

5. ОСОБЫЕ СИТУАЦИИ

ВВЕДЕНИЕ






Особые ситуации, связанные с отказами самолетных систем, сопровождаются срабатыванием привлекающей сигнализации: загоранием ЦСО красного или желтого цвета, речевой информацией и звуковыми сигналами, характерными для данного отказа, а также текстовым сообщением красного или желтого цвета на КИСС и МФИ. Дополнительными признаками являются подсвечивание органов управления отказавшей системы и изменение цвета и (или) формы символов мнемосхемы системы на кадре МФИ.

В зависимости от ситуации используются три типа сообщений и пять видов звуковых сигналов.

Типы сообщений:

- 1) аварийные (красного цвета);
- 2) предупреждающие, требующие действия (желтого цвета, с мигающей рамкой);

Типы звуковых сигналов:

- 1) 1/2 колокол – при пожаре: 
- 2) ГАИ – достижение предельных режимов (α_{\max} , $n_{y\max}$): 
- 3) кавалерийская атака – сообщения по САУ: 
- 4) зуммер – все остальные аварийные сообщения: 
- 5) один удар колокола – все предупреждающие сообщения, требующие действий: 

При возникновении особых ситуаций в полете:

- действия по парированию отказа, выделенные в ЛР красным цветом, требуют немедленного их выполнения пилотирующим пилотом по памяти без обращения к карте особых ситуаций. Данные ситуации требуют обязательной тренировки по отработке действий на тренажере;
- действия по парированию отказа, не выделенные в ЛР красным цветом, не требуют немедленного выполнения по памяти и могут быть произведены по решению КВС на незагруженном этапе полета.

При этом пилотирующий пилот:

- продолжает сохранять и/или следить за пространственным положением самолета, режимом работы МДУ и навигацией;
- дает команду непилотирующему пилоту найти и зачитать карту особых ситуаций по данному отказу.

После получения команды непилотирующий пилот:

- находит и зачитывает карту особой ситуации по ЛР;
- выполняет предписанные картой действия после подтверждения его намерения об их выполнении пилотирующим пилотом (перекрестный контроль);
- продолжает вести радиосвязь.

- ВНИМАНИЕ! 1. ПРИ ОТКАЗЕ МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫХ ИНДИКАТОРОВ МОЖНО ИЗМЕНИТЬ ФУНКЦИИ ОСТАВШИХСЯ ИНДИКАТОРОВ, ИСПОЛЬЗУЯ КНОПКИ ПОД ЭКРАНОМ ИНДИКАТОРА, ИЛИ ИЗМЕНИТЬ ФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ОБЯЗАННОСТИ ПИЛОТОВ.**
- 2. ЕСЛИ ЗАГОРАНИЕ КНОПОК-ТАБЛО НА ЩИТКАХ СИСТЕМ НЕ СОПРОВОЖДАЕТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИМИ СООБЩЕНИЯМИ НА КИСС И МФИ, СЧИТАЙТЕ ЗАГОРАНИЕ КНОПОК-ТАБЛО ЛОЖНЫМ. ДЕЙСТВИЯ ПО ПАРИРОВАНИЮ ОТКАЗОВ НЕ ПРОИЗВОДИТЕ.**

5.1. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	ДВИГ
5.2. ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	ВСУ
5.3. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	ТОПЛИВО
5.4. ПОЖАР. ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	ПОЖАР
5.5. ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	ГС
5.6. УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ	ЭДСУ, СШУ, СУМК
5.7. ШАССИ	ШАССИ
5.8. СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОЗДУХА	СПВ
5.9. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	СКВ
5.10. СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДАВЛЕНИЯ	САРД
5.11. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	КИСЛОРОД
5.12. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	ПОС
5.13. ДВЕРИ, ЛЮКИ	ДВЕРИ, ЛЮКИ
5.14. БЫТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	БЫТОВОЕ
5.15. ПОСАДКА, УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ПОСАДОЧНЫМ ВЕСОМ $G_{\text{ПОСmax}} < G_{\text{ПОС}} \leq G_{\text{ВЗПmax}}$	
5.16. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	СЭС
5.17. СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	СВЕТОТЕХНИКА
5.18. СИГНАЛИЗАЦИЯ	СИГНАЛ.
5.19. ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	ПНО
5.20. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОЙ ИНДИКАЦИИ	КСЭИС
5.21. СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	СВЯЗЬ
5.22. АППАРАТУРА УВД	УВД
5.23. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСАМОЛЕТНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ	СУОСО
5.24. ПОВРЕЖДЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА	
5.25. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШУ	
5.26. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА ВОДУ	






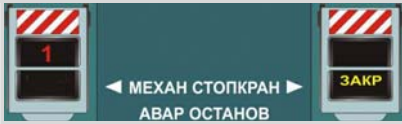
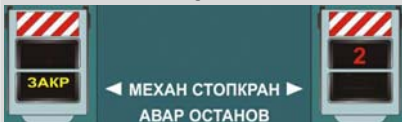
5.1. СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

СОДЕРЖАНИЕ

5.1.1	ДВИГ 1 ОТКАЗ ДВИГ 2 ОТКАЗ
5.1.2	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА РАЗБЕГЕ ($V \leq V_1$)
5.1.3	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА РАЗБЕГЕ ($V > V_1$)
5.1.4	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ В НАБОРЕ ВЫСОТЫ ЭШЕЛОНА, КРЕЙСЕРСКОМ ПОЛЕТЕ, НА СНИЖЕНИИ
5.1.5	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА ГЛИССАДЕ
5.1.6	УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ
5.1.7	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ В МОМЕНТ ПЕРЕВОДА РУД НА ВЗЛЕТНЫЙ РЕЖИМ ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ
5.1.8	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ОБЛЕДЕНЕНИЕ
5.1.9	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА ПРОБЕГЕ
5.1.10.	ДВИГ 1(2) ОПАСН ВИБР
5.1.11	БУК ОТКАЗ-НЕТ АВТ ТЯГИ
5.1.12	ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ
5.1.13	ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ
5.1.14	ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ВЕЛИКИ
5.1.15	ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ПРЕДЕЛ
5.1.16	ДВИГ 1(2) ПОМПАЖ
5.1.17	ДВИГ 1(2) – ДАВЛ МАСЛА МИН
5.1.18	ДВИГ 1(2) ВИБРОКОНТР ОТКАЗ
5.1.19	ДВИГ 1(2) ПОВЫШ ВИБР
5.1.20	ДВИГ 1(2) КПВ НЕ ОТКР
5.1.21	ДВИГ 1(2) КПВ НЕ ЗАКР
5.1.22	ДВИГ 1(2) – t МАСЛА ВЕЛИКА
5.1.23	ДВИГ 1(2) – ОПОРЫ ПЕРЕГРЕВ
5.1.24	ДВИГ 1(2) МАСЛА МАЛО
5.1.25	ДВИГ 1(2) МАСЛА МНОГО
5.1.26	ДВИГ 1(2) М/ФИЛЬТР ЗАСОР
5.1.27	ДВИГ 1(2) – УПРАВЛ РЕЗЕРВ
5.1.28	ДВИГ 1(2) – ДАВЛ ТОПЛ НВД МАЛО
5.1.29	ДВИГ 1(2) – РЕВЕРС НЕИСПР
5.1.30	ДВИГ 1(2) БСКВ ОТКАЗ



5.1.31	ДВИГ 1(2) СТРУЖ В МАСЛ/ПЕРЕГР
5.1.32	ДВИГ 1(2) НЕТ БЛОКИРОВКИ РЕВЕРСА
5.1.33	ДВИГ 1 (2) ПЕРЕГРЕВ
5.1.34	ДВИГ 1(2) – ЭСУ ОТКАЗ
5.1.35	ДВИГ 1 – ЭСУ ОТКАЗ ДВИГ 2 – ЭСУ ОТКАЗ
5.1.36	НЕВКЛЮЧЕНИЕ РЕВЕРСА ТЯГИ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ПРОБЕГЕ
5.1.37	САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ РЕЖИМА РАБОТЫ ДО ВЗЛЕТНОГО ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ
5.1.38	НЕКОНДИЦИОННОСТЬ ВОЗДУХА, ОТБИРАЕМОГО В СКВ ОТ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ
5.1.39	НЕВОЗМОЖНО ИЗМЕНИТЬ РЕЖИМ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
5.1.40	ОТКАЗ ПОКАЗАНИЙ P_k ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ
5.1.41	ОТКАЗ ПОКАЗАНИЙ N_B ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ
5.1.42	ОТКАЗ ПОКАЗАНИЙ T_{TND} ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ
5.1.43	НЕОТКЛЮЧЕНИЕ РЕВЕРСА ТЯГИ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ В КОНЦЕ ПРОБЕГА
5.1.44	ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ ПРИ ОТКАЗЕ ДВУХ ДВИГАТЕЛЕЙ

5.1.1	ДВИГ 1 ОТКАЗ ДВИГ 2 ОТКАЗ
КИСС	
	ДВИГ 1 ОТКАЗ ДВИГ 2 ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ОБОИХ ДВИГАТЕЛЕЙ
или	
При ранее отказавшем двигателе 1(2): ДВИГ 2(1) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ № 2(1)	
ВЕТРОДВ РАБОТА	
МФИ	
	ДВИГ 1 ОТКАЗ ДВИГ 2 ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Гт НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ № 2(1)
	БЕЛЫЙ МНЕМОСИВОЛ ВД ИЗМЕНИЛ ЦВЕТ НА ЗЕЛЕНЫЙ
	ПОЯВИЛСЯ БЕЛЫЙ МНЕМОСИМВОЛ ВД И ИЗМЕНИЛ ЦВЕТ НА ЗЕЛЕНЫЙ
или	
	
или	
	
или	
	

Включите секундомер. Время с момента перехода на аварийную шину до запуска ВСУ должно составлять не более 6 мин.

Установите скорость на снижении в зависимости от высоты полета и веса самолета согласно табл. 5.1.1-1

Оцените располагаемую дальность планирования

Таблица 5.1.1-1

Высота		Скорость в км/ч при полетном весе самолета, тс										Дальность	Время	Вертикальная скорость
*100фт	м	25	28	30	32	34	36	38	40	42	44	км	мин:сек	м/с
400	12190	325	345	360	375	390	400	-	-	-	-	137	16:26...19:23	-16.4...-19.4
390	11890	325	345	360	375	390	400	415	-	-	-	133	15:40...19:05	-16.0...-19.8
380	11580	325	345	360	375	390	400	415	430	-	-	129	14:49...18:43	-15.6...-20.2
370	11280	325	345	360	375	390	400	415	430	440	-	126	14:09...18:25	-15.3...-20.2
360	10970	325	345	360	375	390	400	415	430	440	450	122	13:33...18:03	-15.0...-20.2
340	10360	325	345	360	375	390	400	415	430	440	450	116	13:01...17:20	-14.4...-19.4
320	9750	325	345	360	375	390	400	415	430	440	450	109	12:32...16:37	-13.9...-18.6
300	9140	325	345	360	375	390	400	415	430	440	450	102	11:56...15:54	-13.5...-18.0
280	8530	305	325	340	355	370	380	395	410	420	430	95	11:20...15:03	-11.8...-16.0
260	7930	305	325	340	355	370	380	395	410	420	430	89	10:41...14:13	-11.4...-15.5
240	7320	305	325	340	355	370	380	395	410	420	430	82	10:01...13:19	-11.0...-15.0
220	6710	305	325	340	355	370	380	395	410	420	430	75	09:21...12:22	-10.6...-14.5
200	6100	305	325	340	355	370	380	395	410	420	430	68	08:38...11:22	-10.3...-14.1
180	5490	295	315	330	340	355	365	375	390	400	410	60	07:52...10:19	-9.5...-12.6
160	4880	295	315	330	340	355	365	375	390	400	410	53	07:01...09:14	-9.2...-12.2
140	4270	295	315	330	340	355	365	375	390	400	410	46	06:11...08:06	-8.9...-11.8
120	3660	295	315	330	340	355	365	375	390	400	410	39	05:17...06:58	-8.7...-11.4
100	3050	295	315	330	340	355	365	375	390	400	410	32	04:22...05:45	-8.4...-11.1
80	2440	290	305	320	330	345	355	365	375	385	395	24	03:25...04:30	-7.8...-10.1
60	1830	290	305	320	330	345	355	365	375	385	395	17	02:19...03:11	-7.5...-9.9
40	1220	290	305	320	330	345	355	365	375	385	395	9	01:19...01:48	-7.3...-9.6
20	610	290	305	320	330	345	355	365	375	385	395	2	00:14...00:22	-7.1...-9.3
15	450	290	305	320	330	345	355	365	375	385	395	0	0	-7.1...-9.2

ПРИМЕЧАНИЕ. Дальность полета может приблизительно определяться по формуле $L = 11,1 \cdot H - 4,6$ км, где H – высота начала снижения в км

Выполните разворот в сторону ближайшего аэродрома или площадки для вынужденной посадки





Доложите диспетчеру УВД

Установите на ПУ СПС код 7700

Включите сигнал "АВАРИЯ"

Кнопку-табло "(1) МЕХАН СТОПКРАН 2" **НАЖМИТЕ**

Пожарный кран 2(1) **ЗАКРОЙТЕ**

Генератор 2(1) **ОТКЛЮЧИТЕ**

ВНИМАНИЕ. ПРИ СНИЖЕНИИ ДО ВЫСОТЫ ЗАПУСКА ВСУ ВОЗМОЖНО СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ "РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ". ПРИМИТЕ РЕШЕНИЕ О НЕОБХОДИМОСТИ ЭКСТРЕННОГО СНИЖЕНИЯ

На высоте не более 7000 м (FL 230) ВСУ ЗАПУСТИТЕ

ВНИМАНИЕ. 1. В СЛУЧАЕ НЕЗАПУСКА ВСУ УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО ВРЕМЯ ПОЛЕТА НА АВАРИЙНОЙ ШИНЕ С УЧЕТОМ 2-х ПОПЫТОК ЗАПУСКА ВСУ СОСТАВИТ 28 МИНУТ

2. ДОПУСКАЕТСЯ НЕ БОЛЕЕ 2-х ПОПЫТОК ЗАПУСКА ВСУ ДО ВЫСОТЫ ВЫПУСКА МЕХАНИЗАЦИИ. ВТОРАЯ ПОПЫТКА ЗАПУСКА ПРОИЗВОДИТСЯ ПОСЛЕ ХОЛОДНОЙ ПРОКРУТКИ

Генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

Отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

Выполните попытку запуска двигателей в соответствии с п. 5.1.44 "Запуск двигателя в полете при отказе двух двигателей"

ВНИМАНИЕ. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЯ УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ПЕРЕД ОТКАЗОМ ЛЮБОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ НЕ ВЫДАВАЛИСЬ СЛЕДУЮЩИЕ СООБЩЕНИЯ НА КИСС – "ДВИГ 1(2) НЕИСПР", "ДВИГ 1(2) ПОМПАЖ", "ДВИГ 1(2) ОПАСН ВИБР", "ДВИГ 1(2) БСКВ ОТКАЗ", "ДВИГ 1(2) ВИБРОКОНТР ОТКАЗ", "ОБЛЕДЕНЕНИЕ" И В НАЛИЧИИ ЧАСТОТ ВРАЩЕНИЯ РОТОРОВ НД И ВЕНТИЛЯТОРА

Оцените возможность захода на посадку по располагаемой дальности планирования с учетом выпуска предкрылков и закрылков на высоте и удалении от торца ВПП в соответствии с табл. 5.1.1-2

Примите решение о посадке на аэродром или вне аэродрома

Доложите службе УВД о принятом решении

ВНИМАНИЕ. ПОСАДКУ ВНЕ АЭРОДРОМА С ОТКАЗАВШИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ ПРОИЗВОДИТЕ С ВЫПУЩЕННОЙ ИЛИ УБРАННОЙ (ПО РЕШЕНИЮ КВС) МЕХАНИЗАЦИЕЙ КРЫЛА И С ВЫПУЩЕННЫМ ИЛИ УБРАННЫМ (ПО РЕШЕНИЮ КВС) ШАССИ

В резервном режиме выпустите предкрылки, а затем выпустите закрылки в положение $\delta_3=20^\circ$ до высоты и удаления от торца ВПП в штиль в соответствии с табл. 5.1.1-2





Таблица 5.1.1-2

Полетный вес самолета, тс	25	28	34	36	40	43
Высота выпуска механизации, не менее, м	1670	1670	1850	1920	2060	2180
Удаление до торца ВПП, не более, км	16,3	16,8	17,8	18,5	19,4	20,3

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОСТРОЕНИИ МАНЕВРА:

1. ПРИ НАЛИЧИИ ВСТРЕЧНОГО ВЕТРА 5...10 м/с.
ОБЕСПЕЧЬТЕ ЗАПАС ВЫСОТЫ В 100...500 м
(В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОЛЕТНОГО ВЕСА) ДЛЯ ВЫСОТЫ
ВЫПУСКА МЕХАНИЗАЦИИ, УКАЗАННОЙ В ТАБЛ. 5.1.1-2
2. ПОТЕРЯ ВЫСОТЫ ЗА ОДИН ВИТОК В КРЕЙСЕРСКОЙ
КОНФИГУРАЦИИ СОСТАВЛЯЕТ 850 м С КРЕНОМ 10°
3. КОРРЕКЦИЮ ВЫСОТЫ ОСУЩЕСТВЛЯЙТЕ
СКОЛЬЖЕНИЕМ И ВЫПОЛНЕНИЕМ ОТВОРОТОВ

При пролете ДПРМ:

Основные опоры резервно..... ВЫПУСТИТЕ

После выпуска основных опор:

Переднюю опору механически..... ВЫПУСТИТЕ

Установите скорость планирования согласно табл. 5.1.1-3

Таблица 5.1.1-3

Полетный вес самолета, тс	25	28	32	34	36	40	43
Скорость планирования, км/ч	210	220	240	245	255	265	280

Обеспечьте пролет ДПРМ:

- а) в штиль – на высоте 500 м
- б) при встречном ветре 5...10 м/с – на высоте 550 ... 600 м

Обеспечьте пролет БПРМ:

- а) в штиль – на высоте 125 м
- б) при встречном ветре 5...10 м/с – на высоте 150 м

Удерживайте установленную скорость планирования до выравнивания

По решению КВС выпустите закрылки в положение 40°

Установите скорость планирования согласно табл. 5.1.1-4

Таблица 5.1.1-4




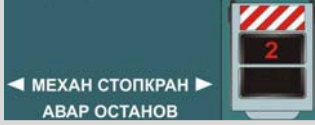
Полетный вес самолета, тс	25	28	32	34	36	40	43
Скорость планирования, км/ч	195	205	220	225	230	245	255

Выравнивание начните на высоте 5 ... 10 м

После приземления на основные опоры опустите переднюю опору шасси на ВПП

Примените торможение колес, учитывая максимальные скорости их включения

При посадке вне аэродрома действуйте по рекомендациям подразд. 5.25 ■

5.1.2 ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА РАЗБЕГЕ ($V \leq V_1$)		
	КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ДВИГ 2(1) ВКЛЮЧЕН МЧР ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)	
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ДВИГ 2(1) ВКЛЮЧЕН МЧР ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Ст НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)	или 

Взлет прекратите

Удерживайте самолет от разворота и кренения отклонением педалей РН, элеронов, а при необходимости и несимметричным торможением колес





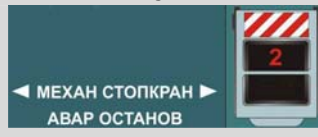
РУД 1 и РУД 2 в положение ЗМГУСТАНОВИТЕ

Рычаг "РЕВ" обоим двигателям в положение максимального реверсаУСТАНОВИТЕ

Примените основное торможение, не учитывая ограничение по скорости включения тормозов.

После остановки самолета:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"**НАЖМИТЕ**
- пожарный кран 1(2)**ЗАКРОЙТЕ**
- генератор 1(2)**ОТКЛЮЧИТЕ**
- доложите диспетчеру УВД ■

5.1.3 ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА РАЗБЕГЕ ($V > V_1$)	
 	КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ДВИГ 2(1) ВКЛЮЧЕН МЧР ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Nв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ДВИГ 2(1) ВКЛЮЧЕН МЧР ПАДЕНИЕ Ттнд, Nв, Nвд, Nнд, Gт НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
	 ИЛИ 

Взлет продолжайте

Удерживайте самолет от разворота и крена отклонением педалей РН и элеронами

Выполните подъем передней опоры шасси на скорости V_R , приведенной в табл. 5.1.3-1 и 5.1.3-2 соответственно для взлета с $\delta_3 = 20^\circ$ и $\delta_3 = 10^\circ$

Создайте угол тангажа $6^\circ \dots 8,5^\circ$ (при взлетном весе 26...43,7 тс)

После отрыва самолета создайте крен $3^\circ - 5^\circ$ в сторону работающего двигателя (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)

Переведите самолет в набор высоты с одновременным разгоном до безопасной скорости взлета V_2

На высоте 10 м уберите шасси

Продолжайте набор высоты, сохраняя скорость V_2

При взлете с $\delta_3 = 20^\circ$:

На высоте не менее 450 м (1500 ft) над ВПП установите скорость начала уборки механизации в положение $\delta_3 = 10^\circ$

Уберите закрылки с 20° до 10°

При взлете с $\delta_3 = 10^\circ$:

На высоте не менее 450 м (1500 ft) над ВПП установите скорость начала уборки механизации в полетное положение

Уберите механизацию крыла в полетное положение с одновременным увеличением скорости до V_{FTO}

Не допускайте потери высоты в процессе уборки механизации

Переключатель "МЧР РУЧ" в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ

Усилия, возникающие на рычагах управления, снимайте триммерами

**ВНИМАНИЕ. ЕСЛИ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВЫДЕРЖИВАНИЕ
МИНИМАЛЬНО БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЫ, ДОПУСКАЕТСЯ
ПОВТОРНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ МЧР**

В процессе уборки закрылков до 0° своевременно парируйте появление разворачивающего момента по курсу, вызванные изменением $K_{\text{ш}} \text{ РН}$





- Кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"НАЖМИТЕ**
Пожарный кран 1(2)ЗАКРОЙТЕ
Генератор 1(2).....ОТКЛЮЧИТЕ
Кран кольцевания ТС.....ОТКРОЙТЕ
**Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА"УСТАНОВИТЕ**
ВСУЗАПУСТИТЕ
Отбор воздуха от ВСУ.....ВКЛЮЧИТЕ
Генератор ВСУ.....ВКЛЮЧИТЕ

Примите решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем пригодном аэродроме

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13

Доложите диспетчеру УВД

Скорости взлета при отказе двигателя для $\delta_3=20^\circ$ в зависимости от взлетного веса самолета приведены в табл. 5.1.3-1





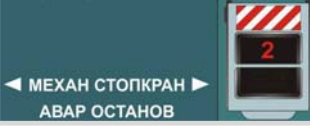
Таблица 5.1.3-1

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при взлетных весах, тс								
	26	29	32	34	36	38,95	40	41,95	43,7
Скорость подъема передней опоры шасси (V_R)	200	210	220	225	230	235	240	245	250
Скорость отрыва (V_{LOF})	205	215	220	225	230	235	240	245	250
Безопасная скорость взлета (V_2)	215	220	225	229	235	240	245	250	255
Скорость начала уборки закрылков до 10°	240	245	250	255	260	265	270	275	285
Скорость в момент начала уборки механизации крыла в полетное положение	280	300	310	320	335	345	355	360	370
Скорость в полетной конфигурации (V_{FTO})	300	315	330	340	350	360	370	380	390
Скорость полета по кругу	300	315	330	340	350	360	370	380	390

Скорости взлета при отказе двигателя для $\delta_3=10^\circ$ в зависимости от взлетного веса самолета приведены в табл. 5.1.3-2

Таблица 5.1.3-2

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при взлетных весах, тс								
	26	29	32	34	36	38,95	40	41,95	43,7
Скорость подъема передней опоры шасси (V_R)	220	230	240	250	255	265	270	275	280
Скорость отрыва (V_{LOF})	225	235	245	250	255	265	270	275	280
Безопасная скорость взлета (V_2)	235	240	245	250	255	265	270	275	280
Скорость в момент начала уборки механизации крыла в полетное положение	280	300	310	320	335	345	355	360	370
Скорость в полетной конфигурации (V_{FTO})	300	315	330	340	350	360	370	380	390
Скорость полета по кругу	300	315	330	340	350	360	370	380	390

5.1.4 ДВИГ 1(2) ОТКАЗ В НАБОРЕ ВЫСОТЫ ЭШЕЛОНА, КРЕЙСЕРСКОМ ПОЛЕТЕ, НА СНИЖЕНИИ		
 	КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)	
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Ст НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)	ИЛИ 

Учитывайте, что САУ обеспечивает парирование отказа и продолжение полета на одном двигателе

При ручном пилотировании

Удерживайте самолет от разворота и кренения отклонением РН и элеронов

Доложите диспетчеру УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**

Пожарный кран 1(2) **ЗАКРОЙТЕ**

Генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**

Кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ**

Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ **ЗАПУСТИТЕ**





Отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

Генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13

УЧИТЫВАЙТЕ, что:

- нет обдува правого (левого) стекла пилотов подогретым воздухом
- не работает часть кухонного и туалетного оборудования ■

5.1.5 ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА ГЛИССАДЕ		
	КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)	
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Ст НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)	

При отказе двигателя ниже высоты входа в глиссаду посадку выполняйте с выбранной посадочной конфигурацией, сохраняя заданную скорость захода

Учитывайте, что САУ обеспечивает парирование отказа и продолжение полета на одном двигателе

При ручном пилотировании удерживайте самолет от разворота и крена отклонением РН и элеронов

Для восстановления траектории снижения используйте увеличение режима двигателя вплоть до взлетного с последующим уменьшением до потребного

Доложите диспетчеру УВД

Кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"**НАЖМИТЕ**

Пожарный кран 1(2)**ЗАКРОЙТЕ**

Генератор 1(2)**ОТКЛЮЧИТЕ**

Кран кольцевания ТС**ОТКРОЙТЕ**

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"**УСТАНОВИТЕ**

После касания ВПП выполняйте условия по п. 5.1.13.

