.

14. **Имя пилота**, как было указано при регистрации в VATSIM.

15. и 16. Ваши **ID и пароль VATSIM**.