При $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.1.6 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ

ВНИМАНИЕ. 1. МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ – 15 м
2. ПРИ ПРАВИЛЬНЫХ И СВОЕВРЕМЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ
ПОТЕРЯ ВЫСОТЫ ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ
НЕ ПРЕВЫШАЕТ 10 м (УГОЛ ГЛИССАДЫ ДО 3,5°)

При заходе на посадку в автоматическом режиме

Кнопку "УХОД" НАЖМИТЕ

При заходе на посадку с $\delta_3=40^\circ$

РУЗ в положение "20°" УСТАНОВИТЕ

При заходе на посадку в ручном режиме

РУД обоих двигателей во взлетное положение УСТАНОВИТЕ

При заходе на посадку с $\delta_3=40^\circ$

РУЗ в положение "20°" УСТАНОВИТЕ

Удерживайте самолет от разворота и крена отклонением РН и элеронов

Создайте крен 3°-5° в сторону работающего двигателя (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)

Переведите самолет в набор высоты, сохраняя скорость захода на посадку

Уберите шасси при положительной скорости V_y

Проконтролируйте включение МЧР на работающем двигателе

Доложите диспетчеру УВД

Включите режим "ГОР. НАВ"

На высоте не менее 450 м (1500 ft) над поверхностью взлета установите скорость начала уборки закрылков по табл. 5.1.3-1

Уберите закрылки с 20° до 10°

Уберите механизацию крыла в полетное положение с одновременным увеличением скорости до V_{FTO} по табл. 5.1.3-1

Не допускайте потери высоты в процессе уборки механизации

Переключатель "МЧР РУЧ" в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ





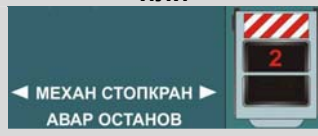
ВНИМАНИЕ. ЕСЛИ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВЫДЕРЖИВАНИЕ
МИНИМАЛЬНО БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЫ, ДОПУСКАЕТСЯ
ПОВТОРНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ МЧР

Усилия, возникающие на рычагах управления, снимайте триммерами

В процессе уборки закрылков до 0° своевременно парируйте появление разворачивающего момента по курсу, вызванное изменением $K_{\text{ш}}$ РН

Выполняйте развороты с креном не больше 30°

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.7	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ В МОМЕНТ ПЕРЕВОДА РУД НА ВЗЛЕТНЫЙ РЕЖИМ ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ
 	КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ДВИГ 2(1) ВКЛЮЧЕН МЧР ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ДВИГ 2(1) ВКЛЮЧЕН МЧР ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Ст НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
	 ИЛИ 

Учитывайте, что при автоматическом уходе на второй круг САУ обеспечивает парирование отказа и продолжение полета на одном двигателе

Проконтролируйте включение МЧР на работающем двигателе

**При заходе на посадку с $\delta_3=40^\circ$
РУЗ в положение "20°"УСТАНОВИТЕ**

Продолжайте уход на второй круг

При ручном уходе на второй круг:

- удерживайте самолет от разворота и крена отклонением РН и элеронов
- создайте крен $3^\circ-5^\circ$ в сторону работающего двигателя (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)
- переведите самолет в набор высоты, сохраняя скорость захода на посадку

Уберите шасси при положительной V_y

Доложите диспетчеру УВД

Включите режим "ГОР. НАВ" в САУ

На высоте не менее 450 м (1500 ft) над поверхностью взлета установите скорость начала уборки закрылков по табл. 5.1.3-1

Уберите закрылки с 20° до 10°

Уберите механизацию крыла в полетное положение с одновременным увеличением скорости до V_{FTO} по табл. 5.1.3-1

Не допускайте потери высоты в процессе уборки механизации

Переключатель "МЧР РУЧ" в положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ

**ВНИМАНИЕ. ЕСЛИ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ВЫДЕРЖИВАНИЕ
МИНИМАЛЬНО БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЫ, ДОПУСКАЕТСЯ
ПОВТОРНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ МЧР**

Усилия, возникающие на рычагах управления, снимайте триммерами

В процессе уборки закрылков до 0° своевременно парируйте появление разворачивающего момента, вызванное изменением $K_{\text{ш}} \text{ РН}$

Кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"НАЖМИТЕ

Пожарный кран 1(2)ЗАКРОЙТЕ

Генератор 1(2).....ОТКЛЮЧИТЕ

Кран кольцевания ТС.....ОТКРОЙТЕ





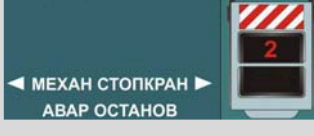
**Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА"УСТАНОВИТЕ**

На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУЗАПУСТИТЕ

Отбор воздуха от ВСУ.....ВКЛЮЧИТЕ

Генератор ВСУ.....ВКЛЮЧИТЕ

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.8	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ОБЛЕДЕНЕНИЕ
 	КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Ст НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)
	 или 

Доложите диспетчеру УВД

АП **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное управление

АТ **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**

Пожарный кран 1(2) **ЗАКРОЙТЕ**

Генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**

Кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ**

ПОС крыла **ОТКЛЮЧИТЕ**

ПОС стабилизатора **ОТКЛЮЧИТЕ**

Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

На высотах более 7000 м (FL230):

– выполните снижение до высоты запуска ВСУ 7000 м (FL230)

На высотах не более 7000 м (FL230):

– ВСУ **ЗАПУСТИТЕ**

– отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

– генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

– ПОС крыла **ВКЛЮЧИТЕ**



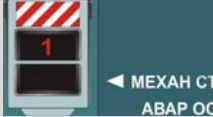

– ПОС стабилизатора **ВКЛЮЧИТЕ**

Выйдите из зоны обледенения, при необходимости используя взлетный режим работающего двигателя

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Полет выполняйте в соответствии с пп. 5.1.12, 5.1.13 ■

5.1.9 ДВИГ 1(2) ОТКАЗ НА ПРОБЕГЕ

		КИСС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Пк, Ттнд, Нв НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)		◀ МЕХАН СТОПКРАН ▶ АВАР ОСТАНОВ
		МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ПАДЕНИЕ Ттнд, Нв, Нвд, Ннд, Ст НА УКАЗАТЕЛЯХ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)		ИЛИ ◀ МЕХАН СТОПКРАН ▶ АВАР ОСТАНОВ





Удерживайте самолет от разворота и крена отклонением РН, элеронов, а при необходимости и несимметричным торможением колес

При необходимости для парирования боковых уводов, уменьшите режим реверса вплоть до его выключения

После освобождения ВПП:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**
- пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**
- генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**
- кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ** ■

5.1.10 ДВИГ 1(2) ОПАСН ВИБР

		КИСС ДВИГ 1(2) ОПАСН ВИБР ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ		◀ МЕХАН СТОПКРАН ▶ АВАР ОСТАНОВ
		МФИ ДВИГ 1(2) ОПАСН ВИБР ДВИГ 1(2) ПОВЫШ ВИБР		ИЛИ ◀ МЕХАН СТОПКРАН ▶ АВАР ОСТАНОВ





Кнопку-табло "1(2) МЕХАН СТОПКРАН" **НАЖМИТЕ**

При этом на КИСС появится сообщение "ДВИГ 1(2) ОТКАЗ". Дальнейшие действия выполняйте по рекомендациям данного отказа для того этапа полета, на котором произошел отказ, учитывая, что механический стоп-кран уже закрыт

Доложите диспетчеру УВД ■

5.1.11 БУК ОТКАЗ-НЕТ АВТ ТЯГИ

Речь: Тягой управляй

		КПИ ТЯГОЙ УПРАВЛЯЙ	
		КИСС БУК ОТКАЗ-НЕТ АВТ ТЯГИ АТ ОТКАЗ 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА	
		МФИ БУК ОТКАЗ-НЕТ АВТ ТЯГИ ПЕРЕЧЕРКНУТЫ ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ОБОИХ ДВИГАТЕЛЕЙ	

АТ **ОТКЛЮЧИТЕ**

БУК **ОТКЛЮЧИТЕ**

Контролируйте параметры работы двигателей по резервному индикатору ИПСУ-148 ■

5.1.12 ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

Взлет

Взлет выполняйте в соответствии с п. 5.1.3 с учетом следующих особенностей

ВСУ запускайте на высоте не менее 120 м

Не допускайте уменьшения скорости полета при наборе высоты с отклоненными закрылками ниже скоростей, приведенных в табл. 5.1.12-1, что соответствует углам атаки 16° и 14° для $\delta_3=10^\circ$ и $\delta_3=20^\circ$ соответственно

Таблица 5.1.12-1

Положение закрылков	Максимальные высоты крейсерского полета в м (ft) при полетных весах, тс						
	25	30	32	34	37	40	43.35
$\delta_3=10^\circ$	195	215	220	230	240	250	260
$\delta_3=20^\circ$	190	210	215	220	230	240	250

ВНИМАНИЕ. ПРИ $\alpha_{руд}>62^\circ$ ПОС СТАБИЛИЗАТОРА АВТОМАТИЧЕСКИ ОТКЛЮЧАЕТСЯ. ПРИ ЭТОМ НА КИСС ВЫДАЕТСЯ СООБЩЕНИЕ "ПОС-СТАБ ОТКЛ"

Набор высоты

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 с учетом следующих особенностей

Гарантированные потолки полета (максимальные высоты крейсерского полета) в условиях обледенения с одним отказавшим двигателем и работающей ПОС приведены в табл. 5.1.12-2

Таблица 5.1.12-2

Максимальные высоты крейсерского полета в м (ft) при полетных весах, тс						
26	30	34	38	40	42	43.5
7100	6400	5500	4700	4300	3900	3400
(23290)	(21000)	(18040)	(15420)	(14100)	(12800)	(11150)

После выхода из зоны обледенения и выключения ПОС гарантированные потолки увеличиваются на 500-700 м (1640-2300 ft)

Характеристики набора высоты увеличиваются, коэффициенты, учитывающие увеличение времени, пути и расхода топлива при наборе высоты, к данным таблиц 6.3.1-3, 6.3.1-4 приведены в табл. 5.1.12-3

Таблица 5.1.12-3

Условия	Коэффициент пересчета		
	Дальность	Время набора	Расход топлива
СА в зоне обледенения	1,3	1,3	1,3
СА после выхода из зоны обледенения	1,2	1,2	1,2

Крейсерский полет

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13

Скорости горизонтального полета выдерживайте в соответствии с табл. 6.3.2-2, 6.3.2-3





Коэффициенты, учитывающие увеличение километровых расходов, к данным таблиц 6.3.2-2, 6.3.2-3 приведены в табл. 5.1.12-4

Таблица 5.1.12-4

Коэффициент пересчета	
В зоне обледенения	После выхода из зоны обледенения
1,16	1,06

Снижение

Снижение выполняйте на режиме работы двигателя не ниже $\alpha_{руд} = 37^\circ \dots 41^\circ$. Характеристики снижения с одним отказавшим двигателем приведены в подразд. 6.3

Заход на посадку и посадка

При отказе двигателя на этапе захода на посадку режим работы работающего двигателя выдерживайте не ниже $\alpha_{руд} = 31^\circ$

Заход на посадку и выполнение посадки выполняйте в соответствии с рекомендациями подразд. 5.1.13

После входа в глиссаду на высоте 450 м (1500 ft) (расстояние до торца ВПП ≈ 8500 м (4,5 nm)) режим работающего двигателя разрешается использовать во всем диапазоне, вплоть до $\alpha_{руд} = 21^\circ$

Уход на второй круг

Уход на второй круг выполняйте в соответствии с п. 5.1.6 ■

5.1.13 ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ

Взлет:

При взлете с $\delta_3 = 20^\circ$ характерные скорости на взлете V_R, V_{LOF}, V_2 выдерживайте в соответствии с табл. 6.2.1-1

При взлете с $\delta_3 = 10^\circ$ характерные скорости на взлете V_R, V_{LOF}, V_2 выдерживайте в соответствии с табл. 6.2.1-2

Набор высоты:

Установите двигателю режим МП (при необходимости – взлетный)

Обеспечьте скорость полета 390 км/ч (для взлетных весов до 42 тс) или 400 км/ч (для взлетных весов свыше 42 тс)

Характеристики крейсерского полета с одним неработающим двигателем приведены в подразд. 6.3

Крейсерский полет:

Займите высоту (конечная высота), обеспечивающую горизонтальный полет, в соответствии с подразд. 6.3

Контролируйте равномерную выработку топлива

Характеристики крейсерского полета с одним неработающим двигателем приведены в подразд. 6.3

Снижение:

Нормальное снижение выполняйте на режиме работы двигателя $\alpha_{РВД} \geq 31^\circ$, при этом выдерживайте $M=0,77$ до достижения скорости 460 км/ч. После этого выдерживайте скорость 460 км/ч

Характеристики нормального снижения с одним неработающим двигателем приведены в подразд. 6.3

На высоте перехода:

– переключатель "МЧР РУЧ" в верхнее положение **УСТАНОВИТЕ**

Посадка:

– САУ **ОТКЛЮЧИТЕ**

Заход на посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.1.13-1

Посадку выполните с $\delta_3 = 20^\circ$

После касания ООШ о ВПП переведите рычаги тяги реверса "РЕВ" в положение максимального реверса – на себя до упора

Примените основное торможение колес




Выдерживайте направление пробега отклонением РН, элеронов и несимметричным торможением колес

При необходимости для парирования боковых уводов, уменьшайте реверс тяги двигателей вплоть до его выключения

Таблица 5.1.13-1

Наименование скоростей полета	Скорость, км/ч при посадочных весах, тс								
	25	28	30	32	34	36,25	37	39	43,35
Скорость полета по кругу	340				365				380
Скорость выпуска закрылков на 10°	325				350				
Скорость выпуска шасси	300				330				
Скорость выпуска закрылков на 20°	255				270				
Скорость захода на посадку	210	220	230	235	245	255	255	265	280
Посадочная скорость	200	210	215	225	230	240	240	250	260




Учитывайте, что посадочная дистанция с $\delta_3 = 20^\circ$ (при $\mu \geq 0,6$) увеличивается на 28 % по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$ ■

5.1.14	ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ВЕЛИКИ	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ВЕЛИКИ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ВЕЛИКИ

АТОТКЛЮЧИТЕ

Режим работы двигателя не увеличивайте

Усиьте контроль параметров N_B , $N_{нд}$, $N_{вд}$, $T_{тнд}$ ■

5.1.15	ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ПРЕДЕЛ	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) ПАРАМЕТРЫ ПРЕДЕЛ

АТОТКЛЮЧИТЕ

Режим работы двигателя 1(2) уменьшите до ПМГ




Проконтролируйте величины параметров N_B , $N_{нд}$, $N_{вд}$, $T_{тнд}$

Если сообщение снялось и параметры снизились:

- медленно перемещая РУД, установите двигателю 1(2) потребный режим работы, не допуская увеличения параметров работы выше максимальных
- примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Если сообщение не снялось и параметр (параметры) превышают максимально допустимое значение:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"НАЖМИТЕ
- пожарный кран 1(2)ЗАКРОЙТЕ
- генератор 1(2)ОТКЛЮЧИТЕ
- кран кольцевания ТСОТКРОЙТЕ
- переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ
- на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУЗАПУСТИТЕ
- отбор воздуха от ВСУВКЛЮЧИТЕ
- генератор ВСУВКЛЮЧИТЕ
- доложите диспетчеру УВД
- выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме
- полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.16	ДВИГ 1(2) ПОМПАЖ
  	КИСС ДВИГ 1(2) ПОМПАЖ МФИ ДВИГ 1(2) ПОМПАЖ ПОВЫШЕНИЕ $T_{вг}$ НА ИНДИКАТОРЕ, ПРИЗНАКИ НЕУСТОЙЧИВОЙ РАБОТЫ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ (ХЛОПКИ, КОЛЕБАНИЯ С ПАДЕНИЕМ P_k И ЧАСТОТЫ ВРАЩЕНИЯ РОТОРОВ)

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Уменьшите режим работы двигателя до ПМГ

Проконтролируйте $T_{тнд}$, $N_{вд}$, P_k и уровни вибрации

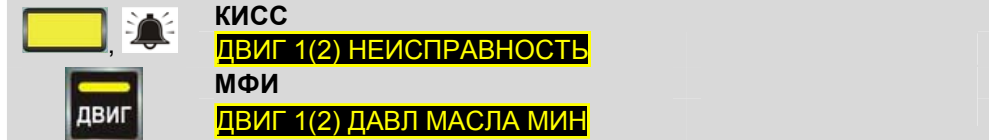
Если после уменьшения режима сообщение снялось и восстановилась нормальная работа двигателя:

- медленно перемещая РУД (3-5°/с), установите потребный режим работы двигателя
- усильте контроль за параметрами работы двигателя
- при повторном сообщении о помпаже уменьшите режим двигателя до снятия сообщения и продолжайте полет, не увеличивая режима работы
- примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Если сообщение не снялось или не восстановилась нормальная работа двигателя:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**
- пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**
- генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**
- кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ**
- переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**
- на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ..... **ЗАПУСТИТЕ**
- отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**
- генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**
- доложите диспетчеру УВД
- выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме
- полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.17 ДВИГ 1(2) – ДАВЛ МАСЛА МИН



Проконтролируйте Рм двигателя 1(2)

Если $1,6 \leq P_m < 2,0$ кг/см²:

– **АТ** **ОТКЛЮЧИТЕ**

– уменьшите режим работы двигателя до ПМГ

– займите высоту (конечная высота), обеспечивающую горизонтальный полет, в соответствии с подразд. 6.3

– примите решение о продолжении полета или посадке на ближайший пригодный аэродром

Если $P_m < 1,6$ кг/см²:

– кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**

– пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**

– генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**

– кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ**

– переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

– на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ..... **ЗАПУСТИТЕ**

– отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

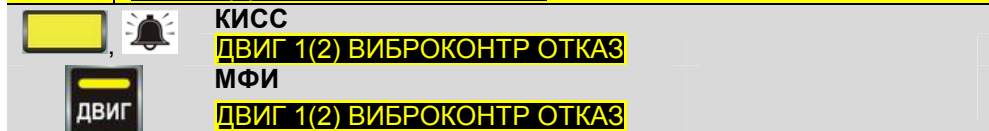
– генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

– доложите диспетчеру УВД




– выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

– полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.18 ДВИГ 1(2) ВИБРОКОНТР ОТКАЗ



Усиьте контроль за параметрами работы двигателя ■

5.1.19	ДВИГ 1(2) ПОВЫШ ВИБР
	КИСС
	ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ
	ДВИГ 1(2) ПОВЫШ ВИБР

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте уровни вибрации двигателя 1(2)

Учитывайте, что в условиях обледенения возможно появление повышенной вибрации из-за обледенения вентиляторов

Для сброса льда с вентилятора выполните кратковременное увеличение режима двигателя до МП

При отсутствии условий обледенения или если сигнализация не снялась после увеличения режима двигателя, уменьшите режим работы двигателя 1(2) до погасания сигнала, вплоть до ПМГ

Если сообщение погасло, медленно перемещая РУД (8-10°/с) установите нужный режим работы двигателя

Если сообщение не погасло, установите двигателю 1(2) режим ПМГ

Доложите диспетчеру УВД




Займите высоту (конечная высота), обеспечивающую гарантированный горизонтальный полет в соответствии с табл. 6.2-4, 6.2.5, уменьшенную на 500 м

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром

Усиьте контроль за параметрами вибрации

При появлении "зуда" или "тряски":

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**
- пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**
- генератор 1(2)..... **ОТКЛЮЧИТЕ**
- кран кольцевания ТС..... **ОТКРОЙТЕ**
- переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**
- на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ..... **ЗАПУСТИТЕ**
- отбор воздуха от ВСУ..... **ВКЛЮЧИТЕ**
- генератор ВСУ..... **ВКЛЮЧИТЕ**
- доложите диспетчеру УВД
- выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме
- полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.20 ДВИГ 1(2) КПВ НЕ ОТКР	
	КИСС ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ДВИГ 1(2) КПВ НЕ ОТКР
	




АТОТКЛЮЧИТЕ

Увеличьте режим работы двигателя 1(2) до погасания сигнализации

При снижении режима работы двигателя 1(2) РУД переводите медленно




При появлении признаков неустойчивой работы двигателя, перед входом в глиссаду:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"НАЖМИТЕ
- пожарный кран 1(2)ЗАКРОЙТЕ
- генератор 1(2)ОТКЛЮЧИТЕ
- кран кольцевания ТСОТКРОЙТЕ
- переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ
- на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУЗАПУСТИТЕ
- отбор воздуха от ВСУВКЛЮЧИТЕ
- генератор ВСУВКЛЮЧИТЕ
- доложите диспетчеру УВД
- выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме
- полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.21 ДВИГ 1(2) КПВ НЕ ЗАКР	
	КИСС ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ДВИГ 1(2) КПВ НЕ ЗАКР
	

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА".....УСТАНОВИТЕ

Не допускайте превышения максимально допустимой $t_{гнд}$ ■






5.1.22 ДВИГ 1(2) – t МАСЛА ВЕЛИКА	
	КИСС ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ДВИГ 1(2) t МАСЛА ВЕЛИКА
	

Проконтролируйте t_M двигателя 1(2)

Если $t_M > 110^\circ\text{C}$:

- АТОТКЛЮЧИТЕ
- увеличьте режим работы двигателя 1(2)

Учитывайте, что время работы двигателя при $110^\circ\text{C} \leq t_M \leq 125^\circ\text{C}$ не должно превышать 5 мин ■






5.1.23	ДВИГ 1(2) – ОПОРЫ ПЕРЕГРЕВ	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) ОПОРЫ ПЕРЕГРЕВ

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Уменьшите режим работы двигателя 1(2) до ПМГ






Займите высоту (конечная высота), обеспечивающую горизонтальный полет, в соответствии с подразд. 6.3

Контролируйте P_M , T_M и уровни вибрации двигателя 1(2) ■

5.1.24	ДВИГ 1(2) МАСЛА МАЛО	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) МАСЛА МАЛО

Проконтролируйте количество масла по указателю Q_M

Если $Q_M < 4$ л, усильте контроль за P_M и T_M двигателя 1(2) ■






5.1.25	ДВИГ 1(2) МАСЛА МНОГО	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) МАСЛА МНОГО

Учитывайте, что в полете допускается появление сообщений о неисправности двигателя при максимальном количестве масла в маслобаке на время действия отрицательных или околонулевых перегрузок

Проконтролируйте количество масла по указателю Q_M




Если $Q_M > 18$ литров:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**
- пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**
- генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**
- кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ**
- переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**
- на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ..... **ЗАПУСТИТЕ**
- отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**
- генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**
- доложите диспетчеру УВД
- выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме
- полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.26	ДВИГ 1(2) М/ФИЛЬТР ЗАСОР	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) М/ФИЛЬТР ЗАСОР

Усильте контроль за P_M , T_M и параметрами вибрации двигателя ■

5.1.27 ДВИГ 1(2) – УПРАВЛ РЕЗЕРВ

		КИСС
		МФИ




ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
ДВИГ 1(2) УПРАВЛ РЕЗЕРВ

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ

Учитывайте, что:

- двигатель работает на фиксированных режимах:
 - при установке $\alpha_{РУД} < 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,2МП
 - при установке $\alpha_{РУД} > 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,7МП
- на пробеге отсутствует реверс тяги двигателя
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 36 % с $\delta_3=40^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.1.28 ДВИГ 1(2) – ДАВЛ ТОПЛ НВД МАЛО

		КИСС
		МФИ

ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
ДВИГ 1(2) ДАВЛ ТОПЛ НВД МАЛО




АТОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ

РУД двигателя 1(2) перемещайте плавно

При колебании параметров $T_{ВГ}$, $N_{ВД}$, P_k или их самопроизвольном снижении уменьшите режим работы двигателя ■

5.1.29 ДВИГ 1(2) – РЕВЕРС НЕИСПР




		КИСС
		МФИ

ДВИГ 1(2) РЕВЕРС НЕИСПР
ДВИГ 1(2) РЕВЕРС НЕИСПР

Учитывайте, что:




- на пробеге отсутствует реверс тяги двигателя 1(2)
- при необходимости, для уменьшения бокового увода, выключите реверс тяги на пробеге
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 8% с $\delta_3=40^\circ$ и на 12% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3. ■

5.1.30 ДВИГ 1(2) БСКВ ОТКАЗ

		КИСС
		МФИ

ДВИГ 1(2) БСКВ ОТКАЗ
ДВИГ 1(2) БСКВ ОТКАЗ

Усиьте контроль за параметрами работы двигателя ■




5.1.31	ДВИГ 1(2) СТРУЖ В МАСЛ/ПЕРЕГР	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ДВИГ 1(2) СТРУЖ В МАСЛ/ПЕРЕГР

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Уменьшите режим работы двигателя 1(2) до ПМГ

Займите высоту (конечная высота), обеспечивающую горизонтальный полет, в соответствии с подразд. 6.3

Контролируйте P_m , T_m и уровни вибрации двигателя 1(2) ■




5.1.32	ДВИГ 1(2) НЕТ БЛОКИРОВКИ РЕВЕРСА	
		КИСС
		ДВИГ 1(2) РЕВЕРС НЕИСПР
		МФИ
		ДВИГ 1(2) НЕТ БЛОКИРОВКИ РЕВЕРСА

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Уменьшите режим работы двигателя 1(2) до ПМГ

Займите высоту (конечная высота), обеспечивающую горизонтальный полет, в соответствии с подразд. 6.3

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.1.33	ДВИГ 1 (2) ПЕРЕГРЕВ	
		КИСС
		ДВИГ 1 (2) ПЕРЕГРЕВ
		СИСТ
		ДВИГ 1 (2) ПЕРЕГРЕВ

Отключите АТ

Уменьшите режим работы двигателя до погасания сигнализации о перегреве

Отбор воздуха от неисправного двигателя ОТКЛЮЧИТЕ

Доложите диспетчеру УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Если после уменьшения режима до ПМГ сигнализация об отказе не погасла:

– кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**

– пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**

– генератор 1(2)..... **ОТКЛЮЧИТЕ**

– кран кольцевания ТС..... **ОТКРОЙТЕ**

– переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**





– на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ **ЗАПУСТИТЕ**

– отбор воздуха от ВСУ..... **ВКЛЮЧИТЕ**

– генератор ВСУ..... **ВКЛЮЧИТЕ** ■

– полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.1.34 ДВИГ 1(2) – ЭСУ ОТКАЗ

		КИСС ДВИГ 1(2) НЕИСПРАВНОСТЬ ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ Пк и Тнд ПЕРЕЧЕРКНУТЫ	
		МФИ ДВИГ 1(2) ЭСУ ОТКАЗ ДВИГ 1(2) УПРАВЛ РЕЗЕРВ ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ ПЕРЕЧЕРКНУТЫ (Gт)	ЭСУ ДВИГ 1(2) 

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

ЭСУ двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ






Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Контролируйте параметры работы двигателя 1(2) по ИПСУ

Уход на второй круг, при необходимости, выполняйте в соответствии
с п. 5.1.6

Учитывайте, что:

- двигатель работает на фиксированных режимах:
 - при установке $\alpha_{руд} < 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,2МП
 - при установке $\alpha_{руд} > 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,7МП
- на пробеге отсутствует реверс тяги двигателя
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 36 % с $\delta_3 = 40^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.1.35	ДВИГ 1 ЭСУ ОТКАЗ ДВИГ 2 ЭСУ ОТКАЗ
 	КИСС ДВИГ 1 НЕИСПРАВНОСТЬ ДВИГ 2 НЕИСПРАВНОСТЬ ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ 1 и 2 Пк и Ттнд ПЕРЕЧЕРКНУТЫ
	МФИ ДВИГ 1 ЭСУ ОТКАЗ ДВИГ 2 ЭСУ ОТКАЗ ДВИГ 1 УПРАВЛ РЕЗЕРВ ДВИГ 2 УПРАВЛ РЕЗЕРВ ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ 1 и 2 ПЕРЕЧЕРКНУТЫ (Gт)
	ЭСУ ДВИГ 1 ЭСУ ДВИГ 1  

АТ ОТКЛЮЧИТЕ
ЭСУ двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ
Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ



Контролируйте параметры работы двигателей по ИПСУ

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=40^\circ$, закрылки выпустите до входа в глиссаду

Уход на второй круг, при необходимости, выполняйте в соответствии с п. 5.1.6

Учитывайте, что:

- двигатель работает на фиксированных режимах:
 - при установке $\alpha_{руд} < 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,2МП
 - при установке $\alpha_{руд} > 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,7МП
- на пробеге отсутствует реверс тяги обоих двигателей
- при необходимости выключите один двигатель
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 45 % по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3. ■

5.1.36	НЕВКЛЮЧЕНИЕ РЕВЕРСА ТЯГИ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ПРОБЕГЕ
ОТСУТСТВУЕТ ИНДИКАЦИЯ ВКЛЮЧЕНИЯ РЕВЕРСА ОДНОГО ДВИГАТЕЛЯ	
Возможно:  	КИСС Возможно: ДВИГ 1(2) РЕВЕРС НЕИСПР

Удерживайте самолет от разворота и крена отклонением педалей РН, элеронов, раздельным торможением и уменьшением реверсивной тяги второго двигателя

При необходимости, для уменьшения бокового увода, отключите реверс

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 8% с $\delta_3=40^\circ$ и на 12% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно

При $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3. ■

**5.1.37 САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ИЗМЕНЕНИЕ РЕЖИМА РАБОТЫ ДО
ВЗЛЕТНОГО ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ**

ПОЯВЛЕНИЕ РАЗВОРАЧИВАЮЩЕГО МОМЕНТА В СТОРОНУ НОРМАЛЬНО РАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ.
РАЗНОСТЬ ПАРАМЕТРОВ РАБОТЫ ЛЕВОГО И ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЕЙ.
НЕВОЗМОЖНО ИЗМЕНИТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ НЕИСПРАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ

При ручном управлении удерживайте самолет от разворота и кренения отклонением педалей РН, элеронов

АП ОТКЛЮЧИТЕ

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

В случае возникновения отказа при заходе на посадку уйдите на второй круг

Определите неисправный двигатель

Не ниже высоты круга:

– кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**

– пожарный кран 1(2)..... **ЗАКРОЙТЕ**

– генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ**

– кран кольцевания ТС **ОТКРОЙТЕ**

– переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

– на высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ..... **ЗАПУСТИТЕ**

– отбор воздуха от ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

– генератор ВСУ **ВКЛЮЧИТЕ**

Доложите диспетчеру УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

**5.1.38 НЕКОНДИЦИОННОСТЬ ВОЗДУХА, ОТБИРАЕМОГО В СКВ ОТ
ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ**

ПОСТУПЛЕНИЕ ВОЗДУХА В КАБИНЫ СО СПЕЦИФИЧЕСКИМ ЗАПАХОМ

Отборы воздуха от обоих двигателей..... ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните экстренное снижение в соответствии с п. 5.10.1

Аварийную разгерметизацию ВКЛЮЧИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром ■

5.1.39 НЕВОЗМОЖНО ИЗМЕНИТЬ РЕЖИМ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)

НЕВОЗМОЖНО ИЗМЕНИТЬ РЕЖИМ ДВИГАТЕЛЯ 1(2)

ЭСУ двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ

**Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ**

Контролируйте параметры работы двигателя 1(2) по ИПСУ

Уход на второй круг, при необходимости, выполняйте в соответствии с п. 5.1.6

Учитывайте, что:

- двигатель работает на фиксированных режимах:
 - при установке $\alpha_{\text{РУД}} < 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,2МП
 - при установке $\alpha_{\text{РУД}} > 30^\circ$ режим работы двигателя соответствует 0,7МП
- на пробеге отсутствует реверс тяги двигателя

Если управляемость не восстановилась:

- **кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" НАЖМИТЕ**
- **пожарный кран ЗАКРОЙТЕ**
- **генератор 1(2)..... ОТКЛЮЧИТЕ**
- **кран кольцевания ТС..... ОТКРОЙТЕ**
- **ВСУ..... ЗАПУСТИТЕ**
- **отбор воздуха от ВСУ..... ВКЛЮЧИТЕ**
- **генератор ВСУ..... ВКЛЮЧИТЕ**
- доложите диспетчеру УВД
- выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме
- полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13
- учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 36 % по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.1.40 ОТКАЗ ПОКАЗАНИЙ P_k ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ

ПЕРЕЧЕРКНУТО ЗНАЧЕНИЕ P_k ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ

Сравнивайте другие параметры работы двигателей

Усиьте контроль за параметрами работы двигателя ■

5.1.41 ОТКАЗ ПОКАЗАНИЙ N_B ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ

ПЕРЕЧЕРКНУТО ЗНАЧЕНИЕ N_B ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И (ИЛИ) ОТСУТСТВУЕТ КРАСНЫЙ ИНДЕКС МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМОГО ЗНАЧЕНИЯ N_B

Контролируйте N_B по ИПСУ-148 ■

5.1.42 ОТКАЗ ПОКАЗАНИЙ $T_{\text{ТНД}}$ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ

ПЕРЕЧЕРКНУТО, ЗАВЫШЕНО (ЗАНИЖЕНО) ЗНАЧЕНИЕ $T_{\text{ВГ}}$ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ ИЛИ ОТСУТСТВУЕТ КРАСНЫЙ ИНДЕКС МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМОГО ЗНАЧЕНИЯ $T_{\text{ТНД}}$

Контролируйте ТВГ по ИПСУ-148 ■

5.1.43 НЕОТКЛЮЧЕНИЕ РЕВЕРСА ТЯГИ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ В КОНЦЕ ПРОБЕГА

Появился разворачивающий момент при отключении реверса

КИСС

Не погасло одно из сообщений **РЕВЕРС**

Возможно:

ДВИГ 1(2) РЕВЕРС НЕИСПР

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**
- пожарный кран **ЗАКРОЙТЕ**
- генератор 1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ ■**

5.1.44 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ ПРИ ОТКАЗЕ ДВУХ ДВИГАТЕЛЕЙ

ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЯ УБЕДИТЕСЬ, ЧТО ПЕРЕД ОТКАЗОМ ЛЮБОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ НЕ ВЫДАВАЛИСЬ СЛЕДУЮЩИЕ СООБЩЕНИЯ НА КИСС: "ДВИГ 1(2) НЕИСПР", "ДВИГ 1(2) ПОМПАЖ", "ДВИГ 1(2) ОПАСН ВИБР", "ДВИГ 1(2) БСКВ ОТКАЗ", "ДВИГ 1(2) ВИБРОКОНТР ОТКАЗ", "ОБЛЕДНЕНИЕ" И В НАЛИЧИИ ЧАСТОТ ВРАЩЕНИЯ РОТОРОВ НД И ВЕНТИЛЯТОРА

Остаточная температура газов перед запуском двигателя не должна превышать 150 °С

Проконтролируйте, что:

- кнопки-табло "БУК", "ЭСУ ДВИГ1(2)" нажаты, сигнальные поля не горят
- пожарный кран открыт
- кнопка табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" не горит
- переключатель "СТОПКРАН 1(2) ДВ" в положении "ЗАКР"
- отбор от ВСУ открыт

Насос ГС 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ

Отбор воздуха от двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель "СТОПКРАН 1ДВ (2ДВ)" в положение "ОТКР" за 2-4 с до нажатия на кнопку "ЗАПУСК ДВИГ". ... УСТАНОВИТЕ

Кнопку-табло "ЗАПУСК ДВИГ" НАЖМИТЕ

Двигатель должен автоматически выйти на режим ЗМГ

Генератор двигателя ВКЛЮЧИТЕ

Насос ГС 1(2) ВКЛЮЧИТЕ

Отбор воздуха от двигателя 1(2) ВКЛЮЧИТЕ

ВНИМАНИЕ. 1. ЕСЛИ ТЕМПЕРАТУРА ГАЗОВ ЗА ТНД СТРЕМИТСЯ В ПРОЦЕССЕ ЗАПУСКА ПРЕВЫСИТЬ 680 °С, ПЕРЕВЕДИТЕ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ "СТОПКРАН" ЗАПУСКАЕМОГО ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛОЖЕНИЕ "ЗАКР" И ПРОКОНТРОЛИРУЙТЕ ПРЕКРАЩЕНИЕ ЗАПУСКА ПО СНИЖЕНИЮ ТЕМПЕРАТУРЫ ГАЗОВ И ЧАСТОТ ВРАЩЕНИЯ РОТОРОВ

2. ЕСЛИ В ПРОЦЕССЕ ЗАПУСКА ПОЯВИЛИСЬ СООБЩЕНИЯ "ДВИГ 1(2) ЗАПУСК ПРЕКРАТИ" НА КИСС И "ДВИГ 1(2) ОБОРОТ СВ ПРЕДЕЛ" НА МФИ, НЕМЕДЛЕННО ПЕРЕВЕДИТЕ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ "СТОПКРАН" ЗАПУСКАЕМОГО ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛОЖЕНИЕ "ЗАКР"

Если двигатель не запустился:

- кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)" **НАЖМИТЕ**
- пожарный кран **ЗАКРОЙТЕ ■**





5.2. ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

СОДЕРЖАНИЕ

5. 2





5.2.1	ВСУ - ОТКАЗ
5.2.2	СТАРТЕР ВСУ РАБОТАЕТ
5.2.3	ВСУ – Т ГАЗА ПРЕДЕЛ или ВСУ – УПРАВЛ ТОПЛ ОТКАЗ
5.2.4	ВСУ – ДАВЛ МАСЛА МИН или ВСУ – МАСЛА МАЛО или ВСУ – СТРУЖКА В МАСЛЕ или ВСУ – Т/Ф ЗАСОР
5.2.5	НЕЗАПУСК ВСУ

5.2.1 ВСУ - ОТКАЗ

		КИСС ВСУ - ОТКАЗ
		МФИ ВСУ - ОТКАЗ
		ЩИТОК ВСУ ПОГАСЛО ЗЕЛЕНОЕ ПОЛЕ "РЕЖИМ" КНОПКИ-ТАБЛО "ЗАПУСК". ПОКАЗАНИЯ ТВГ ПО ИНДИКАТОРУ ПАРАМЕТРОВ ПАДАЮТ ДО НУЛЯ ИЛИ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ РЕЖИМУ РАБОТЫ





- ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ
- Генератор ВСУ (если был включен) ОТКЛЮЧИТЕ
- Отбор воздуха от ВСУ (если был включен) ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ ■

5.2.2 СТАРТЕР ВСУ РАБОТАЕТ


		КИСС СТАРТЕР ВСУ РАБОТАЕТ
		МФИ СТАРТЕР ВСУ РАБОТАЕТ
		

- ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ
- Генератор ВСУ (если был включен) ОТКЛЮЧИТЕ
- Отбор воздуха от ВСУ (если был включен) ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ ■

**5.2.3 ВСУ – Т ГАЗА ПРЕДЕЛ
или
ВСУ – УПРАВЛ ТОПЛ ОТКАЗ**

		КИСС ВСУ НЕИСПРАВНА
		МФИ ВСУ – Т ГАЗА ПРЕДЕЛ
		или ВСУ – УПРАВЛ ТОПЛ ОТКАЗ

- ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ
- Генератор ВСУ (если был включен) ОТКЛЮЧИТЕ
- Отбор воздуха от ВСУ (если был включен) ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ ■

5.2.4	ВСУ – ДАВЛ МАСЛА МИН или ВСУ – МАСЛА МАЛО или ВСУ – СТРУЖКА В МАСЛЕ или ВСУ – Т/Ф ЗАСОР
 	КИСС ВСУ НЕИСПРАВНА МФИ ВСУ – ДАВЛ МАСЛА МИН или ВСУ – МАСЛА МАЛО или ВСУ – СТРУЖКА В МАСЛЕ или ВСУ – Т/Ф ЗАСОР
	

При работающей ВСУ:

ВСУОТКЛЮЧИТЕ




Генератор ВСУ (если был включен).....ОТКЛЮЧИТЕ

Отбор воздуха от ВСУ (если был включен).....ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель выбора вида запуска ВСУ в
положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ

При неработающей ВСУ:

Учитывайте, что ВСУ запускать разрешается ■

5.2.5	НЕЗАПУСК ВСУ
 	КИСС ВСУ - НЕЗАПУСК ПОКАЗАНИЯ ОБОРОТОВ И ТВГ ОТСУТСТВУЮТ ИЛИ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ РЕЖИМУ РАБОТЫ
	МФИ ВСУ - НЕЗАПУСК ЩИТОК ВСУ НЕ ГОРИТ ЗЕЛЕНОЕ ПОЛЕ "РЕЖИМ" КНОПКИ- ТАБЛО "ЗАПУСК" ПОКАЗАНИЯ ТВГ ПО ИНДИКАТОРУ ПАРАМЕТРОВ ОТСУТСТВУЮТ ИЛИ НЕ СООТВЕТСТВУЮТ РЕЖИМУ РАБОТЫ

ВСУ.....ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните холодную прокрутку ВСУ

Запустите ВСУ

Если ВСУ не запустилась

Кнопку "ОСТАНОВ"НАЖМИТЕ






Переключатель выбора вида запуска ВСУ в
положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ ■

5.3. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

СОДЕРЖАНИЕ

5.3.1	ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1,2 ОТКАЗ
5.3.2	ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ
5.3.3	ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ
5.3.4	КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ ПОСЛЕ УСТРАНЕНИЯ ДИСБАЛАНСА
5.3.5	ТОПЛИВОМЕР НЕИСПРАВЕН
5.3.6	ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА ПОТЕРЯ ТОПЛИВА
5.3.7	ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ
5.3.8	ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ
5.3.9	ДВИГ 1(2) ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОР

5. 3

5.3.1	ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1,2 ОТКАЗ
	КИСС ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ
	
	МФИ ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1,2 ОТКАЗ
	ТОПЛИВО 1 НАСОС 2  

При полете выше 6000 м (FL 200) кран кольцевания.....**ОТКРОЙТЕ**
Отказавшие топливные насосы**ОТКЛЮЧИТЕ**

Полет выполняйте на высоте не выше 6000 м (FL 200), не допуская резких перемещений РУД

Кран кольцевания.....**ЗАКРОЙТЕ**




Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с учетом увеличения невырабатываемого остатка топлива до 70 кгс

Полет выполняйте без скольжения





Перед посадкой кран кольцевания.....**ОТКРОЙТЕ**

Учитывайте, что возможно появление сообщения "ДВИГ 1(2) НЕИСПР" на КИСС и "ДВИГ 1(2) ДАВЛ ТОПЛ НВД МАЛО" на МФИ






При колебании параметров Твг, Нвд, Пк или их самопроизвольном снижении уменьшите режим работы двигателей ■

5.3.2	ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ
	КИСС ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ
	
	МФИ ДВИГ 1(2) МИН ДАВЛ ТОПЛ

Усиьте контроль за параметрами работы двигателя и выработкой топлива ■



5.3.3	ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ
	КИСС ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ
	
	МФИ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ
	ТОПЛИВО 1 НАСОС (2) 

Отказавший топливный насос**ОТКЛЮЧИТЕ** ■



5.3.4	КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ ПОСЛЕ УСТРАНЕНИЯ ДИСБАЛАНСА
	КИСС КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ
	
	МФИ КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ
	ТОПЛИВО КОЛЬЦ  или КОЛЬЦ 

Контролируйте симметричную выработку топлива по топливомеру





На КИСС или кадре "ТОПЛ" МФИ

5.3.5	ТОПЛИВОМЕР НЕИСПРАВЕН
	КИСС ТОПЛИВОМЕР НЕИСПРАВЕН Нет отображения информации о количестве топлива
	МФИ ТОПЛИВОМЕР НЕИСПРАВЕН Нет отображения информации о количестве топлива

Определяйте количество оставшегося топлива на самолете согласно расчету
Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром ■

5.3.6	ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА Потеря топлива
ВНИМАНИЕ. РЕЗКОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ РАЗНОСТИ ПОКАЗАНИЙ КОЛИЧЕСТВА ТОПЛИВА В ЛЕВОМ И ПРАВОМ КРЫЛЬЕВЫХ БАКАХ ПО ИНДИКАЦИИ НА КИСС	
	КИСС ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА
	МФИ ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА
ВНИМАНИЕ. РЕЗКОЕ УВЕЛИЧЕНИЕ РАЗНОСТИ ПОКАЗАНИЙ КОЛИЧЕСТВА ТОПЛИВА В ЛЕВОМ И ПРАВОМ КРЫЛЬЕВЫХ БАКАХ ПО ИНДИКАЦИИ НА КИСС	

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром
ВНИМАНИЕ. При появлении сообщения "РЕЗЕРВНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛИВА" кран кольцевания не открывать ■

5.3.7	ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ	
	КИСС ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ	ТОПЛИВО КОЛЬЦ  или КОЛЬЦ 
	МФИ ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ	

Перекачку топлива в бак с меньшим количеством топлива **ВКЛЮЧИТЕ**

Проконтролируйте загорание поля "ОТКР" кнопки-табло под колпачком "ПЕРЕКАЧКА"

После устранения дисбаланса перекачку **ОТКЛЮЧИТЕ**




Кнопку-табло "КОЛЬЦ" на щитке "ТОПЛИВО" **НАЖМИТЕ**

Если не загорелось поле "ОТКР" или горит поле "НЕ ЗАКР" кнопки-табло под колпачком "ПЕРЕКАЧКА":

Перекачку топлива **ОТКЛЮЧИТЕ**

Кнопку-табло "КОЛЬЦ" на щитке "ТОПЛИВО" **НАЖМИТЕ**

Равномерную выработку топлива обеспечивайте изменением режимов работы левого и правого двигателя ■



5.3.8 ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ		
	КИСС ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ	ТОПЛИВО КОЛЬЦ
	МФИ ДИСБАЛАНС ТОПЛИВА КРАН КОЛЬЦЕВАНИЯ ОТКАЗ ДВИГ 1(2) ТОПЛ НАСОС 1(2) ОТКАЗ (отказавший топливный насос в баке с большим количеством топлива)	или КОЛЬЦ 

Один из работающих насосов в баке с меньшим количеством топливаОТКЛЮЧИТЕ

Перекачку топлива в бак с меньшим количеством топливаВКЛЮЧИТЕ

После устранения дисбаланса перекачкуОТКЛЮЧИТЕ

Кнопку-табло "КОЛЬЦ" на щитке "ТОПЛИВО"НАЖМИТЕ ■

5.3.9 ДВИГ 1(2) ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОР		
	КИСС ДВИГ 1(2) ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОР	
	МФИ ДВИГ 1(2) ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОР	

Проконтролируйте параметры работы двигателя 1(2)

При появлении колебаний параметров $T_{ВГ}$ $N_{В}$ $N_{ВД}$ $P_{к}$ уменьшите режим работы двигателя до погасания сигнализации

Не допускайте резких перемещений РУД 1(2)




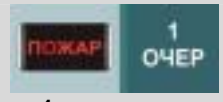

В случае отклонения параметров или загорания сообщения "ДВИГ 2(1) ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОР" выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.4. ПОЖАР. ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

5.4.1	ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
5.4.2	ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 2 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
5.4.3	ВСУ ПОЖАР ВСУ 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
5.4.4	ВСУ ПОЖАР ВСУ 2 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
5.4.5	ПОЖАР В КАБИНЕ ЭКИПАЖА
5.4.6	ПОЖАР В ПАССАЖИРСКОМ САЛОНЕ, ТУАЛТЕ
5.4.7	БГО ЗАДНИЙ ПОЖАР
5.4.8	БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) ПОЖАР БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 1 ОЧ ВКЛЮЧИ
5.4.9	БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 2 ОЧ ВКЛЮЧИ
5.4.10	1(2) ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ
5.4.11	ОТКАЗ СИГН ПОЖАР ДВИГ 1(2)
5.4.12	ОТКАЗ СИГН ПОЖАР ВСУ
5.4.13	1(2) ОЧ БГО РАЗРЯЖ
5.4.14	ОТКАЗ СИГН ПОЖАР НА КСЭИС

5. 4

5.4.1	ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
 	КИСС ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
	МФИ ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ
	ОГНЕТУШИТЕЛИ  1 ДВИГ или  2 ДВИГ

ДЕЙСТВИЯ ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРИ
ОДНОВРЕМЕННОМ НАЛИЧИИ ДВУХ ИЛИ БОЛЕЕ ПРИЗНАКОВ ПОЖАРА

- Пожарный кранЗАКРОЙТЕ**
- Кнопку-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН (2)"НАЖМИТЕ**
- Генератор 1(2).....ОТКЛЮЧИТЕ**
- Перекрывной кран ГС 1(2).....ЗАКРОЙТЕ**
- Насос ГС1(2)ОТКЛЮЧИТЕ**
- Отбор воздуха от двигателя 1(2)ОТКЛЮЧИТЕ**
- Кнопку-табло "ОГНЕТУШИТЕЛИ
1 ОЧЕР 1(2) ДВИГ"НАЖМИТЕ**
- Кран кольцевания ТСОТКРОЙТЕ**

Проконтролируйте срабатывание первой очереди по загоранию табло "1 ОЧЕР РАЗРЯЖЕН" и по появлению сообщения "ОГН 1 ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ"






Проконтролируйте ликвидацию пожара по пропаданию сигнализации с экранов КСЭИС

- На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУЗАПУСТИТЕ**
- Отбор воздуха от ВСУВКЛЮЧИТЕ**
- Генератор ВСУВКЛЮЧИТЕ**

Доложите диспетчеру УВД

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.4.2	ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 2 ОЧЕР ВКЛЮЧИ	
  	КИСС ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 2 ОЧЕР ВКЛЮЧИ МФИ ДВИГ 1(2) ПОЖАР ДВИГ 1(2) 2 ОЧЕР ВКЛЮЧИ	ОГНЕТУШИТЕЛИ  1 ДВИГ или  2 ДВИГ





Кнопку-табло "ОГНЕТУШИТЕЛИ 2 ОЧЕР 1(2) ДВИГ" НАЖМИТЕ

Проконтролируйте срабатывание второй очереди по загоранию табло "2 ОЧЕР РАЗРЯЖЕН" и по появлению сообщения "ОГН 2 ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ"

Доложите диспетчеру УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Полет выполняйте в соответствии с п. 5.1.13 ■

5.4.3	ВСУ ПОЖАР ВСУ 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ	
  	КИСС ВСУ ПОЖАР ВСУ 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ МФИ ВСУ ПОЖАР ВСУ 1 ОЧЕР ВКЛЮЧИ	ОГНЕТУШИТЕЛИ 

ДЕЙСТВИЯ ПО ТУШЕНИЮ ПОЖАРА ВЫПОЛНЯЙТЕ ПРИ
ОДНОВРЕМЕННОМ НАЛИЧИИ ДВУХ ИЛИ БОЛЕЕ ПРИЗНАКОВ ПОЖАРА

Кнопку-табло "ПОЖАРНЫЙ КРАН" НАЖМИТЕ

Кнопку "ОСТАНОВ" НАЖМИТЕ

Генератор ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ

Отбор воздуха от ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ

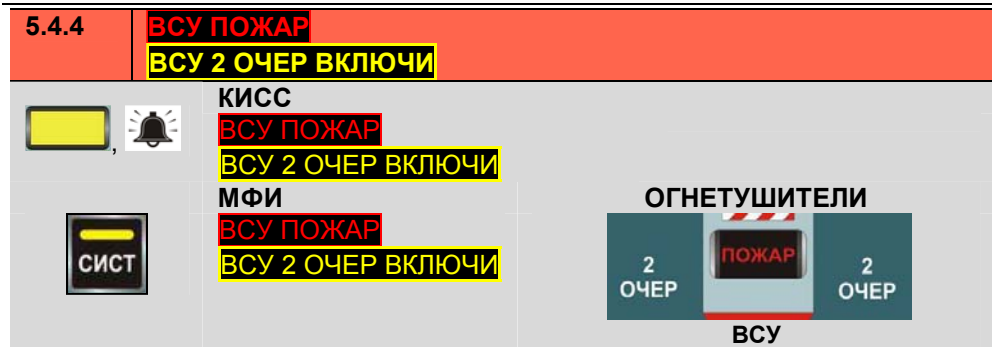
Кнопку-табло "ОГНЕТУШИТЕЛИ 1 ОЧЕР ВСУ" НАЖМИТЕ

Проконтролируйте срабатывание первой очереди по загоранию табло "1 ОЧЕР РАЗРЯЖЕН" и по появлению сообщения "ОГН 1 ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ"

Проконтролируйте ликвидацию пожара по пропаданию сигнализации с экранов КСЭИС

Доложите диспетчеру УВД

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром ■



Кнопку-табло "ОГнетушители 2 ОЧЕР ВСУ" НАЖМИТЕ

Проконтролируйте срабатывание второй очереди по загоранию табло "2 ОЧЕР РАЗРЯЖЕН" и по появлению сообщения "ОГН 2 ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ"

Доложите диспетчеру УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.4.5 ПОЖАР В КАБИНЕ ЭКИПАЖА

ПОЯВЛЕНИЕ ЗАПАХА ГАРИ, ДЫМА, ПЛАМЕНИ

Кислородные маски и дымозащитные очки НАДЕНЬТЕ

ПРИМЕЧАНИЕ. НП использует кислород от переносного блока БКП-2-2-210 и маску ДКМ-1М

Рукоятку крана "ОБДУВ СТЕКОЛ" на сектор голубого цвета (на открытие) УСТАНОВИТЕ

Переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОВЫШ" ПЕРЕВЕДИТЕ

Установите место пожара. Отключите питание оборудования, находящегося в месте пожара

ВНИМАНИЕ. В СЛУЧАЕ НЕВОЗМОЖНОСТИ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ИСТОЧНИКА ПОЖАРА ПЕРЕВЕДИТЕ СЭС НА ПИТАНИЕ ОТ АККУМУЛЯТОРОВ, ЧТО ПРИВЕДЕТ К ОТКЛЮЧЕНИЮ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ II И III КАТЕГОРИИ

Ручной огнетушитель ПРИМЕНИТЕ

ВНИМАНИЕ. 1. ОГнетушители с трафаретом "ХЛАДОН" ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ ВСЕХ ВИДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ, НАХОДЯЩЕЙСЯ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

2. ПОВТОРНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ СИСТЕМ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЗОНЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА, ЗАПРЕЩАЕТСЯ

Доложите диспетчеру УВД

Экстренное снижение до высоты 4200 м (FL 140), но не ниже минимально безопасной высоты (см. 5.10.1) ВЫПОЛНИТЕ

Аварийную разгерметизацию на высоте 4200 м (FL 140).. ВКЛЮЧИТЕ

После разгерметизации откройте форточку на скорости не более 350 км/ч

После удаления дыма:

Закройте форточку

Аварийную разгерметизацию ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Выполните эвакуацию пассажиров ■

5.4.6 ПОЖАР В ПАССАЖИРСКОМ САЛОНЕ, ТУАЛТЕ

ДОКЛАД СБП О ПОЖАРЕ

После доклада СБП о пожаре:

Подайте команду СБП установить место пожара

Кислородные маски и дымозащитные очки..... НАДЕНЬТЕ

После доклада СБП о месте пожара:

Доложите диспетчеру УВД

Экстренное снижение до высоты 4200 м (FL 140), но не ниже минимально безопасной высоты (см. 5.10.1)..... ВЫПОЛНИТЕ

Переключатель "РЕЦИРКУЛЯЦИЯ"

в положение "ВЕНТ ПОДП" УСТАНОВИТЕ

Переключатели "РАСХОД БКВ" в положение "ПОВЫШ".. УСТАНОВИТЕ

НП по решению КВС проверить тушение пожара

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Перед посадкой:

– ВСУ ЗАПУСТИТЕ

– отбор воздуха от ВСУ ВКЛЮЧИТЕ

– кран кольцевания СПВ ОТКРОЙТЕ

– отбор воздуха от двигателя 1 ОТКЛЮЧИТЕ

– отбор воздуха от двигателя 2 ОТКЛЮЧИТЕ

После посадки:

Выполните эвакуацию пассажиров

Левый БКВ ОТКЛЮЧИТЕ

Правый БКВ ОТКЛЮЧИТЕ

ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ

Действия СБП, БП после обнаружения признаков пожара в пассажирском салоне, туалете:

Подайте команду пассажирам полностью открыть насадки индивидуальной вентиляции

Перейдите на питание кислородом от блоков БКП-2-2-210 и наденьте дымозащитную маску ДКМ-1М

Установите место пожара

Подключите гарнитуру дымозащитной маски к щитку СПУ

Доложите КВС о ситуации



Отключите питание оборудования, находящегося в зоне пожара, или получите сообщение ПП об отключении этого оборудования

После отключения оборудования примените ручной огнетушитель

- ВНИМАНИЕ.**
1. ОГНЕТУШИТЕЛИ С ТРАФАРЕТОМ "ВОДА" ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ТЛЕЮЩИХ ПОЖАРОВ (ГОРЕНИЕ ВАТЫ, ТКАНЕЙ, ПЛАСТИКА И Т.Д.) В МЕСТАХ, ГДЕ ОТСУТСТВУЕТ ЭЛЕКТРОПРОВОДКА ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ
 2. ОГНЕТУШИТЕЛИ С ТРАФАРЕТОМ "ХЛАДОН" ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ ВСЕХ ВИДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ, НАХОДЯЩЕЙСЯ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ
 3. ПОВТОРНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ СИСТЕМ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЗОНЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА, ЗАПРЕЩАЕТСЯ

Доложите КВС о ситуации

После тушения пожара контролируйте зону пожара и информируйте КВС о ситуации ■

5.4.7	БГО ЗАДНИЙ ПОЖАР
	КИСС БГО ЗАДНИЙ ПОЖАР
Речь: Заднее багажное отделение пожар	
	МФИ БГО ЗАДНИЙ ПОЖАР

Сообщите БП о пожаре и подайте команду получить в пилотской кабине ключи от заднего БГО

После доклада СБП о наличии пожара:

– сообщите диспетчеру УВД

– экстренное снижение до высоты 4200 м (FL 140), но не ниже минимально безопасной высоты (см. 5.10.1)..... **ВЫПОЛНИТЕ**

– НП по решению КВС проверить тушение пожара

– выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

– выполните эвакуацию пассажиров

Действия СБП, БП после сообщения НП о пожаре:

Подайте команду пассажирам полностью открыть насадки индивидуальной вентиляции

Возьмите переносной блок кислородного питания БКП-2-2-210 с дымозащитной маской ДКМ-1М

Перейдите в задний вестибюль

Перейдите на питание кислородом от блоков БКП-2-2-210

Наденьте дымозащитную маску ДКМ-1М

Убедитесь в наличии пожара

Если признаки пожара не обнаружены:

– доложите КВС о ситуации

– займите свое рабочее место

Если признаки пожара обнаружены:

– установите место пожара в заднем БГО

– закройте дверь в задний БГО

– примените ручной огнетушитель




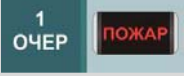
ВНИМАНИЕ. 1. ОГНЕТУШИТЕЛИ С ТРАФАРЕТОМ "ВОДА" ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ТЛЕЮЩИХ ПОЖАРОВ (ГОРЕНИЕ ВАТЫ, ТКАНЕЙ, ПЛАСТИКА И Т.Д.) В МЕСТАХ, ГДЕ ОТСУТСТВУЕТ ЭЛЕКТРОПРОВОДКА ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

2. ОГНЕТУШИТЕЛИ С ТРАФАРЕТОМ "ХЛАДОН" ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ТУШЕНИЯ ПОЖАРОВ ВСЕХ ВИДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ И ЭЛЕКТРОПРОВОДКИ, НАХОДЯЩЕЙСЯ ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

3. ПОВТОРНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ СИСТЕМ, НАХОДЯЩИХСЯ В ЗОНЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА, ЗАПРЕЩАЕТСЯ

Доложите КВС о ситуации

После тушения пожара контролируйте зону пожара и информируйте КВС о ситуации ■

5.4.8	БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) ПОЖАР БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 1 ОЧ ВКЛЮЧИ
 Речь: Включи первую очередь подпольного переднего (заднего) багажного отделения	КИСС БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) ПОЖАР БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 1 ОЧ ВКЛЮЧИ
	МФИ БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) ПОЖАР БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 1 ОЧ ВКЛЮЧИ
	ОГНЕТУШИТЕЛИ БАГАЖ ОТСЕКИ – РУЧНОЕ  или 

Переключатель "РЕЦИРКУЛЯЦИЯ" в положение "ОТКЛ" **УСТАНОВИТЕ**

Кнопку-табло "1 ОЧЕР" на щитке "ОГНЕТУШИТЕЛИ БАГАЖ ОТСЕКИ – РУЧНОЕ" **НАЖМИТЕ**

Экстренное снижение до высоты 4200 м (FL 140), но не ниже минимально безопасной высоты (см. 5.10.1) **ВЫПОЛНИТЕ**





Проконтролируйте срабатывание первой очереди по загоранию табло "1 ОЧЕР РАЗРЯЖЕН" и по появлению сообщения "1 ОЧ БГО РАЗРЯЖ". Проконтролируйте снятие сообщений "БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) ПОЖАР", "БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 1 ОЧ ВКЛЮЧИ" на КИСС и МФИ

Если сообщение "1 ОЧ БГО РАЗРЯЖ" не снялось:

– кнопку-табло "2 ОЧЕР" на щитке "ОГНЕТУШИТЕЛИ БАГАЖ ОТСЕКИ-РУЧНОЕ" **НАЖМИТЕ**

– учитывайте, что огнегасящая концентрация в подпольном БГО сохраняется в течении 45 мин

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.4.9	БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 2 ОЧ ВКЛЮЧИ
 Речь: Включи вторую очередь подпольного переднего (заднего) багажного отделения	КИСС БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 2 ОЧ ВКЛЮЧИ
	МФИ БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 2 ОЧ ВКЛЮЧИ
	ОГНЕТУШИТЕЛИ  или 

Кнопку-табло "2 ОЧЕР" на щитке "ОГНЕТУШИТЕЛИ БАГАЖ ОТСЕКИ – РУЧНОЕ" **НАЖМИТЕ**





Проконтролируйте срабатывание второй очереди по загоранию табло "2 ОЧЕР РАЗРЯЖЕН" и по появлению сообщения "2 ОЧ БГО РАЗРЯЖ"

Проконтролируйте снятие сообщений "БГО ПП ПЕРЕД (ЗАДН) 2 ОЧ ВКЛЮЧИ" на КИСС и МФИ

Сообщите диспетчеру УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Выполните эвакуацию пассажиров ■

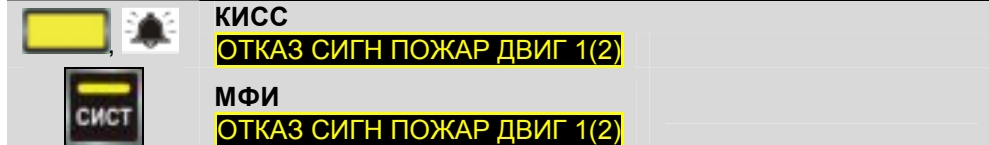
5.4.10	1(2) ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ
 Речь: Включи первую очередь подпольного переднего (заднего) багажного отделения	КИСС 1(2) ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ
	МФИ 1(2) ОЧ ДВИГ И ВСУ РАЗРЯЖ
	ОГНЕТУШИТЕЛИ  или 

Визуально убедитесь в отсутствии признаков пожара

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что при разрядке огнетушителя 1-й очереди отсутствует автоматическое срабатывание системы пожаротушения в отсеки маршевых двигателей и ВСУ ■

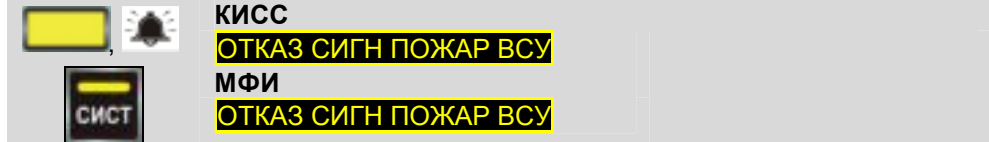
5.4.11 ОТКАЗ СИГН ПОЖАР ДВИГ 1(2)



Усиьте контроль за параметрами работы двигателей

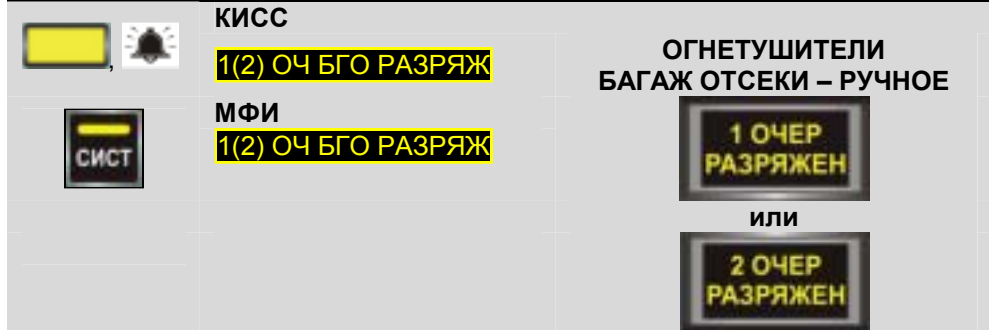
Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.4.12 ОТКАЗ СИГН ПОЖАР ВСУ



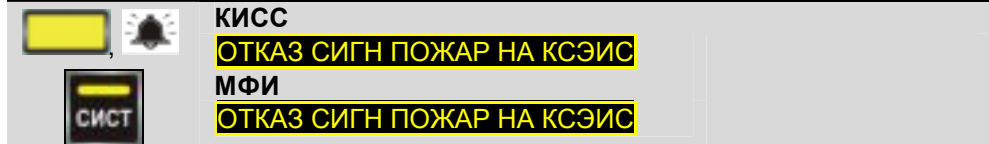
При работающей ВСУ усиьте контроль за параметрами ее работы ■

5.4.13 1(2) ОЧ БГО РАЗРЯЖ



Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.4.14 ОТКАЗ СИГН ПОЖАР НА КСЭИС



Усиьте контроль за параметрами работы двигателей





Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.5. ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

СОДЕРЖАНИЕ

5.5.1	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ГС 2(1) – ОТКАЗ
5.5.2	ГС1 И ГС2 – ОТКАЗ
5.5.3	ГС2 И НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
5.5.4	ГС1 – ОТКАЗ ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ ВРУЧНУЮ
5.5.5	НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ ВРУЧНУЮ
5.5.6	ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО
5.5.7	ГС2 – РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ ДО ПОДПОР КЛАП
5.5.8	ГС2 – ЖИДКОСТИ КРИТИЧ ОСТАТОК
5.5.9	ГС2 – ОТКАЗ
5.5.10	ГС2 – ЖИДКОСТИ НЕТ
5.5.11	ГС1 – ЖИДКОСТИ МАЛО
5.5.12	ГС1 – ЖИДКОСТИ КРИТИЧ ОСТАТОК
5.5.13	ГС1 – ОТКАЗ
5.5.14	ГС1 – ЖИДКОСТИ НЕТ
5.5.15	ГС1(2) – ТЕМПЕР ЖИДКОСТИ ВЫСОКА
5.5.16	ГС1(2) – ПЕРЕГРЕВ
5.5.17	ГС1(2) – ДАВЛЕНИЕ ВЕЛИКО
5.5.18	ГС1(2) ОСНОВ НАСОС ОТКАЗ
5.5.19	ГС1(2) АВТОМАТИКА НС1(2) ОТКАЗ
5.5.20	ГС1(2) НАСОС СТАНЦИЯ – ОТКАЗ
5.5.21	НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
5.5.22	ВЕТРОДВ ЗАМОК ОТКРЫТ
5.5.23	ВЕТРОДВ НЕТ ПИТАН ВСУ ЗАПУСТИТЕ

5. 5







5.5.1	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ГС 2(1) – ОТКАЗ
	КИСС
или	
	ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ГС 2(1) – ОТКАЗ
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ
	МФИ ГС 2(1) – ОТКАЗ

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме с боковой составляющей ветра не более 5 м/с

Действия по парированию отказа двигателя и полет с отказавшим двигателем выполняйте в соответствии с пп. 5.1.3, 5.1.13

Учитывайте, что:

- на пробеге отсутствует реверс тяги обоих двигателей
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 50% с $\delta_3 = 40^\circ$ и на 30% с $\delta_3 = 20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$ и с $\delta_3 = 20^\circ$ соответственно
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.5.2	ГС1 И ГС2 – ОТКАЗ
	КИСС ГС1 И ГС2 – ОТКАЗ СШУ – НЕТ ГИДРОПИТАНИЯ
	
	МФИ ГС1 И ГС2 – ОТКАЗ
	МФИ СШУ – НЕТ ГИДРОПИТАНИЯ РВ, РН – РЕЗЕРВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЭЛЕРОНЫ – НЕТ УПРАВЛЕНИЯ
При полете под САУ	
	КПИ КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ ТАНГАЖ УПРАВЛЯЙ
	
	КИСС АП ОТКАЗ

АП кнопкой на штурвале..... ОТКЛЮЧИТЕ

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выдерживания RVSM

Полет на эшелоне и снижение выполняйте со скоростью не выше 400 км/ч

Выполните снижение до высоты 8000 м (FL 260)

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме. (При выборе аэродрома учитывайте, что метеоусловия должны быть не ниже 150/1800 м, с минимальной боковой составляющей ветра)

Заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками 20°

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до высоты 15 м выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$




ВНИМАНИЕ. 1. ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ И НА ВЫРАВНИВАНИИ ПОТРЕБНЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ ШТУРВАЛА ПО РУЛЮ ВЫСОТЫ УВЕЛИЧИВАЮТСЯ В 1,5...2 РАЗА

2. ПОНИЖЕННАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ПО ТАНГАЖУ (44 %) И КУРСУ (17 %) ПРИ V<300 км/ч

Скорости включения тормозов при пробеге выдерживайте в соответствии с подразд. 6.4

Учитывайте, что:




- не работает основной канал управления закрылками и предкрылками. Управляйте закрылками и предкрылками со щитка резервного управления в соответствии с п. 5.6.3.7
- нет уборки шасси. Характеристики полета по маршруту с неубранным шасси приведены в табл. 5.7.1-1
- нет выпуска шасси в основном режиме, основные опоры шасси выпускайте в резервном режиме, носовую – механически
- отсутствует триммирование по курсу
- отсутствуют функции демпфирования по тангажу, курсу и ОПР-α, пилотируйте плавно
- не выпускаются интерцепторы 1-1 и 2-2
- отсутствует реверс обоих двигателей
- торможение колес шасси производится от гидроаккумулятора, при необходимости используйте резервное торможение
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 23% с $\delta_3=40^\circ$ и на 47% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.5.3	ГС2 И НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
 , 	КИСС ГС2 И НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
	МФИ ГС2 И НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с $\mu \geq 0,45$ с минимальной боковой составляющей ветра




Учитывайте, что:

- не работает основной канал управления закрылками и предкрылками. Управляйте закрылками и предкрылками со щитка резервного управления в соответствии с п. 5.6.3.7
- нет пары тормозных интерцепторов 1-1
- нет реверса двигателя № 2
- нет уборки шасси. Характеристики полета по маршруту с неубранным шасси приведены в табл. 5.7.1-1
- нет основного и резервного выпуска шасси, шасси выпускайте механически
- торможение колес шасси производится от гидроаккумулятора
- ПОШ в режиме самоориентирования
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 23% с $\delta_3 = 40^\circ$ и на 47% с $\delta_3 = 20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$ и с $\delta_3 = 20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.5.4	ГС1 – ОТКАЗ ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ ВРУЧНУЮ
 , 	КИСС ГС1 – ОТКАЗ ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ГС1 – ОТКАЗ ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ ВРУЧНУЮ





Учитывайте, что:

- не работает основной канал управления закрылками и предкрылками. Управляйте закрылками и предкрылками со щитка резервного управления в соответствии с п. 5.6.3.7
- нет уборки шасси. Характеристики полета по маршруту с неубранным шасси приведены в табл. 5.7.1-1
- нет выпуска шасси в основном режиме, основные опоры шасси выпускайте в резервном режиме, носовую – механически
- нет реверса двигателя № 1
- торможение колес шасси производится от гидроаккумулятора, при необходимости используйте резервное торможение
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3 = 40^\circ$ и на 17% с $\delta_3 = 20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$ и с $\delta_3 = 20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.5.5		НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
		ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО
		ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ ВРУЧНУЮ
		КИСС
		НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
		ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ
		ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО
		ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ ВРУЧНУЮ

Учитывайте, что:

- не работает основной канал управления закрылками и предкрылками. Управляйте закрылками и предкрылками со щитка резервного управления в соответствии с п. 5.6.3.7
- нет уборки шасси. Характеристики полета по маршруту с неубранным шасси приведены в табл. 5.7.1-1
- нет выпуска шасси в основном и резервном режиме, шасси выпускайте механически
- ПОШ в режиме самоориентирования
- торможение колес шасси производится от гидроаккумулятора ■





5.5.6		ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО
		КИСС
		ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ГС2 – ЖИДКОСТИ МАЛО
		ГС2 – ПОДПОР КЛАПАН ЗАКРЫТ АВТ
		ПОДПОРНЫЙ КЛАП
		

Подпорный клапан ЗАКРОЙТЕ

После закрытия подпорного клапана:





Учитывайте, что:

- не работает основной канал управления закрылками и предкрылками. Управляйте закрылками и предкрылками со щитка резервного управления в соответствии с п. 5.6.3.7
- нет уборки шасси. Характеристики полета по маршруту с неубранным шасси приведены в табл. 5.7.1-1
- нет выпуска шасси в основном режиме, основные опоры шасси выпускайте в резервном режиме, носовую – механически
- торможение колес шасси производится от гидроаккумулятора, при необходимости используйте резервное торможение ■

5.5.7 ГС2 – РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ ДО ПОДПОР КЛАП		
		КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ ГС2 – РАЗГЕРМ ДО ПОДПОРН КЛАПАНА
		ГС2 НАСОС 

Насос ГС2 ОТКЛЮЧИТЕ

Остальные особенности указаны в п. 5.5.6 ■

5.5.8 ГС2 – ЖИДКОСТИ КРИТИЧ ОСТАТОК		
		КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ ГС2 – ЖИДКОСТИ КРИТИЧ ОСТАТОК
		ГС2 НАСОС 




Переключатель НС2 в положение ОТКЛ УСТАНОВИТЕ

Учитывайте, что:

– нет реверса двигателя № 2

– посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3=40^\circ$ и на 17% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную

Остальные особенности указаны в п. 5.5.6 ■





5.5.9 ГС2 – ОТКАЗ		
		КИСС ГС2 – ОТКАЗ
		МФИ ГС2 – ОТКАЗ

Учитывайте, что:

– нет реверса двигателя № 2

– посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3=40^\circ$ и на 17% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную

Остальные особенности указаны в п. 5.5.6 ■





5.5.10 ГС2 – ОТКАЗ	
ГС2 – ЖИДКОСТИ НЕТ	
 , 	КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ГС2 – ЖИДКОСТИ НЕТ
	

Перекрывной кран ГС2 **ЗАКРОЙТЕ**




Учитывайте, что:

- нет реверса двигателя № 2
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3=40^\circ$ и на 17% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую

Остальные особенности указаны в п. 5.5.6 ■

5.5.11 ГС1 – ЖИДКОСТИ МАЛО	
 , 	КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ГС1 – ЖИДКОСТИ МАЛО
	

Насос ГС1..... **ОТКЛЮЧИТЕ** ■

5.5.12 ГС1 – ЖИДКОСТИ КРИТИЧ ОСТАТОК	
 , 	КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ ГС1 – ЖИДКОСТИ КРИТИЧ ОСТАТОК

Переключатель НС1 в положение ОТКЛ.....**УСТАНОВИТЕ**





Учитывайте, что:

- нет реверса двигателя № 1
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3=40^\circ$ и на 17% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.5.13 ГС1 – ОТКАЗ	
 , 	КИСС ГС1 – ОТКАЗ
	МФИ ГС1 – ОТКАЗ

Учитывайте, что:





- нет реверса двигателя № 1
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3=40^\circ$ и на 17% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.5.14 ГС1 – ОТКАЗ		
ГС1 – ЖИДКОСТИ НЕТ		
	 КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ	ГС1 ПЕРЕКР КРАН 
	МФИ ГС1 – ЖИДКОСТИ НЕТ	



Перекрывной кран ГС1 **ЗАКРОЙТЕ**

Учитывайте, что:





- нет реверса двигателя № 1
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 11% с $\delta_3 = 40^\circ$ и на 17% с $\delta_3 = 20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$ и с $\delta_3 = 20^\circ$ соответственно. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную ■

5.5.15 ГС1(2) – ТЕМПЕР ЖИДКОСТИ ВЫСОКА		
	 КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ	ГС1(2) НАСОС 
	МФИ ГС1(2) – ТЕМПЕР ЖИДК ВЫСОКА	

Насос ГС1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ ■**

5.5.16 ГС1(2) – ПЕРЕГРЕВ		
	 КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ	ГС1(2) ПЕРЕКР КРАН 
	МФИ ГС1(2) – ПЕРЕГРЕВ	

Перекрывной кран ГС1(2) **ЗАКРОЙТЕ ■**

5.5.17 ГС1(2) – ДАВЛЕНИЕ ВЕЛИКО		
	 КИСС ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ	ГС1(2) НАСОС 
	МФИ ГС1(2) – ДАВЛЕНИЕ ВЕЛИКО	

Насос ГС1(2) **ОТКЛЮЧИТЕ ■**

5.5.18 ГС1(2) ОСНОВ НАСОС ОТКАЗ

КИСС
ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ

МФИ
ГС1(2) ОСНОВ НАСОС – ОТКАЗ

ГС1(2) НАСОС

Насос ГС1(2) ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.5.19 ГС1(2) АВТОМАТИКА НС1(2) ОТКАЗ

КИСС
ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ

МФИ
ГС1(2) АВТОМАТИКА НС1(2) – ОТКАЗ

Переключатель НС1(2) в положение РУЧ..... УСТАНОВИТЕ ■

5.5.20 ГС1(2) НАСОС СТАНЦИЯ – ОТКАЗ

КИСС
ГС – НЕИСПРАВНОСТЬ

МФИ
ГС1(2) НАСОС СТАНЦИЯ – ОТКАЗ

Переключатель НС1(2) в положение ОТКЛ УСТАНОВИТЕ ■

5.5.21 НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ

КИСС
НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ

МФИ
НС-РЕЗЕРВ – ОТКАЗ

Переключатель НС РЕЗЕРВ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ ■

5.5.22 ВЕТРОДВ ЗАМОК ОТКРЫТ

КИСС
ВЕТРОДВ ЗАМОК ОТКРЫТ

МФИ
ВЕТРОДВ ЗАМОК ОТКРЫТ

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте увеличение расхода топлива на 8 % ■

**5.5.23 ВЕТРОДВ НЕТ ПИТАН
ВСУ ЗАПУСТИТЕ**

КИСС
ДВИГ 1(2) ОТКАЗ
ВЕТРОДВ НЕТ ПИТАН
ВСУ ЗАПУСТИТЕ

МФИ
ВЕТРОДВ НЕТ ПИТАН

На высоте не более 7000 м (FL 230) ВСУ ЗАПУСТИТЕ

Генератор ВСУ ВКЛЮЧИТЕ ■

5.6. УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ

СОДЕРЖАНИЕ

5.6.1. ОТКАЗЫ ЭДСУ

5.6.1.1	ЭДСУ КАНАЛ 1 И 3 – ОТКАЗ
5.6.1.2	ЭДСУ КАНАЛ 1 И 4 – ОТКАЗ
5.6.1.3	ЭДСУ КАНАЛ 2 И 4 – ОТКАЗ
5.6.1.4	РН - РЕЗЕРВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
5.6.1.5	ИНТЕРЦ ТОРМ - НЕИСПР
5.6.1.6	ИНТЕРЦ НЕИСПРАВНОСТЬ
5.6.1.7	ИНТЕРЦ АВТ ТОРМ НЕИСПР
5.6.1.8	ОТСУТСТВИЕ РЕАКЦИИ САМОЛЕТА НА УПРАВЛЯЮЩЕЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ ПИЛОТА ИЛИ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ САМОЛЕТА

5. 6

5.6.2. ОТКАЗЫ СШУ

Отказы элеронов, интерцепторов

5.6.2.1	ЭЛЕРОН ЛЕВ (ПРАВ) – НЕТ УПРАВЛ
5.6.2.2	ИНТЕРЦ 3 (4, 5) ЛЕВ (ПРАВ) НЕ УБРАН
5.6.2.3	КРЕН ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%
5.6.2.4	ОТСУТСТВИЕ УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТА
5.6.2.5	ЗАКЛИНИВАНИЕ ШТУРВАЛОВ
5.6.2.6	РАССОЕДИНЕНИЕ ШТУРВАЛОВ
5.6.2.7	РУИ НЕ ПЕРЕМЕЩАЕТСЯ

Отказы руля направления

5.6.2.8	РН – ПРОВЕРЬ
5.6.2.9	ЗАКЛИНИВАНИЕ ПЕДАЛЕЙ
5.6.2.10	РАССОЕДИНЕНИЕ ПЕДАЛЕЙ
5.6.2.11	ОТСОЕДИНЕНИЕ ПЕДАЛИ ОДНОГО ИЗ ПИЛОТОВ
5.6.2.12	НЕТ БАЛАНСИРОВКИ ПО КАНАЛУ КУРСА




Отказы руля высоты

5.6.2.13	РВ ЛЕВ (ПРАВ) РЕЗЕРВ УПРАВЛ
5.6.2.14	ОТСУТСТВИЕ РЕАКЦИИ САМОЛЕТА И УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТОВ
5.6.2.15	ПОНИЖЕНИЕ РЕАКЦИИ САМОЛЕТА НА ОТКЛОНЕНИЕ ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКИ
5.6.2.16	РАССОЕДИНЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК
5.6.2.17	УМЕНЬШЕНИЕ ЗАГРУЗКИ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК В 2 РАЗА
5.6.2.18	ЗАКЛИНИВАНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК
5.6.2.19	ЗАТЯЖЕЛЕНИЕ ИЛИ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК

5.6.3. ОТКАЗЫ СУМК

5.6.3.1	ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ
5.6.3.2	ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ ИЗМЕНЯЕТСЯ
5.6.3.3	ЗАКРЫЛКИ АСИММЕТРИЯ
5.6.3.4	ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ
5.6.3.5	ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ ИЗМЕНЯЕТСЯ
5.6.3.6	АСИММЕТРИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ
5.6.3.7	ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ
5.6.3.8	НЕПЕРЕМЕЩЕНИЕ РУЗ ПРИ ВЫПУСКЕ (УБОРКЕ) ЗАКРЫЛКОВ И ПРЕДКРЫЛКОВ

5.6.1. ОТКАЗЫ ЭДСУ

5.6.1.1	ЭДСУ КАНАЛ 1 И 3 – ОТКАЗ
	КИСС ЭДСУ КАНАЛ 1 И 3 – ОТКАЗ
	МФИ ЭДСУ КАНАЛ 1 И 3 – ОТКАЗ
	

Кренение парируйте отклонением штурвалов

АП **ОТКЛЮЧИТЕ**

Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП

Доложите диспетчеру УВД




Осуществляйте горизонтальную навигацию в директорном режиме

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПП выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что:

- нет управления левым элероном
- управление правой секцией РВ в резервном режиме
- не выпускаются интерцепторы 3-3, 5-5 в режиме торможения в полете и на пробеге
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 8% с $\delta_3=40^\circ$ и на 40% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.6.1.2	ЭДСУ КАНАЛ 1 И 4 – ОТКАЗ
	КИСС ЭДСУ КАНАЛ 1 И 4 – ОТКАЗ
	МФИ ЭДСУ КАНАЛ 1 И 4 – ОТКАЗ
	

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с минимальной боковой составляющей ветра

Доложите диспетчеру УВД

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$ в штурвальном режиме

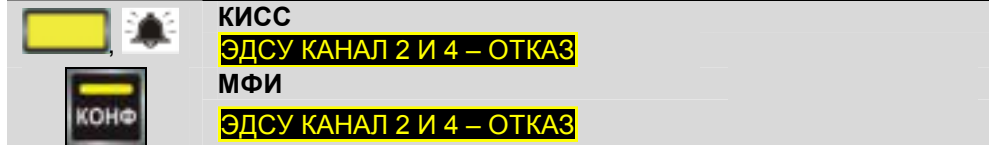
При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПП выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что:

- управление РН в резервном режиме
- не выпускаются интерцепторы 5-5 в режиме торможения в полете и интерцепторы 1-1, 5-5 на пробеге
- нет функции демпфирования рыскания и триммирования РН
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 8% с $\delta_3=40^\circ$ и на 40% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.6.1.3

ЭДСУ КАНАЛ 2 И 4 – ОТКАЗ



Кренение парируйте отклонением штурвалов

АП **ОТКЛЮЧИТЕ**

Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП

Доложите диспетчеру УВД

Осуществляйте горизонтальную навигацию в директорном режиме

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$

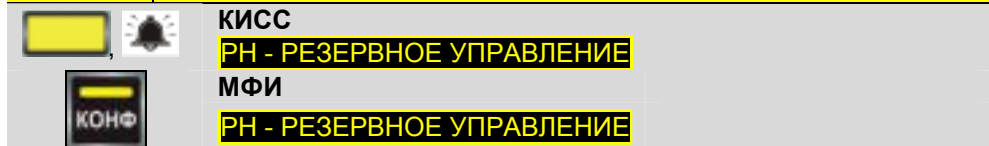
При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что:

- нет управления правым элероном
- управление левой секцией РВ в резервном режиме
- не выпускаются интерцепторы 4-4 в режиме торможения в полете и интерцепторы 1-1, 2-2 на пробеге
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 10% с $\delta_3=40^\circ$ и на 41% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно.
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.6.1.4

РН – РЕЗЕРВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ



Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с минимальной боковой составляющей ветра с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП


Доложите диспетчеру УВД

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$ в штурвальном режиме

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что:


- управление РН в резервном режиме
- нет функции демпфирования рыскания и триммирования РН ■

5.6.1.5	ИНТЕРЦ ТОРМ – НЕИСПР
	КИСС ИНТЕРЦ ТОРМ - НЕИСПР МФИ ИНТЕРЦ ТОРМ - НЕИСПР

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Учитывайте, что:

- нет одной пары интерцепторов в режиме торможения в полете и двух или трех пар интерцепторов в режиме торможения на пробеге
- возможно пропадание показаний положения рулевых поверхностей по крену и тангажу на КСЭИС
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 13% с $\delta_3=40^\circ$ и на 10% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ и с $\delta_3=20^\circ$ соответственно.
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.6.1.6	ИНТЕРЦ НЕИСПРАВНОСТЬ
	КИСС ИНТЕРЦ НЕИСПРАВНОСТЬ МФИ ИНТЕРЦ НЕИСПРАВНОСТЬ

АП ОТКЛЮЧИТЕ

Кренение парируйте отклонением штурвалов

Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП

Доложите диспетчеру УВД

Осуществляйте горизонтальную навигацию в директорном режиме

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПП выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что:

- возможно отсутствие индикации рулевых поверхностей по крену и тангажу на кадре "КОНФ" МФИ
- уменьшена эффективность управления по крену
- нет двух пар интерцепторов в режиме торможения в полете и на пробеге
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 41% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$
- при $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■

5.6.1.7 **ИНТЕРЦ АВТ ТОРМ НЕИСПР**

ПОСЛЕ УСТАНОВКИ РУИ В ПОЛОЖЕНИЕ ПТИ:



КИСС

ИНТЕРЦ АВТ ТОРМ НЕИСПР



МФИ

ИНТЕРЦ АВТ ТОРМ НЕИСПР

На пробеге выпускайте интерцепторы вручную установкой рычага "ИНТЕРЦЕПТОРЫ" в положение "ВЫПУСК" ■

5.6.1.8 **ОТСУТСТВИЕ РЕАКЦИИ САМОЛЕТА НА УПРАВЛЯЮЩЕЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ ПИЛОТА ИЛИ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ МАНЕВРИРОВАНИЕ САМОЛЕТА**

ОТСУТСТВИЕ РЕАКЦИИ САМОЛЕТА НА УПРАВЛЯЮЩЕЕ ВОЗДЕЙСТВИЕ ПИЛОТА ИЛИ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВЫПОЛНЕНИЕ САМОЛЕТОМ ОПАСНЫХ ТРУДНОПАРИРУЕМЫХ ДВИЖЕНИЙ ПО ТАНГАЖУ, КРЕНУ ИЛИ РЫСКАНИЮ

АП..... ОТКЛЮЧИТЕ

ЭДСУ переключателем на верхнем пульте..... ОТКЛЮЧИТЕ

При этом на КИСС появится сообщение "СШУ РЕЗЕРВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ" и восстановится нормальное управление по тангажу, крену и рысканию.

Доложите диспетчеру о невозможности выдерживания RVSM

Переключатель режимов работы СПС в

положение "ТА"..... УСТАНОВИТЕ

Полет на эшелоне выполняйте со скоростью не выше 400 км/ч

Пилотируйте самолет плавно

Выполните снижение до высоты 8000 м (FL 260)

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме (при выборе аэродрома учитывайте, что метеоусловия должны быть не ниже 150/1800 м с минимальной боковой составляющей ветра)

Заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$

ВНИМАНИЕ. ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ И НА ВЫРАВНИВАНИИ ПОТРЕБНЫЕ ОТКЛОНЕНИЯ ШТУРВАЛА ПО РУЛЮ ВЫСОТЫ УВЕЛИЧИВАЮТСЯ В 1,5-2 РАЗА. НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПЕРЕД ВЫРАВНИВАНИЕМ $V_y > 3$ м/с




При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что:

- понижена эффективность управления по тангажу (44 %), курсу (17 %), крену (50 %), при $V < 300$ км/ч
- отсутствует триммирование по крену и курсу
- отсутствуют функции демпфирования по тангажу, крену, курсу и ОПП-α
- не выпускаются интерцепторы в режиме торможения в полете и на пробеге
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 45% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную ■

5.6.2. ОТКАЗЫ СШУ

Отказы элеронов, интерцепторов

5.6.2.1	ЭЛЕРОН ЛЕВ (ПРАВ) – НЕТ УПРАВЛ
	КИСС
	ЭЛЕРОН ЛЕВ (ПРАВ) – НЕТ УПРАВЛ
	МФИ
	ЭЛЕРОН ЛЕВ (ПРАВ) – НЕТ УПРАВЛ

При необходимости:

– АП **ОТКЛЮЧИТЕ**

Кренение парируйте отклонением штурвалов и сбалансируйте самолет по крену и курсу




Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП

Доложите диспетчеру УВД

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПП выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$ ■

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 45% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ ■

5.6.2.2	ИНТЕРЦ 3 (4, 5) ЛЕВ (ПРАВ) НЕ УБРАН
	КИСС
	ИНТЕРЦ 3 (4, 5) ЛЕВ (ПРАВ) НЕ УБРАН
	МФИ
	ИНТЕРЦ 3 (4, 5) ЛЕВ (ПРАВ) НЕ УБРАН

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" **УСТАНОВИТЕ**

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП

Доложите диспетчеру УВД

Учитывайте, что:

- неуборка одной секции интерцепторов 3 (4,5) приводит к увеличению километровых расходов на 3 %
- скорости захода на посадку необходимо увеличивать на 5 км/ч ■
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 8% по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ или с $\delta_3=20^\circ$. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную ■

5.6.2.3	КРЕН ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%
	КИСС КРЕН ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%
	МФИ КРЕН ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%

Учитывайте уменьшение эффективности управления по крену в 2 раза

Доложите диспетчеру УВД

По возможности полет и заход на посадку выполняйте в автоматическом режиме

Заход на посадку в штурвальном режиме выполняйте с $\delta_3=20^\circ$ ■

5.6.2.4	ОТСУТСТВИЕ УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТА
ОТСУТСТВИЕ УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТА И РЕАКЦИИ САМОЛЕТА НА ОТКЛОНЕНИЕ ШТУРВАЛА. САМОПРОИЗВОЛЬНЫЙ ПОВОРОТ ШТУРВАЛА	

Пилотирование осуществляйте с исправного рабочего места

По возможности полет и заход на посадку выполняйте в автоматическом режиме ■

5.6.2.5	ЗАКЛИНИВАНИЕ ШТУРВАЛОВ
НЕВОЗМОЖНО ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ОДНОГО ИЗ ШТУРВАЛОВ И ПОВЫШЕННЫЕ УСИЛИЯ ПОВОРОТА ДРУГОГО ПРИ УПРАВЛЕНИИ ПО КРЕНУ	

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ

После обнаружения отказа:

- **АП..... ОТКЛЮЧИТЕ**
- **штурвалы рукояткой**
"ЭЛЕР РАССОЕДИНЕНИЕ БОРТОВ" РАССОЕДИНИТЕ
- проконтролируйте появление сообщений на КИСС:
"КРЕН-ШТУРВАЛЫ РАССОЕД", "КРЕН ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%"
- пилотирование осуществляйте с исправного рабочего места
- парируйте возмущение в момент рассоединения
- примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП, учитывая уменьшение эффективности управления по крену в 2 раза
- заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$
- при возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$
- учитывайте уменьшение градиента загрузки штурвала в 2 раза
- доложите диспетчеру УВД
- по возможности полет и заход на посадку выполняйте в автоматическом режиме
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$. На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.6.2.6 РАССОЕДИНЕНИЕ ШТУРВАЛОВ

ОТСУТСТВУЕТ ЖЕСТКАЯ СВЯЗЬ И СИНХРОННОСТЬ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ШТУРВАЛОВ.
УМЕНЬШАЕТСЯ ГРАДИЕНТ ЗАГРУЗКИ КАЖДОГО ШТУРВАЛА В 2 РАЗА.
УМЕНЬШАЕТСЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ УПРАВЛЕНИЯ ПО КРЕНУ ОТ КАЖДОГО ШТУРВАЛА В 2 РАЗА

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ

После обнаружения отказа:

– АП ОТКЛЮЧИТЕ

- на КИСС появится сообщение "КРЕН ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%"
- примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП, учитывая уменьшение эффективности управления по крену в 2 раза
- заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$
- при возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$
- доложите диспетчеру УВД
- установите и удерживайте штурвал непилотирующего пилота в нейтральном положении
- посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$. На ИВПП покрытых осадками фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■


5.6.2.7 РУИ НЕ ПЕРЕМЕЩАЕТСЯ

НЕВЫПУСК ИЛИ НЕУБОРКА ИНТЕРЦЕПТОРОВ 3...5 ПОСЛЕ ВЫПУСКА

Кнопкой "ИНТЕРЦ" интерцепторы от РУИ..... ОТКЛЮЧИТЕ

Учитывайте, что интерцепторы 1...5 на пробеге выпустятся по сигналу включения реверса ■

Отказы руля направления

5.6.2.8	РН – ПРОВЕРЬ
	КИСС РН – ПРОВЕРЬ
	МФИ РН – ПРОВЕРЬ
	

Проверьте реакцию самолета на отклонение педалей

Если отсутствует реакция самолета с возможным самопроизвольным отклонением педалей:

- оцените, в каком положении находится РН
- учитывайте выявленные особенности управления самолета по курсу при выполнении доворота перед выравниванием
- учитывайте, что для пересиливания возможного самопроизвольного перемещения педалей необходимо приложить усилие около 5 кгс

Если при наличии управления РН для балансировки самолета необходимо удерживать педали в отклоненном положении, то при опускании ПОШ установите педали в нейтральное положение

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с минимальной боковой составляющей ветра

Доложите диспетчеру УВД

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$ в штурвальный режим

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что возможно отсутствие функций демпфирования рыскания и триммирования РН

Для балансировки по курсу при необходимости используйте разность двигателей

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ ПОД САУ ВОЗМОЖНО ПОЯВЛЕНИЕ РАСКАЧКИ ПО КРЕНУ

При возникновении раскачки по крену:

АП..... ОТКЛЮЧИТЕ

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$.
На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.6.2.9 ЗАКЛИНИВАНИЕ ПЕДАЛЕЙ

ПЕДАЛИ НЕ ПЕРЕМЕЩАЮТСЯ

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ
ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ
ВХОДА В ГЛИССАДУ

После обнаружения отказа:

Приложите к педалям усилие 8-10 кгс

Если педали перемещаются и есть реакция самолета на их перемещение:

– учитывайте, что при прохождении педалей через положение, соответствующее моменту отказа, необходимо преодолевать дополнительное усилие 8-10 кгс

Если педали перемещаются и нет реакции самолета на их перемещение:

- оцените, в каком положении находится РН
- учитывайте выявленные особенности управления самолета по курсу при выполнении доворота перед выравниванием
- учитывайте, что для пересиливания возможного самопроизвольного перемещения педалей необходимо приложить усилие около 5 кгс

Если педали не перемещаются:

- **управление передней опорой шасси ОТКЛЮЧИТЕ**
- направление на пробеге выдерживайте отдельным торможением колес
- по возможности полет и заход на посадку выполняйте в автоматическом режиме

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с минимальной боковой составляющей ветра

Доложите диспетчеру УВД

Заход на посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$ в штурвальном режиме

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что возможно отсутствие функций демпфирования рыскания и триммирования РН

В случае недостаточности диапазона триммирования в канале РН выдерживайте скорость не более 400 км/ч или используйте разность двигателей

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ ПОД САУ ВОЗМОЖНО ПОЯВЛЕНИЕ РАСКАЧКИ ПО КРЕНУ

При возникновении раскачки по крену:

АП ОТКЛЮЧИТЕ

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$.
На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.6.2.10 РАССОЕДИНЕНИЕ ПЕДАЛЕЙ

САМОЛЕТ ВЯЛО РЕАГИРУЕТ НА ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПЕДАЛЕЙ ПРАВОГО ПИЛОТА ВО ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ КОНФИГУРАЦИИ (ОТКЛОНЕНИЕ $RH \pm 5^\circ$). НЕТ УПРАВЛЕНИЯ ПОШ ОТ ПЕДАЛЕЙ ПРАВОГО ПИЛОТА. УПРАВЛЕНИЕ ПО КУРСУ С МЕСТА ЛЕВОГО ПИЛОТА С НЕЗНАЧИТЕЛЬНО УМЕНЬШЕННОЙ ЭФФЕКТИВНОСТЬЮ И ОТСУТСТВИЕМ ЗАГРУЗКИ ПЕДАЛЕЙ. ВОЗМОЖНО САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПЕДАЛЕЙ ЛЕВОГО ПИЛОТА. НЕСИНХРОННОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПЕДАЛЕЙ ЛЕВОГО И ПРАВОГО ПИЛОТОВ

При полете в автоматическом режиме возможно отключение САУ из-за самопроизвольного перемещения педалей левого пилота

Допускается продолжение полета в автоматическом режиме при удержании педалей левого пилота в нейтральном положении

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Доложите диспетчеру УВД

Учитывайте, что:

- отсутствует загрузка педалей при управлении по курсу
- управление ПОШ осуществляется только от педалей левого пилота ■

5.6.2.11 ОТСОЕДИНЕНИЕ ПЕДАЛИ ОДНОГО ИЗ ПИЛОТОВ

НЕТ ЗАГРУЗКИ И КИНЕМАТИЧЕСКОЙ СВЯЗИ С ДРУГОЙ ПЕДАЛЬЮ ОДНОЙ ИЗ ПЕДАЛЕЙ НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТА, ПЕДАЛЬ ОТКЛОНЯЕТСЯ В ОДНО ИЗ КРАЙНИХ ПОЛОЖЕНИЙ. САМОЛЕТ НЕ РЕАГИРУЕТ НА ОТКЛОНЕНИЕ ПЕДАЛИ

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ

После обнаружения отказа:

- пилотирование осуществляйте с исправного рабочего места пилота ■




5.6.2.12 НЕТ БАЛАНСИРОВКИ ПО КАНАЛУ КУРСА

НЕ ВРАЩАЕТСЯ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ТРИММИРОВАНИЯ RH

Кнопку "СБРОС ТРИММ RH" НАЖМИТЕ

Для балансировки по каналу курса при необходимости используйте разнотяг двигателей ■

Отказы руля высоты

5.6.2.13	РВ ЛЕВ (ПРАВ) РЕЗЕРВ УПРАВЛ
	КИСС
	РВ ЛЕВ (ПРАВ) РЕЗЕРВ УПРАВЛ
	При отказе на взлете возможно: ЗАКРЫЛКИ НЕ УБИРАТЬ
	МФИ
	РВ ЛЕВ (ПРАВ) РЕЗЕРВ УПРАВЛ

Усилить контроль за правильностью работы АП

ВНИМАНИЕ. ЕСЛИ ПОЯВИЛОСЬ СООБЩЕНИЕ "ЗАКРЫЛКИ НЕ УБИРАТЬ" ПОСЛЕ ОТРЫВА, ЗАКРЫЛКИ НЕ УБИРАТЬ

При появлении сообщения "ЗАКРЫЛКИ НЕ УБИРАТЬ":

- полет на ближайший пригодный аэродром продолжайте в соответствии с табл. 5.6.3.1-1, не превышая скорости 390 км/ч (при $\delta_3=10^\circ$), и с табл. 5.6.3.1-2, не превышая скорости 330 км/ч (при $\delta_3=20^\circ$)

Оцените подвижность секции РВ по кадру "КОНФ" на МФИ при небольших перемещениях штурвалов

Если обнаружено отсутствие управления одной из секций, учитывайте, что при заходе на посадку и на выравнивании потребные отклонения штурвала по рулю высоты увеличиваются в 1,5-2 раза, не допускайте перед выравниванием V_y более 3 м/с

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП

Доложите диспетчеру УВД

Заход на посадку выполняйте с закрылками 20° в штурвальном режиме

При возникновении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$.

На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает требуемую ■

5.6.2.14	ОТСУТСТВИЕ РЕАКЦИИ САМОЛЕТА И УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТОВ
ОТСУТСТВИЕ УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКЕ ЛЕВОГО ИЛИ ПРАВОГО ПИЛОТОВ И РЕАКЦИИ САМОЛЕТА НА ЕЕ ОТКЛОНЕНИЕ. ВОЗМОЖНО САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ОТКЛОНЕНИЕ ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКИ	

Пилотирование осуществляйте с исправного рабочего места

По возможности, полет и заход на посадку выполняйте в автоматическом режиме ■

5.6.2.15 Понижение реакции самолета на отклонение штурвальной колонки

Понижение реакции самолета на отклонение штурвальной колонки

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ ПО СРАБАТЫВАНИЮ СООБЩЕНИЯ "РВ ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%" НА КИСС

При обнаружении отказа:

- сохраняйте режим полета
- примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ДЗП
- **переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ**
- доложите диспетчеру УВД
- заход на посадку выполняйте с закрылками 20° в штурвальном режиме
- при обнаружении отказа на глиссаде с $\delta_3=40^\circ$ до ВПР выполните уход на второй круг для повторного захода с $\delta_3=20^\circ$
- при заходе на посадку и на выравнивании потребные отклонения штурвала по рулю высоты увеличиваются в 1,5-2 раза, не допускайте перед выравниванием V_y более 3 м/с, избегайте быстрого изменения режима работы двигателей
- учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$.
На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную ■

5.6.2.16 Рассоединение штурвальных колонок

ОТСУТСТВУЕТ ЖЕСТКАЯ МЕХАНИЧЕСКАЯ СВЯЗЬ И СИНХРОННОСТЬ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК.
УМЕНЬШАЕТСЯ ГРАДИЕНТ ЗАГРУЗКИ КАЖДОЙ ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКИ В 2 РАЗА.
Пониженная реакция самолета на отклонение каждой штурвальной колонки

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ ПО СРАБАТЫВАНИЮ СООБЩЕНИЯ "РВ ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%" НА КИСС. ВОЗМОЖНО САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПРАВОЙ ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКИ, ЧТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ИЗМЕНЕНИЮ ТРАЕКТОРНОГО РЕЖИМА САУ ИЛИ ВКЛЮЧЕНИЮ РЕЖИМА СОВМЕЩЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ

При обнаружении отказа:

- **штурвалы рукояткой "РВ РАССОЕДИНЕНИЕ БОРТОВ" РАССОЕДИНИТЕ**
- удерживайте штурвальную колонку непилотирующего пилота в нейтральном положении
- проконтролируйте появление на КИСС сообщения "РВ-ШТУРВАЛЫ РАССОЕД"
- при этом восстанавливается полная эффективность управления РВ с каждого рабочего места
- пилотирование осуществляйте с любого рабочего места, учитывая уменьшение градиента загрузки штурвала в два раза
- учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$.
На ИВПП, покрытых осадками, фактическая посадочная дистанция не превышает потребную ■

5.6.2.17	УМЕНЬШЕНИЕ ЗАГРУЗКИ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК В 2 РАЗА
-----------------	---

УМЕНЬШЕНИЕ ЗАГРУЗКИ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК В 2 РАЗА

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ

При обнаружении отказа:

- осуществляйте пилотирование плавно, учитывая уменьшение загрузки по тангажу ■

5.6.2.18	ЗАКЛИНИВАНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК
-----------------	---

НЕВОЗМОЖНО ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ОДНОЙ ИЗ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК И ПОВЫШЕННЫЕ УСИЛИЯ ПРИ ОТКЛОНЕНИИ ДРУГОЙ ШТУРВАЛЬНОЙ КОЛОНКИ С ПОЯВЛЕНИЕМ НА КИСС СООБЩЕНИЯ "РВ ЭФФЕКТ УПРАВЛ – 50%", ИЛИ ПРОИСХОДИТ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК С ВОЗМОЖНОСТЬЮ ПЕРЕСИЛИВАНИЯ

ВНИМАНИЕ. ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ

При обнаружении отказа:

- **штурвалы рукояткой**
"РВ рассоединение БОРТОВ"РАССОЕДИНИТЕ

- проконтролируйте появление на КИСС сообщения "РВ-ШТУРВАЛЫ РАССОЕД"
- пилотирование осуществляйте с исправного рабочего места, учитывая уменьшение градиента загрузки штурвала в два раза ■

5.6.2.19	ЗАТЯЖЕЛЕНИЕ ИЛИ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК
-----------------	--

ЗАТЯЖЕЛЕННОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК, ИЛИ ПРОИСХОДИТ САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК ПРИ ПОЛЕТЕ ПОД САУ ИЛИ СТУПЕНЧАТОЕ ИЗМЕНЕНИЕ УСИЛИЙ НА ШТУРВАЛЕ (ОКОЛО 8 КГС)




ВНИМАНИЕ. ВОЗМОЖНО, ЧТО ПРИ ПОЛЕТЕ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ ОТКАЗ ОБНАРУЖИВАЕТСЯ ТОЛЬКО ПРИ ПРОВЕРКЕ УПРАВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ВХОДА В ГЛИССАДУ

При обнаружении отказа:

- **штурвалы рукояткой**
"РВ рассоединение БОРТОВ"РАССОЕДИНИТЕ

- удерживайте штурвальную колонку правого пилота в нейтральном положении
- проконтролируйте появление на КИСС сообщения "РВ-ШТУРВАЛЫ РАССОЕД"
- пилотирование осуществляйте с левого рабочего места, учитывая уменьшение градиента загрузки штурвала в два раза ■

5.6.3. ОТКАЗЫ СУМК

5.6.3.1	ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ
	КИСС ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ
	и/или ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ
	МФИ ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

При уборке механизации:

Переключатель режима работы "ЗАКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Уберите закрылки нажимным переключателем "ЗАКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Учитывайте, что скорость перемещения закрылков при управлении в резервном режиме уменьшается в 3 раза

Если закрылки не убрались:

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ

Доложите диспетчеру УВД

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Уберите предкрылки переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ

Полет выполняйте:

- при закрылках 2...11° в соответствии с табл. 5.6.3.1-1 не превышая скорости 390 км/ч
- при закрылках 12...21° в соответствии с табл. 5.6.3.1-2 не превышая скорости 350 км/ч
- при закрылках 22...40° в соответствии с табл. 5.6.3.1-3 не превышая скорости 310 км/ч

Выпустите предкрылки от РУЗ

Заход на посадку выполняйте в штурвальном режиме, выдерживая скорости:

- при закрылках 0...8° в соответствии с табл. 5.6.3.1-4
- при закрылках 9...18° в соответствии с табл. 5.6.3.1-5
- при закрылках 19...38° в соответствии с табл. 5.1.13-1
- при закрылках 39...40° в соответствии с табл. 6.4.1-1

При посадке с закрылками $\delta_3 = 0...8^\circ$ выравнивание начинайте на высоте 8-10 м

При выпуске механизации:

Переключатель режима работы "ЗАКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Выпустите закрылки в требуемое положение нажимным переключателем "ЗАКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Учитывайте, что скорость перемещения закрылков при управлении в резервном режиме уменьшается в 3 раза



Таблица 5.6.3.1-1

РАСХОД ТОПЛИВА И ВРЕМЯ ПОЛЕТА С ЗАКРЫЛКАМИ, ОТКЛОНЕННЫМИ НА УГОЛ 10°

Конфигурация: $\delta_3 = 10^\circ$, $\delta_{ПР} = 0$, $\delta_{НК} = 0$, шасси убрано
 Работают два двигателя
 Скорость набора высоты 390 км/ч, режим двигателей МП
 Скорость полета на эшелоне 390 км/ч, режим двигателей не более МК
 Скорость снижения 390 км/ч, режим двигателей ПМГ
 Условия обледенения отсутствуют, ПОС выключена
 СКВ включена
 Условия СА

Наименование характеристики	Высота полета		Дальность, км								
	*100 фт	м	100	200	300	500	800	1000	1200	1500	1800
Расход топлива, кгс	20	600	563	1123	1679	2781	4409	5477	6538	8106	9654
Время, мин			15	30	45	75	119	149	180	224	269
Расход топлива, кгс	60	1830	523	1032	1538	2542	4025	5000	5964	7396	8810
Время, мин			14	28	42	71	113	141	169	211	253
Расход топлива, кгс	100	3050		960	1416	2322	3663	4546	5419	6715	7997
Время, мин				27	40	67	107	133	160	200	239
Расход топлива, кгс	140	4270		915	1327	2145	3357	4156	4948	6121	7282
Время, мин				26	39	64	101	126	151	188	226
Расход топлива, кгс	180	5490			1268	2012	3116	3844	4566	5637	6696
Время, мин					38	61	96	120	143	178	213
Расход топлива, кгс	220	6710			1234	1914	2924	3590	4251	5232	6201
Время, мин					37	58	91	113	136	168	201

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Дальность полета включает дальность при наборе высоты, полете на эшелоне и снижение до высоты круга.
 2. В расходе топлива и времени не учтены расход топлива и время на взлет с набором высоты круга и расход топлива и время на полет по кругу с посадкой.
 3. При полете в режиме ожидания на высотах FL15...FL100 (450...3050 м) и скорости 390 км/ч часовой расход топлива изменяется в диапазоне 2070...2260 кгс/ч.

Таблица 5.6.3.1-2

РАСХОД ТОПЛИВА И ВРЕМЯ ПОЛЕТА С ЗАКРЫЛКАМИ, ОТКЛОНЕННЫМИ НА УГОЛ 20°

Конфигурация: $\delta_3 = 20^\circ$, $\delta_{\text{ПР}} = 0^\circ$, $\delta_{\text{НК}} = 0^\circ$, шасси убрано
 Работают два двигателя
 Скорость набора высоты 330 км/ч, режим двигателей МП
 Скорость полета на эшелоне 330 км/ч, режим двигателей не более МК
 Скорость снижения 330 км/ч, режим двигателей ПМГ
 Условия обледенения отсутствуют, ПОС выключена
 СКВ включена
 Условия СА

Наименование характеристики	Высота полета		Дальность, км								
	*100 фт	м	100	200	300	500	800	1000	1200	1500	1800
Расход топлива, кгс	20	600	706	1405	2100	3468	5476	6786	8078	9986	-
Время, мин			18	35	53	88	140	175	210	263	-
Расход топлива, кгс	60	1830	651	1286	1917	3162	4992	6188	7367	9109	10820
Время, мин			17	33	50	83	132	165	198	248	297
Расход топлива, кгс	100	3050		1191	1759	2881	4535	5617	6685	8262	9816
Время, мин				32	47	78	125	156	187	234	280
Расход топлива, кгс	140	4270		1128	1639	2651	4145	5124	6090	7517	8924
Время, мин				31	45	75	118	148	177	221	264
Расход топлива, кгс	180	5490			1563	2485	3846	4740	5623	6927	8210
Время, мин					44	71	112	140	167	208	249
Расход топлива, кг	220	6710			1516	2357	3600	4417	5225	6419	7594
Время, мин					43	68	107	132	158	197	235

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Дальность полета включает дальность при наборе высоты, полете на эшелоне и снижение до высоты круга.
 2. В расходе топлива и времени не учтены расход топлива и время на взлет с набором высоты круга и расход топлива и время на полет по кругу с посадкой.
 3. При полете в режиме ожидания на высотах FL15...FL100 (450...3050 м) и скорости 330 км/ч часовой расход топлива изменяется в диапазоне 2200...2400 кгс/ч.

Таблица 5.6.3.1-3

РАСХОД ТОПЛИВА И ВРЕМЯ ПОЛЕТА С ЗАКРЫЛКАМИ, ОТКЛОНЕННЫМИ НА УГОЛ 40°

Конфигурация: $\delta_3 = 40^\circ$, $\delta_{\text{ПР}} = 0^\circ$, $\delta_{\text{НК}} = 0^\circ$, шасси убрано
 Работают два двигателя
 Скорость набора высоты 310 км/ч, режим двигателей МП
 Скорость полета на эшелоне 310 км/ч, режим двигателей не более МК
 Скорость снижения 310 км/ч, режим двигателей ПМГ
 Условия обледенения отсутствуют, ПОС выключена
 СКВ включена
 Условия СА

Наименование характеристики	Высота полета		Дальность, км								
	·100 фт	м	100	200	300	500	800	1000	1200	1500	1800
Расход топлива, кг	20	600	903	1788	2664	4394	6951	8631	10295	-	-
Время, мин			19	38	56	94	150	188	226	-	-
Расход топлива, кг	60	1830	892	1696	2492	4066	6391	7922	9438	-	-
Время, мин			18	36	53	89	142	177	212	-	-
Расход топлива, кг	100	3050		1614	2330	3741	5830	7206	8572	10596	-
Время, мин				34	50	84	134	167	200	250	-
Расход топлива, кг	140	4270		1568	2211	3483	5366	6608	7840	9670	-
Время, мин				32	48	80	126	157	188	235	-
Расход топлива, кг	180	5490			2148	3308	5023	6156	7280	8951	10603
Время, мин						46	75	119	148	177	221

- ПРИМЕЧАНИЯ: 1 Дальность полета включает дальность при наборе высоты, полете на эшелоне и снижение до высоты круга.
 2. В расходе топлива и времени не учтены расход топлива и время на взлет с набором высоты круга и расход топлива и время на полет по кругу с посадкой.
 3. При полете в режиме ожидания на скорости 310 км/ч часовой расход топлива изменяется в диапазоне 2600...2800 кг/ч.

Если закрылки не выпустились в посадочное положение:

Заход на посадку выполняйте в штурвальном режиме, выдерживая скорости:

- при закрылках 0...8° в соответствии с табл. 5.6.3.1-5
- при закрылках 9...18° в соответствии с табл. 5.6.3.1-4
- при закрылках 19...38° в соответствии с табл. 5.1.13-1
- при закрылках 39...40° в соответствии с табл. 6.4.1-1

При посадке с закрылками $\delta_3 = 0...8^\circ$ выравнивание начинайте на высоте 8-10 м

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 28% с $\delta_3 = 19...38^\circ$ и на 48% с $\delta_3 = 9...18^\circ$ и на 63% с $\delta_3 = 0...8^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3 = 40^\circ$ или на 13% с $\delta_3 = 9...18^\circ$ и на 30% с $\delta_3 = 0...8^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией при $\delta_3 = 20^\circ$

При $\delta_3 = 0...8^\circ$ определите максимально допустимый посадочный вес по рис. 6.4.4-1

При $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3

Таблица 5.6.3.1-4




Заход на посадку с $\delta_3 = 10^\circ$

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс								
	25	28	30	32	34	36,25	37	39	43,35
Скорость захода на посадку	230	243	253	261	269	279	282	289	305
Скорость касания	227	240	249	257	265	274	277	284	300




Таблица 5.6.3.1-5

Заход на посадку $\delta_3 = 0^\circ$

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс							
	25	28	30	32	34	36,25	37	39
Скорость захода на посадку	268	283	293	302	312	323	326	335
Скорость касания	262	277	286	296	306	317	320	330

5.6.3.2		ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ	
		ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ ИЗМЕНЯЕТСЯ	
		КИСС	ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ
			ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ ИЗМЕНЯЕТСЯ
		МФИ	ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

Убедитесь по кадру КОНФ в соответствии положения закрылков положению РУЗ ■

5.6.3.3		ЗАКРЫЛКИ АСИММЕТРИЯ	
		КИСС	АСИММЕТРИЯ ЗАКРЫЛКОВ
			ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ
		МФИ	АСИММЕТРИЯ ЗАКРЫЛКОВ
			ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

ВНИМАНИЕ. РЕЗЕРВНЫЙ РЕЖИМ УПРАВЛЕНИЯ ЗАКРЫЛКАМИ ЗАПРЕЩЕН

При уборке механизации:

АП..... ОТКЛЮЧИТЕ

Удерживайте самолет от крена и разворота

Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"..... УСТАНОВИТЕ

Доложите диспетчеру УВД

Полет на ближайший пригодный аэродром выполняйте с использованием САУ в соответствии с табл. 5.6.3.1-1, 5.6.3.1-2, 5.6.3.1-3

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"..... УСТАНОВИТЕ

Уберите предкрылки переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Заход на посадку выполняйте в штурвальном режиме

Выпустите предкрылки переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

При $\delta_3=40^\circ/35^\circ$, $\delta_3=25^\circ/20^\circ$, $\delta_3=15^\circ/20^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, увеличенных на 5 км/ч

При $\delta_3=10^\circ/15^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.1-4, увеличение посадочной дистанции определяйте по п. 5.6.3.1

При $\delta_3=10^\circ/5^\circ$, $\delta_3=0^\circ/5^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.1-5, увеличение посадочной дистанции определяйте по п. 5.6.3.1





При выпуске механизации:

АП.....ОТКЛЮЧИТЕ

Удерживайте самолет от крена и разворота



Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Заход на посадку выполняйте в штурвальном режиме

При $\delta_3=10^\circ/5^\circ$, $\delta_3=0^\circ/5^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.1-5, увеличение посадочной дистанции определяйте по п. 5.6.3.1

При $\delta_3=10^\circ/15^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.1-4, увеличение посадочной дистанции определяйте по п. 5.6.3.1

При $\delta_3=40^\circ/35^\circ$, $\delta_3=25^\circ/20^\circ$, $\delta_3=15^\circ/20^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, увеличенных на 5 км/ч ■

5.6.3.4	ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ
	КИСС ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ и/или ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЕТСЯ
	МФИ ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

При уборке механизации

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"..... **УСТАНОВИТЕ**

Уберите предкрылки переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Учитывайте, что скорость перемещения предкрылков при управлении в резервном режиме уменьшается в 3 раза

Если предкрылки не убрались

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Переключатель режимов работы TCAS в положение "ТА"..... **УСТАНОВИТЕ**

Доложите диспетчеру УВД

Полет выполняйте в соответствии с табл. 5.6.3.4-2 не превышая скорости 390 км/ч

Заход на посадку выполняйте в штурвальном режиме

Выпустите закрылки от РУЗ

При выпуске механизации

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"..... **УСТАНОВИТЕ**

Выпустите предкрылки переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Учитывайте, что скорость перемещения предкрылков при управлении в резервном режиме уменьшается в 3 раза

Если предкрылки не выпустились:

Заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными на 40°, на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.4-1

Учитывайте, что угол тангажа при заходе на посадку будет составлять 0°-1°

Учитывайте, что угол тангажа при касании ВПП будет составлять 2°

Таблица 5.6.3.4-1

Скорости посадки при невыпуске или несимметричном выпуске предкрылков и отклоняемых носков ($\delta_3=40^\circ$; $\delta_{НК}=\delta_{ПР}=0$)

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс								
	25	28	30	32	34	36,25	37	39	43,35
Скорость захода на посадку	214	228	236	245	253	261	264	271	287
Скорость касания	181	192	200	207	213	221	223	229	242

Учитывайте, что посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) увеличится на 30% с $\delta_3=20^\circ$ по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$

При $\mu < 0,6$ учитывайте увеличение посадочной дистанции в соответствии с табл. 6.4.3 ■




Таблица 5.6.3.4-2

РАСХОД ТОПЛИВА И ВРЕМЯ ПОЛЕТА С ОТКЛОНЕННЫМИ ПРЕДКРЫЛКАМИ




Конфигурация: $\delta_3 = 0$, $\delta_{ГР} = 19^\circ$, $\delta_{НК} = 22^\circ$, шасси убрано
 Работают два двигателя
 Скорость набора высоты 390 км/ч, режим двигателей МП
 Скорость полета на эшелоне 390 км/ч, режим двигателей не более МК
 Скорость снижения 390 км/ч, режим двигателей ПМГ
 Условия обледенения отсутствуют, ПОС выключена
 СКВ включена
 Условия СА

Наименование характеристики	Высота полета		Дальность, км								
	*100 фт	м	100	200	300	500	800	1000	1200	1500	1800
Расход топлива, кгс	20	600	561	1119	1673	2773	4398	5468	6532	8118	9694
Время, мин			15	30	45	75	119	149	179	224	269
Расход топлива, кгс	60	1830	520	1028	1532	2534	4014	4989	5955	7398	8831
Время, мин			14	28	42	71	113	141	169	211	253
Расход топлива, кгс	100	3050		956	1411	2314	3653	4534	5408	6710	8005
Время, мин				27	40	67	107	133	160	200	239
Расход топлива, кгс	140	4270		911	1322	2137	3347	4144	4935	6110	7278
Время, мин				26	39	64	101	126	151	188	226
Расход топлива, кгс	180	5490			1263	2005	3105	3832	4553	5624	6685
Время, мин					38	61	96	120	143	178	213
Расход топлива, кгс	220	6710			1229	1906	2912	3577	4237	5216	6185
Время, мин					37	58	91	113	135	168	201

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Дальность полета включает дальность при наборе высоты, полете на эшелоне и снижение до высоты круга.
 2. В расходе топлива и времени не учтены расход топлива и время на взлет с набором высоты круга и расход топлива и время на полет по кругу с посадкой.
 3. При полете в режиме ожидания на высотах FL15...FL100 (450...3050 м) и скорости 390 км/ч часовой расход топлива изменяется в диапазоне 2060...2250 кгс/ч ■

5.6.3.5	ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ ИЗМЕНЯЕТСЯ
 	КИСС ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ИНДЕКС УГЛА ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ ИЗМЕНЯЕТСЯ
	МФИ ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

Убедитесь по кадру КОНФ в соответствии положения предкрылков положению РУЗ ■

5.6.3.6	АСИММЕТРИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ
 	КИСС АСИММЕТРИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ
	МФИ АСИММЕТРИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

ВНИМАНИЕ. РЕЗЕРВНЫЙ РЕЖИМ УПРАВЛЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКАМИ ЗАПРЕЩЕН

При уборке механизации

АП ОТКЛЮЧИТЕ

Удерживайте самолет от крена и разворота

Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Доложите диспетчеру УВД

Полет выполняйте с использованием САУ в соответствии с табл. 5.6.3.4-2

Заход на посадку выполняйте в штурвальный режиме

При $\delta_{пр}=19^\circ/14^\circ$, $\delta_{нк}=22^\circ/17^\circ$ посадку выполняйте на скоростях как при нормальной посадке, увеличенных на 5 км/ч

При $\delta_{пр}=0/5^\circ$, $\delta_{нк}=0/5^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.4-1, посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) при этом увеличится на 55 % по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$

При выпуске механизации:

АП ОТКЛЮЧИТЕ


Удерживайте самолет от крена и разворота

Сбалансируйте самолет по крену и курсу

Заход на посадку выполняйте в штурвальный режиме

При $\delta_{пр}=19^\circ/14^\circ$, $\delta_{нк}=22^\circ/17^\circ$ посадку выполняйте на скоростях как при нормальной посадке, увеличенных на 5 км/ч

При $\delta_{пр}=0/5^\circ$, $\delta_{нк}=0/5^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте на скоростях, приведенных в табл. 5.6.3.4-1, посадочная дистанция (при $\mu \geq 0,6$) при этом увеличится на 55 % по сравнению с нормальной посадочной дистанцией с $\delta_3=40^\circ$ ■

5.6.3.7	ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ
	КИСС ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ МФИ ПРЕДКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ ЗАКРЫЛКИ ОСН УПР ОТКАЗ

При уборке механизации:

Переключатель режима работы "ЗАКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Уберите закрылки нажимным переключателем "ЗАКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Уберите предкрылки переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

При выпуске механизации:

Переключатель режима работы "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Выпустите предкрылки в требуемое положение переключателем "ПРЕДКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

Переключатель режима работы "ЗАКРЫЛКИ" на щитке "РЕЗЕРВ" в положение "ВКЛ"УСТАНОВИТЕ

Выпустите закрылки в требуемое положение нажимным переключателем "ЗАКРЫЛКИ" на щитке РЕЗЕРВ с положениями "ВЫПУСК-УБОРКА"

ВНИМАНИЕ. СКОРОСТЬ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ И ПРЕДКРЫЛКОВ В РЕЗЕРВНОМ РЕЖИМЕ УМЕНЬШАЕТСЯ В 3 РАЗА ■

5.6.3.8	НЕПЕРЕМЕЩЕНИЕ РУЗ ПРИ ВЫПУСКЕ (УБОРКЕ) ЗАКРЫЛКОВ И ПРЕДКРЫЛКОВ
ПРИ ВЫПУСКЕ (УБОРКЕ) ЗАКРЫЛКОВ И ПРЕДКРЫЛКОВ НЕ ПЕРЕМЕЩАЕТСЯ РУЗ	

Выполните действия в соответствии с п. 5.6.3.7 ■

5.7. ШАССИ

СОДЕРЖАНИЕ

5.7.1 Отказы уборки и выпуска шасси

5.7.1.1. ШАССИ НЕ УБРАНО

5.7.1.2 ШАССИ НЕ ВЫПУЩЕНО

5.7.1.3 СВЕТОСИГН ЩИТКА ШАССИ – НЕИСПР

5.7.1.4 СИГНАЛ ШАССИ КАДРА КОНФ – НЕИСПР

5.7.1.5 УВЕЛИЧЕНИЕ ВРЕМЕНИ УБОРКИ-ВЫПУСКА ШАССИ

5.7.2 Отказы системы управления рулежным устройством

5.7.2.1 ОТКАЗ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ ШАССИ

5.7.3 Отказы системы торможения

5.7.3.1 АНТИЮЗ-ОТКАЗ ОСНОВНОЙ

5.7.3.2 АНТИЮЗ-ОТКАЗ ОСНОВНОЙ
АНТИЮЗ-ОТКАЗ РЕЗЕРВНЫЙ

5.7.3.3 ТОРМ СТОЯН ВКЛЮЧЕН

5.7.3.4 АВАР РАСТОРМ КОЛЕС

5.7.3.5 ОТКАЗ ОСНОВНОЙ СИСТЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ




5.7.3.6 НЕРАСТОРМАЖИВАНИЕ ОДНОГО ИЗ КОЛЕС ИЛИ КОЛЕС ОДНОЙ ИЗ СТОЕК ПРИ ТОРМОЖЕНИИ

5. 7

5.7.1 Отказы уборки и выпуска шасси

5.7.1.1

ШАССИ НЕ УБРАНО

		КИСС ШАССИ НЕ УБРАНО
		МФИ ШАССИ НЕ УБРАНО

Шасси**ВЫПУСТИТЕ**




Доложите службе УВД

Выполните посадку на ближайшем пригодном аэродроме

Полет на ближайший пригодный аэродром выполняйте в соответствии с табл. 5.7.1-1, на скорости не более 390 км/ч ■

5.7.1.2

ШАССИ НЕ ВЫПУЩЕНО




		КИСС ШАССИ НЕ ВЫПУЩЕНО
		МФИ ШАССИ НЕ ВЫПУЩЕНО

Основные опоры шасси в резервном режиме (или механически).....**ВЫПУСТИТЕ**

Носовую опору шасси механически**ВЫПУСТИТЕ** ■

5.7.1.3




СВЕТСИГН ЩИТКА ШАССИ – НЕИСПР

		КИСС ШАССИ СИГНАЛИЗ НЕИСПР
		МФИ СВЕТСИГН ЩИТКА ШАССИ – НЕИСПР

Положение шасси определяйте по кадру "KONF" ■

5.7.1.4

СИГНАЛ ШАССИ КАДРА КОНФ – НЕИСПР

		КИСС ШАССИ СИГНАЛИЗ НЕИСПР
		МФИ СИГНАЛ ШАССИ КАДРА КОНФ – НЕИСПР

Положение шасси определяйте по светосигнализаторам щитка шасси ■

5.7.1.5

УВЕЛИЧЕНИЕ ВРЕМЕНИ УБОРКИ-ВЫПУСКА ШАССИ

ЗАМЕТНО УВЕЛИЧИЛОСЬ ВРЕМЯ УБОРКИ ИЛИ ВЫПУСКА ШАССИ. СИГНАЛИЗАЦИЯ ПОЛОЖЕНИЯ ОДНОЙ ИЗ ОСНОВНЫХ ОПОР СРАБАТЫВАЕТ С ЗАПАЗДЫВАНИЕМ БОЛЕЕ 3-Х СЕКУНД ПО ОТНОШЕНИЮ К ДРУГОЙ ОСНОВНОЙ ОПОРЕ. ПЕРЕДНЯЯ ОПОРА ИДЕТ МЕДЛЕННЕЕ, ЧЕМ В ПРЕДЫДУЩИХ ПОЛЕТАХ. УВЕЛИЧИЛОСЬ ОБЩЕЕ ВРЕМЯ УБОРКИ ИЛИ ВЫПУСКА ШАССИ

После завершения полета сообщите наземному техническому персоналу ■

РАСХОД ТОПЛИВА И ВРЕМЯ ПОЛЕТА С ВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ

Табл. 5.7.1-1

Конфигурация: $\delta_3 = 0$, $\delta_{ПР} = 0$, $\delta_{НК} = 0$, шасси выпущено (неуборка всех опор шасси)
 Работают два двигателя
 Скорость набора высоты 390 км/ч ИН, режим двигателей МП
 Скорость полета на эшелоне 390 км/ч ИН, режим двигателей не более МК
 Скорость снижения 390 км/ч ИН, режим двигателей ПМГ
 Условия обледенения отсутствуют, ПОС выключена
 СКВ включена
 Условия СА

Наименование характеристики	Высота полета		Дальность, км								
	*100 фт	м	100	200	300	500	800	1000	1200	1500	1800
Расход топлива, кг	20	600	655	1305	1950	3228	5118	6358	7585	9399	11184
Время, мин			15	30	45	75	119	149	179	224	269
Расход топлива, кг	60	1830	606	1198	1786	2951	4674	5807	6927	8587	10222
Время, мин			14	28	42	71	113	141	169	211	253
Расход топлива, кг	100	3050		1114	1645	2697	4255	5281	6297	7802	9287
Время, мин				27	40	67	106	133	159	199	239
Расход топлива, кг	140	4270		1060	1541	2493	3904	4833	5754	7120	8469
Время, мин				26	38	64	101	126	151	188	226
Расход топлива, кг	180	5490			1476	2348	3639	4490	5334	6586	7822
Время, мин					37	61	96	119	143	178	213
Расход топлива, кг	220	6710			1441	2243	3430	4213	4990	6143	7281
Время, мин					36	59	91	113	135	168	201
Расход топлива, кг	260	7930				2182	3287	4014	4733	5801	6852
Время, мин						57	87	108	129	159	190

- ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Дальность полета включает дальность при наборе высоты, полете на эшелоне и снижение до высоты круга.
 2. В расходе топлива и времени не учтены расход топлива и время на взлет с набором высоты круга и расход топлива и время на полет по кругу с посадкой.
 3. При полете в режиме ожидания на высотах FL15...FL100 (450...3050 м) и скорости 390 км/ч часовой расход топлива изменяется в диапазоне 2410...2620 кгс/ч.
 4. При выполнении перелета после прохождения зоны обледенения расход топлива увеличивается на 5 % ■

5.7.2 Отказы системы управления рулежным устройством

5.7.2.1 ОТКАЗ УПРАВЛЕНИЯ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ ШАССИ

УВОД САМОЛЕТА С ОСИ ВПП
ОТСУТСТВУЕТ (УХУДШЕНА) РЕАКЦИЯ САМОЛЕТА НА УПРАВЛЕНИЕ
ПОВОРОТОМ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ ШАССИ

На разбеге ($V < V_1$):

Прекратите взлет




На пробеге:

Отключите систему управления рулежным устройством

Выдерживайте направление движения самолета отклонением РН, элеронов,
несимметричным торможением колес основных стоек шасси ■

5.7.3 Отказы системы торможения

5.7.3.1 АНТИЮЗ–ОТКАЗ ОСНОВНОЙ




		КИСС АНТИЮЗ–ОТКАЗ ОСНОВНОЙ
		МФИ АНТИЮЗ–ОТКАЗ ОСНОВНОЙ

Передайте управление левому пилоту

Примените резервное торможение рукояткой "ТОРМ РЕЗЕРВ"

Не допускайте приземления с нажатыми тормозными педалями ■




**5.7.3.2 АНТИЮЗ–ОТКАЗ ОСНОВНОЙ
АНТИЮЗ–ОТКАЗ РЕЗЕРВНЫЙ**

		КИСС АНТИЮЗ–ОТКАЗ
		МФИ АНТИЮЗ–ОТКАЗ ОСНОВНОЙ АНТИЮЗ–ОТКАЗ РЕЗЕРВНЫЙ

Не допускайте приземления с нажатыми тормозными педалями




Производите торможение в импульсном режиме соразмерно уменьшению
скорости пробега ■

5.7.3.3 ТОРМ СТОЯН ВКЛЮЧЕН

		КИСС ТОРМ СТОЯН ВКЛЮЧЕН
		МФИ ТОРМ СТОЯН ВКЛЮЧЕН

Стояночное торможениеОТКЛЮЧИТЕ ■

5.7.3.4 АВАР РАСТОРМ КОЛЕС

		КИСС АВАР РАСТОРМ КОЛЕС
		МФИ АВАР РАСТОРМ КОЛЕС

Аварийное растормаживание колес используйте не более 10 минут ■

**5.7.3.5 ОТКАЗ ОСНОВНОЙ СИСТЕМЫ ТОРМОЖЕНИЯ
ПРИ НАЖАТИИ НА ПЕДАЛИ ОТСУТСТВУЕТ ЭФФЕКТ ТОРМОЖЕНИЯ**

Примените резервное торможение рукояткой "ТОРМ РЕЗЕРВ" ■

5.7.3.6 **НЕРАСТОРМАЖИВАНИЕ ОДНОГО ИЗ КОЛЕС ИЛИ КОЛЕС
ОДНОЙ ИЗ СТОЕК ПРИ ТОРОМЖЕНИИ**

УВОД САМОЛЕТА С ОСИ ВПП

На разбеге ($V < V_1$):

Прекратите взлет

На пробеге:

Выдерживайте направление движения самолета отклонением РН, элеронов, управлением передней опоры, асимметричным торможением колес ООШ ■

5.8. СИСТЕМА ПОДГОТОВКИ ВОЗДУХА

СОДЕРЖАНИЕ

5.8.1	ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
5.8.2	СПВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ
5.8.3	СПВ ПРАВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ
5.8.4	СПВ ЛЕВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ
5.8.5	СПВ ОТКАЗ

5. 8





5.8.1 ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ	
	КИСС ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
	МФИ
	ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
	1(2) ДВИГ ОТБОР 

Отбор от двигателя 1(2).....ОТКЛЮЧИТЕ

Левый (правый) БКВОТКЛЮЧИТЕ

Кран кольцевания СПВОТКРОЙТЕ

Если кран кольцевания СПВ не открылся загорится сообщение
"СПВ ЛЕВ(ПРАВ) КРАН КОЛЬЦ ОТКАЗ" ■

5.8.2 СПВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ	
	КИСС ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
	МФИ
	СПВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ
	1(2) ДВИГ ОТБОР 

Отбор от двигателя 1(2).....ОТКЛЮЧИТЕ


Левый (правый) БКВОТКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте положение крана кольцевания СПВ

Если кран кольцевания СПВ открыт:




Кран кольцеванияЗАКРОЙТЕ

Учитывайте, что вход в зону обледенения запрещен ■

5.8.3 СПВ ПРАВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ	
	КИСС СПВ ПРАВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ
	МФИ
	СПВ ПРАВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ

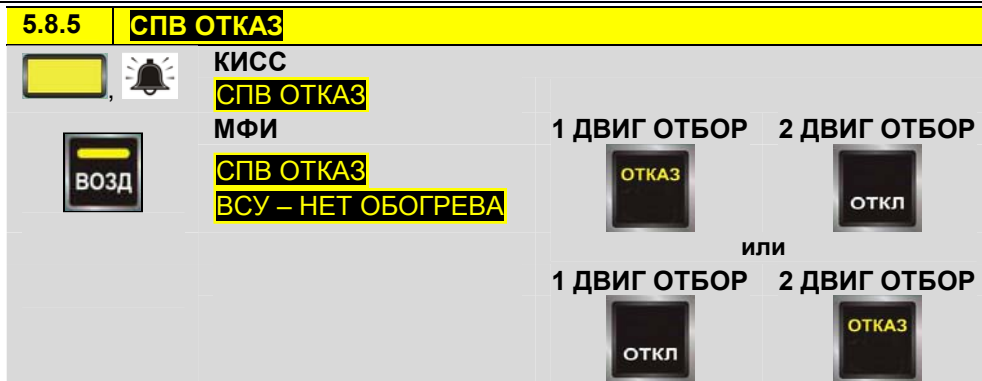
Отбор от двигателя 2ОТКЛЮЧИТЕ

Правый БКВОТКЛЮЧИТЕ ■

5.8.4 СПВ ЛЕВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ	
	КИСС СПВ ЛЕВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ
	МФИ
	СПВ ЛЕВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ ВСУ – НЕТ ОБОГРЕВА

Отбор от двигателя 1ОТКЛЮЧИТЕ

Левый БКВОТКЛЮЧИТЕ ■



Отбор от двигателя ОТКЛЮЧИТЕ

БКВ..... ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните экстренное снижение до высоты 4200 м (FL140), но не ниже минимальной безопасной высоты

ВСУ..... ЗАПУСТИТЕ

Выполните нормальное снижение до высоты 3000 м (FL100), но не ниже минимальной безопасной высоты

Отбор воздуха от ВСУ ВКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте открытое положение крана кольцевания СПВ

Левый БКВ..... ВКЛЮЧИТЕ

Правый БКВ ВКЛЮЧИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Полет выполняйте на высоте не более 11600

Учитывайте, что вход в зону обледенения запрещен■

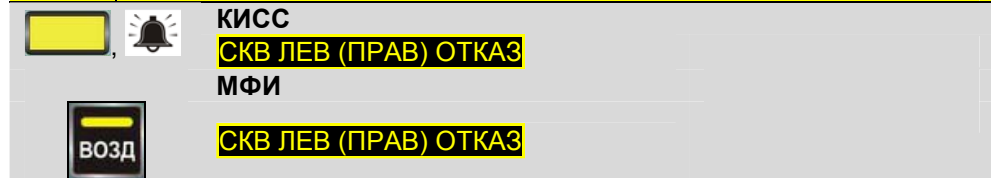
5.9. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА

СОДЕРЖАНИЕ

5.9.1	СКВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ
5.9.2	СКВ ОТКАЗ
5.9.3	СКВ ЛЕВ (ПРАВ) АВТО ОТКАЗ
5.9.4	СКВ – ГОРЯЧ В ЗОНЫ ОТКАЗ
5.9.5	СКВ – РЕЦИРК ОТКАЗ
5.9.6	ОБОГРЕВ НОГ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ
5.9.7	МАЛА ТЕМПЕР ПОДП ПРОСТР
5.9.8	ОБДУВ СТЕКЛА ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ
5.9.9	ПЕРЕГРЕВ ПОДПОЛ ПРОСТР ЗОНА 1(2)
5.9.10	ОБМЕРЗ ВОДОВАК СИСТ
5.9.11	ЗАПОТЕВАНИЕ СТЕКЛА ПИЛОТА
5.9.12	ИЗМЕНЕНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ В КАБИНЕ ЭКИПАЖА ИЛИ В ОДНОЙ ИЗ ЗОН ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЫ

5. 9

5.9.1 СКВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ



Левый (правый) БКВОТКЛЮЧИТЕ

Если сообщение "СКВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ" снялось:

Кран кольцевания СПВОТКРОЙТЕ

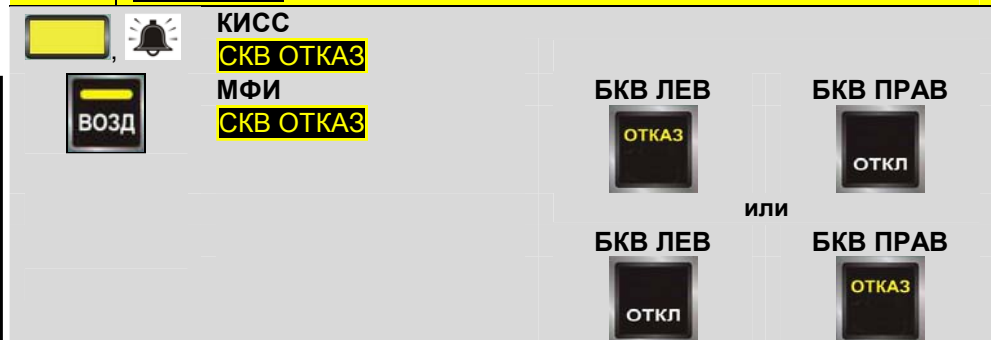
Если кран кольцевания СПВ не открылся, загорится сообщение "СПВ ЛЕВ(ПРАВ) КРАН КОЛЬЦ ОТКАЗ"

Если сообщение "СКВ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ" не снялось:

Отбор воздуха от двигателя 1 (2)ОТКЛЮЧИТЕ

Кран кольцевания СПВ не открывайте ■

5.9.2 СКВ ОТКАЗ



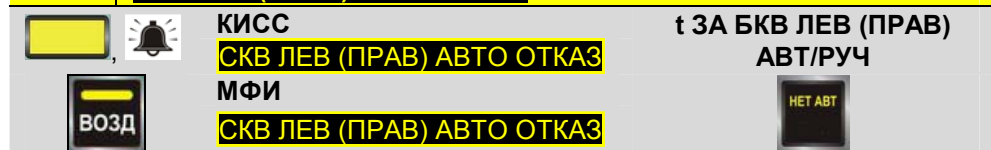
Отказавший БКВ.....ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните экстренное снижение до высоты 4200 м (FL140), но не ниже минимальной безопасной высоты

Выполните нормальное снижение до высоты 3000 м(FL100), но не ниже минимальной безопасной высоты

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.9.3 СКВ ЛЕВ (ПРАВ) АВТО ОТКАЗ



Кнопку-табло "t ЗА БКВ ЛЕВ (ПРАВ) АВТ/РУЧ"НАЖМИТЕ

После появления в статусном поле КИСС сообщения "СКВ ЛЕВ (ПРАВ) РУЧН УПРАВЛЕНИЕ":

– регулируйте температуру за БКВ переключателем "t ЗА БКВ ЛЕВ (ПРАВ) ГОРЯЧ-ХОЛ"




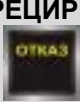
– поддерживайте температуру за правым и левым БКВ 15°

– в случае выхода температуры за пределы выше 80° С или ниже 10° С на КИСС появится сообщение "СКВ ЛЕВ (ПРАВ) ТЕМПЕР НЕ НОРМ" ■





5.9.4 СКВ – ГОРЯЧ В ЗОНЫ ОТКАЗ






Кнопку-табло "ГОРЯЧ В ЗОНЫ"НАЖМИТЕ ■

5.9.5	СКВ – РЕЦИРК ОТКАЗ	
  	КИСС СКВ – НЕИСПР МФИ СКВ – РЕЦИРК ОТКАЗ	РЕЦИРК 




Рециркуляцию ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.9.6	ОБОГРЕВ НОГ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ	
  	КИСС ОБОГРЕВ НОГ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ МФИ ОБОГРЕВ НОГ ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ	ОБОГРЕВ НОГ 

Обогрев ног левого (правого) пилотов ОТКЛЮЧИТЕ ■




5.9.7	МАЛА ТЕМПЕР ПОДП ПРОСТР	
  	КИСС СКВ НЕИСПР МФИ МАЛА ТЕМПЕР ПОДП ПРОСТР	

Переключатель "РЕЦИРК" в положение "ВЕНТ ПОДПОЛ" ВКЛЮЧИТЕ ■

5.9.8	ОБДУВ СТЕКЛА ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ	
  	КИСС ОБДУВ СТЕКЛА ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ МФИ ОБДУВ СТЕКЛА ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ	

Рукоятку крана "ОБДУВ СТЕКОЛ" в сектор голубого цвета УСТАНОВИТЕ




В случае запотевания левого(правого) стекла заход на посадку и посадку выполняйте с исправного рабочего места ■

5.9.9	ПЕРЕГРЕВ ПОДПОЛ ПРОСТР ЗОНА 1(2)	
  	КИСС СКВ НЕИСПР МФИ ПЕРЕГРЕВ ПОДПОЛ ПРОСТР ЗОНА 1(2)	

Переключатель "РЕЦИРК" в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ

Если сообщение "ПЕРЕГРЕВ ПОДПОЛ ПРОСТР ЗОНА 1(2)" не снялось и кран кольцевания СПВ закрыт:

Отбор от двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.9.10	ОБМЕРЗ ВОДОВАК СИСТ	
  	КИСС СКВ НЕИСПР МФИ ОБМЕРЗ ВОДОВАК СИСТ	

Подайте команду бортпроводнику слить воду из водовакуумной системы ■

5.9.11 ЗАПОТЕВАНИЕ СТЕКЛА ПИЛОТА

ЗАПОТЕВАНИЕ ЛЕВОГО (ПРАВОГО) СТЕКЛА ПИЛОТА

Рукоятку крана "ОБДУВ СТЕКОЛ" в сектор красного цветаУСТАНОВИТЕ

Заход на посадку и посадку выполняйте с исправного рабочего места ■

5.9.12 ИЗМЕНЕНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ В КАБИНЕ ЭКИПАЖА ИЛИ В ОДНОЙ ИЗ ЗОН ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЫ

ОЩУЩЕНИЕ ХОЛОДА В КАБИНЕ ЭКИПАЖА ИЛИ ОДНОЙ ИЗ ЗОН ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЫ

Вызовите кадр "ВОЗД" и определите неисправный БКВ

Кнопку-табло " t ЗА БКВ ЛЕВ (ПРАВ) АВТ/РУЧ" соответствующего БКВНАЖМИТЕ

Проконтролируйте появление в статусном поле КИСС сообщения "СКВ ЛЕВ (ПРАВ) РУЧН УПРАВЛЕНИЕ"

Температуру за БКВ переключателем "t ЗА БКВ ЛЕВ (ПРАВ) ГОРЯЧ-ХОЛ"РЕГУЛИРУЙТЕ

Поддерживайте температуру за правым и левым БКВ 15°

В случае выхода температуры за пределы выше 80° С или ниже 10° С на КИСС появится сообщение "СКВ ЛЕВ (ПРАВ) ТЕМПЕР НЕ НОРМ" ■




5.10. СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДАВЛЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

5.10.1	РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ
5.10.2	САРД – ОПАСН ПЕРЕПАД
5.10.3	ОТРИЦ ПЕРЕПАД КАБ
5.10.4	ПОСАДКА НА ВОДУ ВКЛЮЧЕНА
5.10.5	САРД АВТО ОТКАЗ
5.10.6	ВК 1(2) ОТКАЗ
5.10.7	ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА ВК 1(2) ОТКАЗ
5.10.8	ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА ВК 1 ОТКАЗ ВК 2 ОТКАЗ
5.10.9	ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА
5.10.10	ПЕРЕПАД ПОВЫШЕН
5.10.11	ΔР ПОСАДКИ ВЕЛИКО

5. 10

5.10.1 РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ

		КИСС РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ
		Нкаб 2987 м (и больше) МФИ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ

Выполните экстренное снижение до высоты 4200 м (FL 140), но не ниже минимальной безопасной высоты:

- **кислородные маски..... НАДЕНЬТЕ**
- проконтролируйте подачу кислородных масок пассажиров по включению таймера обратного отсчета кислорода пассажирам на кадре "ВОЗД" МФИ при Нкаб 4100 м и Vу каб +
- доложите диспетчеру УВД об экстренном снижении
- сообщите бортпроводникам об экстренном снижении
- обратитесь к пассажирам:





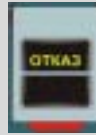


**ВНИМАНИЕ! ГОВОРIT КОМАНДИР ВОЗДУШНОГО СУДНА.
ПРОШУ ВСЕХ НАДЕТЬ КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ. СВОИ МЕСТА
НЕ ПОКИДАТЬ
ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ ПРИСТЕГНУТЬ. СОХРАНЯЙТЕ СПОКОЙСТВИЕ.
ВЫПОЛНЯЕМ ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ**

- на ПУ СПС (СО-96) код 7700..... **УСТАНОВИТЕ**
- световое табло "НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ" **ВКЛЮЧИТЕ**
- АП **ОТКЛЮЧИТЕ**
- РУД в положение МГ **УСТАНОВИТЕ**
- глиссадные интерцепторы на угол 40° **ВЫПУСТИТЕ**
- самолет на снижение **ПЕРЕВЕДИТЕ**
- не допускайте превышения ограничений по числу М=0,8 и скорости полета 540 км/ч (на высотах более 5000 м) и 530 км/ч (на высотах менее 5000 м)

Выполните нормальное снижение до высоты 3000 м (FL 100), но не ниже минимальной безопасной высоты

Переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОВЫШ" ПЕРЕВЕДИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.10.2	САРД – ОПАСН ПЕРЕПАД
 	КИСС САРД – ОПАСН ПЕРЕПАД САРД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
	МФИ САРД – ОПАСН ПЕРЕПАД ОТКАЗ ВК 1 ОТКАЗ ВК 2
	1 ВЫПУСКНЫЕ КЛАП 2 РЕЗЕРВ ЗАКР  
	или  
	САРД – ОПАСН ПЕРЕПАД ЗАКРЫТОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПК И ВК

Левый БКВ..... ОТКЛЮЧИТЕ




Выполните нормальное снижение самолета до высоты 3000 м (FL 100), но не ниже минимальной безопасной высоты

Контролируйте перепад и высоту в кабине

Если ΔРкаб текущее выше ΔРкаб заданного:

Правый БКВ ОТКЛЮЧИТЕ




Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.10.3	ОТРИЦ ПЕРЕПАД КАБ
 	КИСС ОТРИЦ ПЕРЕПАД КАБ Уу КАБИНЫ ПОВЫШЕНА
	МФИ ОТРИЦ ПЕРЕПАД КАБ Уу КАБИНЫ ПОВЫШЕНА

Проконтролируйте перепад давления

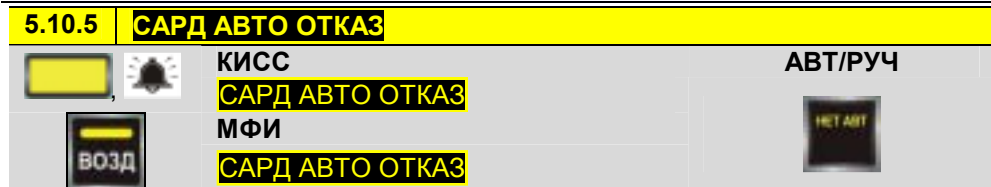
Если отрицательный перепад давления равен или больше 0,035 кгс/см²:

– уменьшите вертикальную скорость снижения самолета ■

5.10.4	ПОСАДКА НА ВОДУ ВКЛЮЧЕНА
 	КИСС САРД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
	МФИ ПОСАДКА НА ВОДУ ВКЛЮЧЕНА

Проконтролируйте работу САРД

Учитывайте, что на снижении при достижении высоты 4600 м (FL 150) начнется разгерметизация самолета ■



Автоматическое регулирование САРД ОТКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте появление на КИСС сообщения "САРД РУЧНОЙ"

Поддерживайте высоту и перепад давления в кабине в соответствии с заданными значениями переключателями "1 РУЧ 2" на щитке САРД

Переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОНИЖ" ПЕРЕВЕДИТЕ

На высоте 3000 м (FL 100) левый БКВ ОТКЛЮЧИТЕ

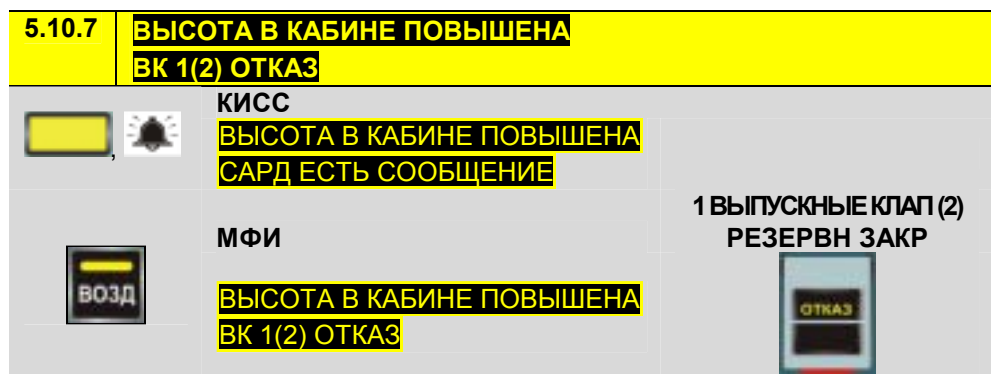
После приземления откройте выпускные клапаны переключателем "1 РУЧ 2" на щитке САРД ■



ВК 1(2) резервно ЗАКРОЙТЕ

Проконтролируйте закрытие ВК 1(2)

Контролируйте перепад и высоту в кабине ■



Проконтролируйте высоту в кабине и положение ВК 1(2) по мнемосхеме на кадре "ВОЗД"

ВК 1(2) ЗАКРОЙТЕ

Проконтролируйте высоту в кабине и положение второго ВК



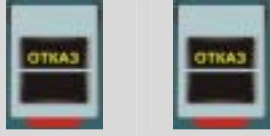
Если высота больше 2590 м и второй ВК закрыт:

– переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОВЫШ" ПЕРЕВЕДИТЕ

Если высота продолжает увеличиваться:

– выполните нормальное снижение самолета до высоты 3000 м (FL 100), но не ниже минимальной безопасной высоты

– примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.10.8	ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА САРД АВТО ОТКАЗ ВК 1 ОТКАЗ ВК 2 ОТКАЗ
	КИСС ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА САРД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
	МФИ ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА САРД АВТО ОТКАЗ ВК 1 ОТКАЗ ВК 2 ОТКАЗ
	1 ВЫПУСКНЫЕ КЛАП 2 РЕЗЕРВН ЗАКР 

Проконтролируйте высоту в кабине по мнемосхеме на кадре "ВОЗД"

ВК 1 и ВК 2 ЗАКРОЙТЕ

Автоматическое регулирование САРД ОТКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте появление на КИСС сообщения "САРД РУЧНОЙ"




Переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОВЫШ" ПЕРЕВЕДИТЕ

Если высота в кабине продолжает увеличиваться:

- выполните нормальное снижение самолета до высоты 3000 м (FL 100), но не ниже минимальной безопасной высоты
- примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Если высота в кабине не увеличивается:

- **на высоте 3000 м (FL 100) левый БКВ ОТКЛЮЧИТЕ**
- после приземления откройте выпускные клапаны переключателем "1 РУЧ 2" на щитке САРД ■

5.10.9 ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА	
	КИСС ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА
	
	МФИ ВЫСОТА В КАБИНЕ ПОВЫШЕНА ОТКРЫТОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПК 1(2) ИЛИ ПОЯВЛЕНИЕ ПОСТОРОННЕГО ШУМА В РАЙОНЕ ДВЕРИ

Проконтролируйте высоту в кабине и положение ПК 1(2) по мнемосхеме на кадре "ВОЗД"







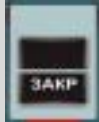
Выполните нормальное снижение самолета до высоты 3000 м (FL 100), но не ниже минимальной безопасной высоты

Проконтролируйте высоту и перепад давления в кабине

Если перепад давления в кабине выше заданного:

– переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОНИЖ"..... ПЕРЕВЕДИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.10.10 ПЕРЕПАД ПОВЫШЕН	
	КИСС ПЕРЕПАД ПОВЫШЕН САРД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ САРД АВТО ОТКАЗ
	
	МФИ ПЕРЕПАД ПОВЫШЕН САРД АВТО ОТКАЗ ВК 1 ОТКАЗ ВК 2 ОТКАЗ ЗАКРЫТОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПК И ВК
	1 ВЫПУСКНЫЕ КЛАП 2 РЕЗЕРВН ЗАКР   или 1 ВЫПУСКНЫЕ КЛАП 2 РЕЗЕРВН ЗАКР  

Проверьте перепад и положение ВК 1(2) и ПК 1(2) по мнемосхеме на кадре "ВОЗД"

Автоматическое регулирование САРД..... ОТКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте появление на КИСС сообщения "САРД РУЧНОЙ"

Переключатели "РАСХОД БКВ" (левый и правый) в положение "ПОНИЖ"..... ПЕРЕВЕДИТЕ

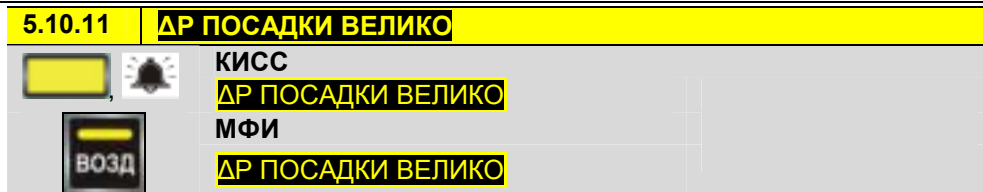
Если перепад давления не снижается:

– левый БКВ..... ОТКЛЮЧИТЕ

– выполните нормальное снижение самолета до высоты 3000 м (FL 100), но не ниже минимальной безопасной высоты

– примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

– после посадки перед открытием двери откройте форточку для сброса давления в кабине ■



В автоматическом режиме управления:

**На высоте не более 600 м (2000 ft)
над уровнем аэродрома аварийную разгерметизацию..... ВКЛЮЧИТЕ**

В ручном режиме управления:

ВК 1(2)..... ОТКРОЙТЕ ■

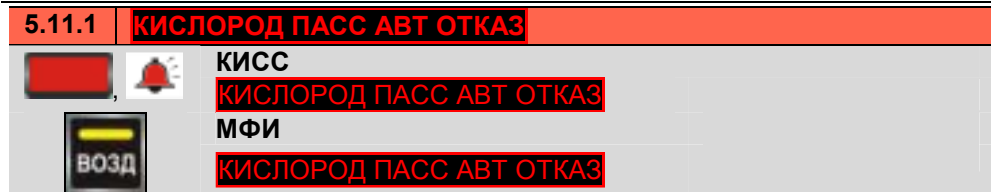
5.11. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

5.11.1	КИСЛОРОД ПАСС АВТ ОТКАЗ
5.11.2	КИСЛОРОД ЭКИП ОТКАЗ
5.11.3	КИСЛОРОД ЭКИП ЗАПАС МАЛ
5.11.4	КИСЛОРОД ПАС ... РЯД ЛБ (ПБ) ОТКАЗ
5.11.5	КИСЛОРОД СБП ОТКАЗ
5.11.6	КИСЛОРОД БП ЛБ (ПБ) ОТКАЗ
5.11.7	КИСЛОРОД ТУАЛЕТ ПЕРЕД (ЗАДН) ОТКАЗ
5.11.8	КИСЛОРОД ПАС НЕИСПР
5.11.9	САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ОТКРЫТИЕ КРЫШЕК ПОЛОВИНЫ ИЛИ ВСЕХ БЛОКОВ АКБ
5.11.10	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОДНОМУ ИЗ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ПРИ ПРОФПИТАНИИ
5.11.11	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ГРУППЕ ПассажиРОВ
5.11.12	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА В ОДНУ ИЗ КИСЛОРОДНЫХ МАСОК ПассажиРОВ
5.11.13	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ВСЕМ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ПРИ ПРОФПИТАНИИ
5.11.14	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОТ ПЕРЕНОСНОГО КИСЛОРОДНОГО БЛОКА БКП-2-2-210 ПРИ ПОЖАРЕ

5. 11

5.11.1 КИСЛОРОД ПАС АВТ ОТКАЗ



КИСС
КИСЛОРОД ПАС АВТ ОТКАЗ
МФИ
КИСЛОРОД ПАС АВТ ОТКАЗ

Кнопку табло "КИСЛОРОД ПАС" **НАЖМИТЕ** ■

5.11.2 КИСЛОРОД ЭКИП ОТКАЗ

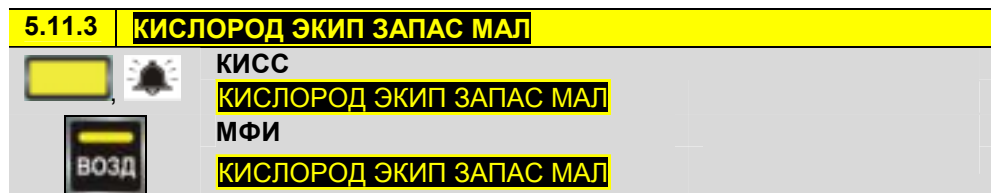


КИСС
КИСЛОРОД ЭКИП ОТКАЗ
МФИ
КИСЛОРОД ЭКИП ОТКАЗ

Выполните снижение до высоты не выше 7600 м (FL 250)

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.11.3 КИСЛОРОД ЭКИП ЗАПАС МАЛ

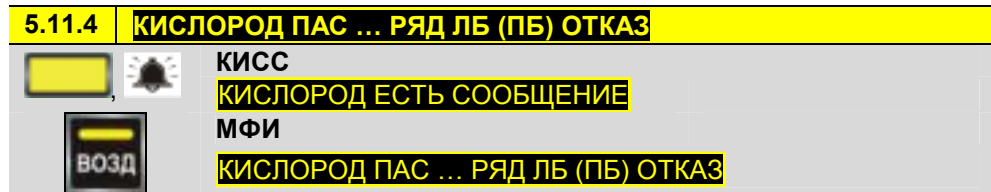


КИСС
КИСЛОРОД ЭКИП ЗАПАС МАЛ
МФИ
КИСЛОРОД ЭКИП ЗАПАС МАЛ

Выполните снижение до высоты не выше 7600 м (FL 250)

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

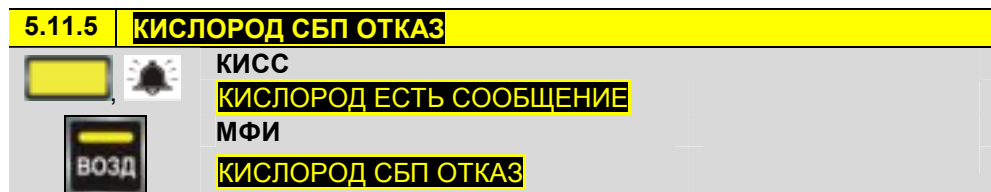
5.11.4 КИСЛОРОД ПАС ... РЯД ЛБ (ПБ) ОТКАЗ



КИСС
КИСЛОРОД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
МФИ
КИСЛОРОД ПАС ... РЯД ЛБ (ПБ) ОТКАЗ

Сообщите СБП об отказавшем блоке ■

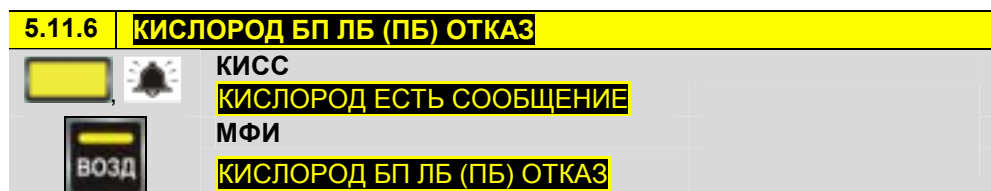
5.11.5 КИСЛОРОД СБП ОТКАЗ



КИСС
КИСЛОРОД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
МФИ
КИСЛОРОД СБП ОТКАЗ

Сообщите СБП об отказавшем блоке ■

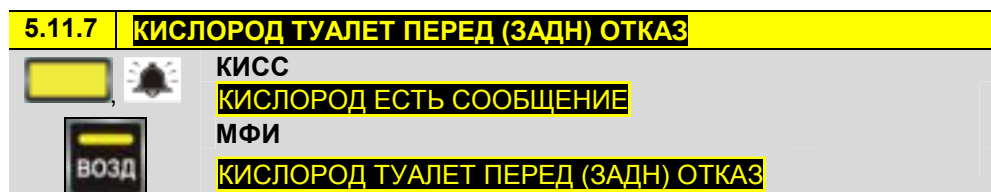
5.11.6 КИСЛОРОД БП ЛБ (ПБ) ОТКАЗ



КИСС
КИСЛОРОД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
МФИ
КИСЛОРОД БП ЛБ (ПБ) ОТКАЗ




Сообщите СБП об отказавшем блоке ■

5.11.7 КИСЛОРОД ТУАЛЕТ ПЕРЕД (ЗАДН) ОТКАЗ



КИСС
КИСЛОРОД ЕСТЬ СООБЩЕНИЕ
МФИ
КИСЛОРОД ТУАЛЕТ ПЕРЕД (ЗАДН) ОТКАЗ

Сообщите СБП об отказавшем блоке ■

5.11.8	КИСЛОРОД ПАСС НЕИСПР
	КИСС
	КИСЛОРОД ПАСС НЕИСПР
	МФИ
ВОЗД	КИСЛОРОД ПАСС НЕИСПР

Выполните снижение до высоты не выше 7600 м (FL 250)

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.11.9	САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ОТКРЫТИЕ КРЫШЕК ПОЛОВИНЫ ИЛИ ВСЕХ БЛОКОВ АКБ
НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ НА КИСС О РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ САМОЛЕТА	

Выполните снижение до высоты не выше 7600 м (FL 250)

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.11.10	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОДНОМУ ИЗ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ПРИ ПРОФПИТАНИИ
ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОДНОМУ ИЗ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА ПРИ ПРОФПИТАНИИ. В ОКНЕ ИНДИКАТОРА ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОТСУТСТВУЕТ КРЕСТ (ИЛИ БЕЛЫЙ ПРЯМОУГОЛЬНИК) ПРИ ВДОХЕ	

Воспользуйтесь кислородным блоком проверяющего при его отсутствии, или выполните снижение до высоты не выше 7600 м (FL 250) при наличии проверяющего

Усиьте контроль за высотой в кабине ■

5.11.11	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ГРУППЕ ПассажиРОВ
ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ГРУППЕ ПассажиРОВ ОТ ОДНОГО ИЗ БЛОКОВ АКБ ПРИ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ САМОЛЕТА	

Подайте команду СБП пересадить пассажиров на кресла с исправными блоками или воспользоваться свободными (незадействованными) масками ■

5.11.12	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА В ОДНУ ИЗ КИСЛОРОДНЫХ МАСОК ПассажиРОВ
ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА В ОДНУ ИЗ КИСЛОРОДНЫХ МАСОК ПассажиРОВ ПРИ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ САМОЛЕТА	

Бортпроводник должен дать рекомендацию пассажиру воспользоваться свободной кислородной маской ■

5.11.13	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ВСЕМ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ПРИ ПРОФПИТАНИИ
ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ВСЕМ ЧЛЕНАМ ЭКИПАЖА ПРИ ПРОФПИТАНИИ	

Выполните снижение до высоты не выше 7600 м (FL 250)

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.11.14	ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОТ ПЕРЕНОСНОГО КИСЛОРОДНОГО БЛОКА БКП-2-2-210 ПРИ ПОЖАРЕ
ОТСУТСТВИЕ ПОДАЧИ КИСЛОРОДА ОТ ПЕРЕНОСНОГО КИСЛОРОДНОГО БЛОКА БКП-2-2-210 ПРИ ПОЖАРЕ	

Воспользуйтесь исправным блоком БКП-2-2-210 ■

5.12. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

СОДЕРЖАНИЕ

5.12.1. Отказы ПОС и СПВ в условиях обледенения

5.12.1.1	ПОС СТАБ ОТКАЗ
5.12.1.2	ПОС КРЫЛА ОТКАЗ
5.12.1.3	СПВ КРАН КОЛЬЦА ОТКАЗ
5.12.1.4	ОБЛЕДЕНЕНИЕ СПВ - ОТКАЗ
5.12.1.5	СПВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ ПОС КРЫЛА ОТКАЗ ПОС СТАБ ОТКАЗ
5.12.1.6	ПОС ДВИГ 1(2) ОТКАЗ
5.12.1.7	ОБОГРЕВ ЛЕВ (ПРАВ) СТЕКЛА ОТКАЗ
5.12.1.8	ПОС - ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ ВСУ ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
5.12.1.9	ПОС КРЫЛА ЛЕВ (ПРАВ) ПЕРЕГРЕВ
5.12.1.10	ПОС СТАБ ПЕРЕГРЕВ
5.12.1.11	ПОС ДВИГ 1(2) ПЕРЕГРЕВ
5.12.1.12	СИГНАЛИЗАТОРЫ ОБЛЕДЕН ОТКАЗ

5.12.2. Сочетания отказов в условиях обледенения

5.12.2.1	ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ВСУ ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ВСУ, ТРЕБУЮЩАЯ ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ОСТАНОВА В ПОЛЕТЕ
5.12.2.2	АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) СПВ И САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ (ОСТАНОВ) ВСУ ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ВСУ, ТРЕБУЮЩАЯ ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ОСТАНОВА В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ
5.12.2.3	ОТКАЗ (ВЫКЛЮЧЕНИЕ) ДВИГАТЕЛЯ И ОТКАЗ СПВ ОТ ДРУГОГО ДВИГАТЕЛЯ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ
5.12.2.4	ОТКАЗ (ВЫКЛЮЧЕНИЕ) ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И НЕВКЛЮЧЕНИЕ ОТБОРА ВОЗДУХА ОТ ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ
5.12.2.5	ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И НЕЗАПУСК ВСУ В ПОЛЕТЕ
5.12.2.6	АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ СПВ И НЕЗАПУСК ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ
5.12.2.7	АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) СПВ И ОТСУТСТВИЕ ГОТОВНОСТИ К ЗАПУСКУ ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ
5.12.2.8	ОТКАЗ (ВЫКЛЮЧЕНИЕ) ДВИГАТЕЛЯ И ОТСУТСТВИЕ ОБОГРЕВА ЛЕВОГО И ПРАВОГО ПОЛУКРЫЛЬЕВ В АВТОМАТИЧЕСКОМ И РУЧНОМ РЕЖИМАХ ПРИ НАЛИЧИИ СИГНАЛИЗАЦИИ "ОБЛЕДЕНЕНИЕ"

5. 12

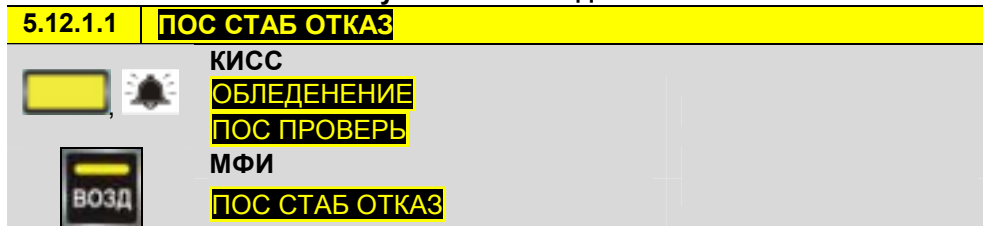
5.12.2.9 АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) СПВ И НЕВКЛЮЧЕНИЕ ОТБОРА ВОЗДУХА ОТ ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

5.12.3. Выполнение полета в условиях обледенения с отказами

5.12.3.1 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПРИ ОТКАЗАВШЕЙ ПОС В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

5.12.3.2 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА С НЕРАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЕМ И ПОС

5.12.1. Отказы ПОС и СПВ в условиях обледенения



Кнопку-табло ручного включения ПОС "РУЧ ВКЛ" НАЖМИТЕ

Убедитесь, что:

- на кнопке-табло "СТАБ" погасло поле "ОТКАЗ"
- погасли сообщения об отказах на КИСС и МФИ
- мнемосимвол стабилизатора на мнемосхеме голубого цвета

Если:

- на кнопке-табло "СТАБ" горит поле "ОТКАЗ"
- не погасли сообщения на КИСС и МФИ
- мнемосимвол стабилизатора на мнемосхеме желтого цвета

ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ

Выйдите из зоны обледенения

Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■



Кнопку-табло ручного включения ПОС "РУЧ ВКЛ" НАЖМИТЕ

Убедитесь, что:

- на кнопке-табло "КРЫЛО" погасло поле "ОТКАЗ"
- погасли сообщения на КИСС и МФИ
- мнемосимвол крыла на мнемосхеме голубого цвета

Если:

- на кнопке-табло "КРЫЛО" горит поле "ОТКАЗ"
- не погасли сообщения об отказах на КИСС и МФИ
- мнемосимвол крыла на мнемосхеме желтого цвета




ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов работы СПС в

положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Выйдите из зоны обледенения

Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■

5.12.1.3	СПВ КРАН КОЛЬЦА ОТКАЗ
 	КИСС ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
	МФИ СПВ КРАН КОЛЬЦА ОТКАЗ

На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ ЗАПУСТИТЕ
Отбор воздуха от ВСУ ВКЛЮЧИТЕ ■



5.12.1.4	ОБЛЕДЕНЕНИЕ СПВ - ОТКАЗ
 	КИСС ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ
	МФИ СПВ - ОТКАЗ

Отбор воздуха от двигателя 2(1) ОТКЛЮЧИТЕ
ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ
ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ
Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Выйдите из зоны обледенения

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на
ближайшем пригодном аэродроме

Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■

5.12.1.5	СПВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ ПОС КРЫЛА ОТКАЗ ПОС СТАБ ОТКАЗ
	КИСС ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ПОС – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ
	МФИ СПВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ ПОС КРЫЛА ОТКАЗ ПОС СТАБ ОТКАЗ

ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ

ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ

Кран кольцевания СПВ ЗАКРОЙТЕ

Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

После появления сообщений "СПВ ЛЕВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ" НА КИСС и
"СПВ ЛЕВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ", "ВСУ НЕТ ОБОГРЕВА" на МФИ:

– отбор воздуха от двигателя 1 ОТКЛЮЧИТЕ

– БКВ левый ОТКЛЮЧИТЕ

В случае незапуска ВСУ (при необходимости) повторную попытку запуска
не производите

После появления сообщение "СПВ ПРАВ – ПОТЕРЯ ГЕРМЕТИЧ" на КИСС и
МФИ:

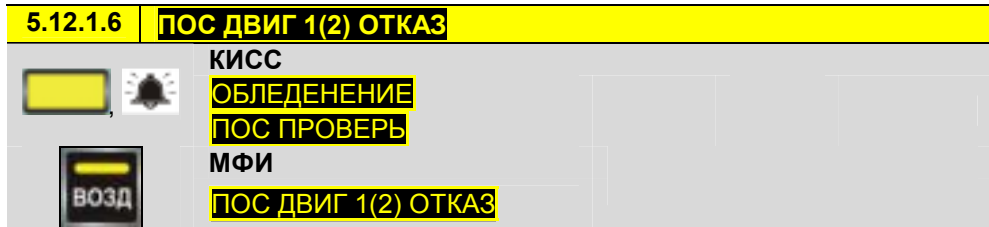
– отбор воздуха от двигателя 2 ОТКЛЮЧИТЕ

– БКВ правый ОТКЛЮЧИТЕ

Выйдите из зоны обледенения

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на
ближайшем пригодном аэродроме

Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■



Кнопку-табло ручного включения ПОС "РУЧ ВКЛ" НАЖМИТЕ

Убедитесь, что:

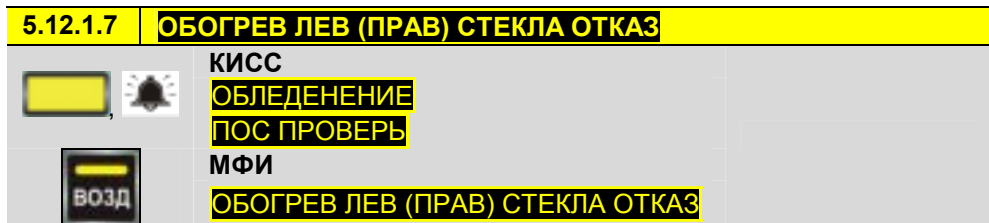
- на кнопке-табло "1 ДВИГ (2)" погасло поле "ОТКАЗ"
- погасли сообщения на КИСС и МФИ
- мнемосимвол двигателя на мнемосхеме голубого цвета

Если:

- на кнопке-табло "1 ДВИГ (2)" горит поле "ОТКАЗ"
- не погасли сообщения на КИСС и МФИ
- мнемосимвол двигателя на мнемосхеме желтого цвета

ПОС двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ

Усиьте контроль за параметрами работы двигателя и выйдите из зоны обледенения ■



Электрообогрев стекла вручную ВКЛЮЧИТЕ

Убедитесь, что:

- на кнопке-табло "ЭЛЕКТРООБОГРЕВ СТЕКЛА" не горит поле "ОТКАЗ"
- на КИСС и МФИ в кадре ВОЗД погасло сообщение "ОБОГРЕВ СТЕКЛА ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ"




Если:

- на кнопке-табло "ЭЛЕКТРООБОГРЕВ СТЕКЛА" горит поле "ОТКАЗ"
- на КИСС и МФИ в кадре "ВОЗД" не пропадает сообщение "ОБОГРЕВ СТЕКЛА ЛЕВ (ПРАВ) ОТКАЗ"

Электрообогрев стекла ОТКЛЮЧИТЕ



Заход на посадку и посадку (при ухудшении видимости) выполняйте с рабочего места пилота, у которого работает обогрев стекла

При ухудшении видимости через левое стекло пилотирующий пилот имеет возможность произвести посадку, используя для обзора открытую левую форточку ■




5.12.1.8	ПОС - ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ ВСУ ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
 , 	КИСС ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ ЗАПУСТИТЕ
	МФИ ПОС - ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ ВСУ ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ

Отбор воздуха от двигателя 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ
На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ ЗАПУСТИТЕ
Отбор воздуха от ВСУ ВКЛЮЧИТЕ ■


Полет выполняйте на высоте не выше 11600 м

5.12.1.9	ПОС КРЫЛА ЛЕВ (ПРАВ) ПЕРЕГРЕВ
 , 	КИСС ПОС ПРОВЕРЬ
	МФИ ПОС КРЫЛА ЛЕВ (ПРАВ) ПЕРЕГРЕВ



Кран кольцевания СПВ ЗАКРОЙТЕ
В конце пробега:
Отбор воздуха от двигателей 1, 2..... ОТКЛЮЧИТЕ
БКВ левый и правый..... ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.12.1.10	ПОС СТАБ ПЕРЕГРЕВ
 , 	КИСС ПОС ПРОВЕРЬ
	МФИ ПОС СТАБ ПЕРЕГРЕВ

Кран кольцевания СПВ ЗАКРОЙТЕ
В конце пробега:
Отбор воздуха от двигателей 1, 2..... ОТКЛЮЧИТЕ
БКВ левый и правый..... ОТКЛЮЧИТЕ ■





5.12.1.11	ПОС ДВИГ 1(2) ПЕРЕГРЕВ
 , 	КИСС ПОС ПРОВЕРЬ
	МФИ ПОС ДВИГ 1(2) ПЕРЕГРЕВ

В конце пробега:
Отбор воздуха от двигателей 1, 2..... ОТКЛЮЧИТЕ
БКВ левый и правый..... ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.12.1.12	СИГНАЛИЗАТОРЫ ОБЛЕДЕН ОТКАЗ
 , 	КИСС СИГНАЛИЗАТОРЫ ОБЛЕДЕН ОТКАЗ

Контролируйте наличие обледенения стеклоочистителем и необогреваемым участком стекол кабины экипажа ■





5.12.2. Сочетания отказов в условиях обледенения

5.12.2.1	ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ВСУ ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ВСУ, ТРЕБУЮЩАЯ ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ОСТАНОВА В ПОЛЕТЕ
	КИСС ВСУ – ОТКАЗ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
 или 	или ВСУ НЕИСПРАВНА ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
	или СТАРТЕР ВСУ РАБОТАЕТ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – ОТКАЗ
	или ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – Т ГАЗА ПРЕДЕЛ
	или ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – ДАВЛ МАСЛА МИН
	или ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – МАСЛА МАЛО
	или ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – СТРУЖКА В МАСЛЕ
	или ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – Т/Ф ЗАСОР
	или ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ – УПРАВЛ ТОПЛ ОТКАЗ
	МФИ ДВИГ 1(2) НЕТ ОТБОРА

- ВСУОТКЛЮЧИТЕ
- Генератор ВСУ (если был включен)ОТКЛЮЧИТЕ
- Отбор воздуха от ВСУ (если был включен)ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ
- ПОС крылаОТКЛЮЧИТЕ
- ПОС стабилизатораОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА".....УСТАНОВИТЕ
- Выйдите из зоны обледенения
- Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.2 ■


5.12.2.2 АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) СПВ И САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ (ОСТАНОВ) ВСУ ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ВСУ, ТРЕБУЮЩАЯ ПРИНУДИТЕЛЬНОГО ОСТАНОВА В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ


КИСС
ВСУ – ОТКАЗ
ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
ОБЛЕДЕНЕНИЕ
ПОС ПРОВЕРЬ
ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ

 
или
 
ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
ВСУ НЕИСПРАВНА
ОБЛЕДЕНЕНИЕ
ПОС ПРОВЕРЬ
ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ

или
ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ
СТАРТЕР ВСУ РАБОТАЕТ
ОБЛЕДЕНЕНИЕ
ПОС ПРОВЕРЬ
ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ

МФИ
ВСУ – ОТКАЗ
или
ВСУ – Т ГАЗА ПРЕДЕЛ
или
ВСУ – ДАВЛ МАСЛА МИН
или
ВСУ – МАСЛА МАЛО
или
ВСУ – СТРУЖКА В МАСЛЕ
или
ВСУ – Т/Ф ЗАСОР
или
ВСУ – УПРАВЛ ТОПЛ ОТКАЗ


МФИ
ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ



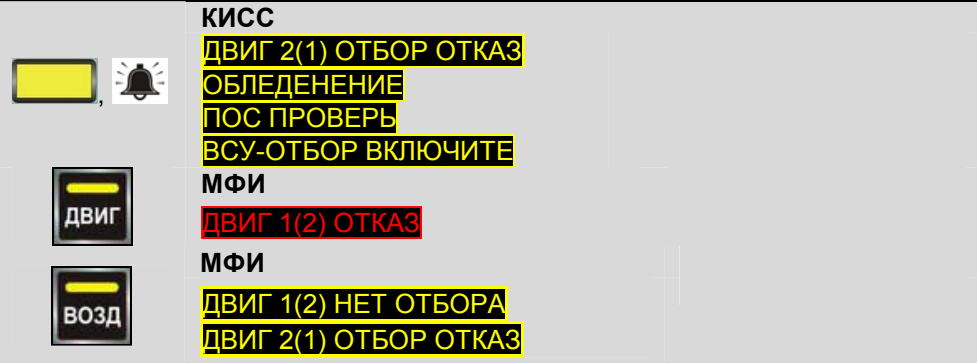
- На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ
 - Генератор ВСУ (если был включен)..... ОТКЛЮЧИТЕ
 - Отбор воздуха от ВСУ (если был включен)..... ОТКЛЮЧИТЕ
 - Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ
 - ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ
 - ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ
 - Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ
- Выйдите из зоны обледенения
- Продолжайте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■

5.12.2.3 ОТКАЗ (ВЫКЛЮЧЕНИЕ) ДВИГАТЕЛЯ И ОТКАЗ СПВ ОТ ДРУГОГО ДВИГАТЕЛЯ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

КИСС
ДВИГ 2(1) ОТБОР ОТКАЗ
ОБЛЕДЕНЕНИЕ
ПОС ПРОВЕРЬ
ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ

МФИ
ДВИГ 1(2) ОТКАЗ

МФИ
ДВИГ 1(2) НЕТ ОТБОРА
ДВИГ 2(1) ОТБОР ОТКАЗ



- Отбор от двигателя 2(1).....ОТКЛЮЧИТЕ
 - Левый (правый) БКВОТКЛЮЧИТЕ
 - Кран кольцевания СПВОТКРОЙТЕ
 - ПОС крылаОТКЛЮЧИТЕ
 - Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ
- Выйдите из зоны обледенения
- Продолжайте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.2 ■

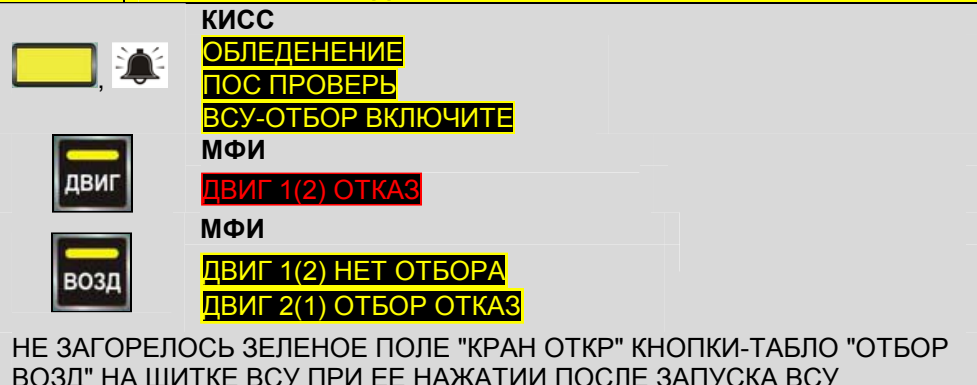
5.12.2.4 ОТКАЗ (ВЫКЛЮЧЕНИЕ) ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И НЕВКЛЮЧЕНИЕ ОТБОРА ВОЗДУХА ОТ ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

КИСС
ОБЛЕДЕНЕНИЕ
ПОС ПРОВЕРЬ
ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ





МФИ
ДВИГ 1(2) ОТКАЗ

МФИ
ДВИГ 1(2) НЕТ ОТБОРА
ДВИГ 2(1) ОТБОР ОТКАЗ

НЕ ЗАГОРЕЛОСЬ ЗЕЛЕНОЕ ПОЛЕ "КРАН ОТКР" КНОПКИ-ТАБЛО "ОТБОР ВОЗД" НА ЩИТКЕ ВСУ ПРИ ЕЕ НАЖАТИИ ПОСЛЕ ЗАПУСКА ВСУ



- ВСУОТКЛЮЧИТЕ
 - Генератор ВСУ (если был включен)ОТКЛЮЧИТЕ
 - Отбор воздуха от ВСУ (если был включен)ОТКЛЮЧИТЕ
 - Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ
 - ПОС крылаОТКЛЮЧИТЕ
 - ПОС стабилизатораОТКЛЮЧИТЕ
 - Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА"УСТАНОВИТЕ
- Выйдите из зоны обледенения
- Продолжайте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.2 ■

5.12.2.5 ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ И НЕЗАПУСК ВСУ В ПОЛЕТЕ	
	КИСС ВСУ – НЕЗАПУСК ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
	
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ ВСУ - НЕЗАПУСК
	МФИ ДВИГ 1(2) НЕТ ОТБОРА

ВСУ.....ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ





ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ

ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Выйдите из зоны обледенения

Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.2 ■

5.12.2.6 АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ СПВ И НЕЗАПУСК ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ	
	КИСС ДВИГ 1 ОТБОР ОТКАЗ ВСУ – НЕЗАПУСК ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
	
	МФИ ВСУ - НЕЗАПУСК
	МФИ ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ

ВСУ.....ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ

ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ





ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Выйдите из зоны обледенения





Выполняйте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■

**5.12.2.7 АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) СПВ И
ОТСУТСТВИЕ ГОТОВНОСТИ К ЗАПУСКУ ВСУ В ПОЛЕТЕ В
УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ**

		КИСС ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ ВСУ ЗАПУСК ЗАПРЕЩЕН ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
		МФИ ВСУ – В/З НЕ ОТКРЫТ или ВСУ – Т МАСЛА МАЛА или ВСУ – ПОЖАР КРАН НЕ ОТКРЫТ или ВСУ – НЕТ ДАВЛ ТОПЛИВА
		МФИ ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ




- ВСУ ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель выбора вида запуска ВСУ в
положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ
- ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ
- ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ
- Выйдите из зоны обледенения
- Продолжайте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■

**5.12.2.8 ОТКАЗ (ВЫКЛЮЧЕНИЕ) ДВИГАТЕЛЯ И ОТСУТСТВИЕ
ОБОГРЕВА ЛЕВОГО И ПРАВОГО ПОЛУКРЫЛЬЕВ В
АВТОМАТИЧЕСКОМ И РУЧНОМ РЕЖИМАХ ПРИ НАЛИЧИИ
СИГНАЛИЗАЦИИ "ОБЛЕДЕНЕНИЕ"**

		КИСС ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
		МФИ ДВИГ 1(2) ОТКАЗ
		МФИ ДВИГ 1(2) НЕТ ОТБОРА ПОС КРЫЛА ОТКАЗ

- ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ
- На высоте не более 7000 м (FL230) ВСУ ЗАПУСТИТЕ
- Генератор ВСУ (если был включен) ВКЛЮЧИТЕ
- Отбор воздуха от ВСУ (если был включен) ВКЛЮЧИТЕ
- Переключатель режимов работы СПС в
положение "ТА" УСТАНОВИТЕ
- Выйдите из зоны обледенения
- Продолжайте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.2 ■

5.12.2.9 АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ ЛЕВОЙ (ПРАВОЙ) СПВ И НЕВКЛЮЧЕНИЕ ОТБОРА ВОЗДУХА ОТ ВСУ В ПОЛЕТЕ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

		КИСС ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ ОБЛЕДЕНЕНИЕ ПОС ПРОВЕРЬ ВСУ-ОТБОР ВКЛЮЧИТЕ
		МФИ ДВИГ 1(2) ОТБОР ОТКАЗ

НЕ ЗАГОРЕЛОСЬ ЗЕЛЕНЕЕ ПОЛЕ "КРАН ОТКР" КНОПКИ-ТАБЛО "ОТБОР ВОЗД" НА ЩИТКЕ ВСУ ПРИ ЕЕ НАЖАТИИ ПОСЛЕ ЗАПУСКА ВСУ

- ВСУ..... ОТКЛЮЧИТЕ
- Генератор ВСУ (если был включен)..... ОТКЛЮЧИТЕ
- Отбор воздуха от ВСУ (если был включен)..... ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель выбора вида запуска ВСУ в положение "ОТКЛ" УСТАНОВИТЕ
- ПОС крыла ОТКЛЮЧИТЕ
- ПОС стабилизатора ОТКЛЮЧИТЕ
- Переключатель режимов работы СПС в положение "ТА" УСТАНОВИТЕ

Выйдите из зоны обледенения

Продолжайте полет в соответствии с рекомендациями п. 5.12.3.1 ■

5.12.3. Выполнение полета в условиях обледенения с отказами

5.12.3.1 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА ПРИ ОТКАЗАВШЕЙ ПОС В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

При всех отказах, приводящих к отключению ПОС крыла (горизонтального оперения), полет выполняйте в соответствии с разд. 3 с учетом приведенных ниже рекомендаций

АП..... ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное управление

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Отказ ПОС крыла (горизонтального оперения) на взлете

При взлете с $\delta_3 = 10^\circ$ характерные скорости на взлете V_R , V_{LOF} , V_2 выдерживайте в соответствии с рис. 6.2.1-2 (разд. 6)

При взлете с $\delta_3 = 20^\circ$ характерные скорости на взлете V_R , V_{LOF} , V_2 выдерживайте в соответствии с рис. 6.2.1-1 (разд. 6)

Пилотируйте самолет плавно, не допуская перегрузок (Δn_y) более $\pm 0,3$

Скорость начала уборки механизации в полетное положение и скорость на конечном участке траектории взлета V_{FTO} увеличить на 20 км/ч

Не допускайте уменьшения скорости полета при наборе высоты с отклоненными закрылками ниже скоростей, приведенных в табл. 5.12.3.1-1, что соответствует углам атаки 16° и 14° для выпущенных закрылков на 10° и 20° соответственно

Таблица 5.12.3.1-1

Наименование скоростей полета	Минимальная допустимая скорость полета при наборе высоты в км/ч при полетных весах, тс						
	25	30	32	34	37	40	43,35
Закрылки выпущены на 10°	195	215	220	230	240	250	260
Закрылки выпущены на 20°	190	210	215	220	230	240	250

Отказ ПОС крыла (горизонтального оперения) при наборе высоты

Набор высоты при отказе ПОС крыла (горизонтального оперения) производите на режиме работы двигателей максимальном продолжительном на скорости 460 км/ч до достижения скорости, соответствующей числу $M = 0,73$

Гарантированные потолки полета (максимальные высоты крейсерского полета) в условиях обледенения с отказавшей ПОС крыла приведены в табл. 5.12.3.1-2

Таблица 5.12.3.1-2

Температурные условия	Максимальные высоты крейсерского полета в м (ft) при полетных весах, тс							
	25	30	34	36	38	40	42	44
CA и ниже		12190 (40000)	11720 (38450)	11300 (37070)	10190 (33430)	9890 (32450)	9540 (31300)	9180 (30120)
CA+10°C	10170 (30810)	11800 (38710)	10190 (33430)	9910 (32510)	9580 (31430)	9240 (31310)	8910 (29230)	8610 (28250)
CA+20°C	9780 (32090)	9520 (31230)	8960 (29400)	8660 (28410)	8360 (27430)	8040 (26380)	7710 (25300)	7390 (24250)





Характеристики набора высоты при отказе ПОС крыла (горизонтального оперения) увеличиваются. Коэффициенты, учитывающие увеличение времени, пути и расхода топлива при наборе высоты, к данным таблиц 6.3.1-1 и 6.3.1-2 приведены в табл. 5.12.3.1-3

Таблица 5.12.3.1-3

Условия	Коэффициент пересчета		
	Дальность	Время набора	Расход топлива
CA и ниже	1,45	1,4	1,4
CA + 20° C	1,55	1,5	1,5

Отказ ПОС крыла (горизонтального оперения) в крейсерском полете

Падение скорости компенсируйте увеличением режима двигателей

Скорости горизонтального полета поддерживайте в соответствии с табл. 6.3.2-1

Эксплуатационная область высот и скоростей при полете в условиях обледенения при отказе ПОС крыла приведена в разд. 7.

В табл. 5.12.3.1-4 приведены скорости с запасом 30 % до скорости сваливания в условиях обледенения с отказавшей ПОС крыла

Таблица 5.12.3.1-4

Высота полета, м (ft)	Скорость полета в км/ч при полетных весах, тс							
	25	30	34	36	38	40	42	44
12000 (39370)	330	365	390	405	415	–	–	–
11600 (38060)	330	365	390	405	415	425	–	–
11000 (36090)	330	365	390	405	415	425	435	–
10500 (34450)	330	365	390	405	415	425	435	445

Километровые расходы топлива при отказе ПОС крыла увеличиваются на 15 %, а при отказе ПОС горизонтального оперения – на 12-14 %

Отказ ПОС крыла (горизонтального оперения) на снижении до высоты эшелона перехода

При отказе ПОС крыла (горизонтального оперения) на снижении полет производите на режиме работы двигателей не ниже $\alpha_{руд} = 31^\circ$

При необходимости отклоните глиссадные интерцепторы

На снижении поддерживайте $M=0,77$ до достижения скорости 480 км/ч и далее поддерживайте скорость 480 км/ч (460 км/ч на высотах менее 3050 м)





Заход на посадку с отказавшей ПОС крыла (горизонтального оперения)

АП..... ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное управление

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Перед выпуском механизации крыла уберите глиссадные интерцепторы, если они были отклонены

На этапе захода на посадку полет производите на режиме работы двигателей не ниже $\alpha_{руд} = 31^\circ$

Заход на посадку и выполнение посадки с отказавшей ПОС крыла выполняйте с закрылками, выпущенными на 40° или 20° в соответствии со скоростями, приведенными в табл. 5.12.3.1-5, 5.12.3.1-6

Таблица 5.12.3.1-5

Заход на посадку с закрылками 40°

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс								
	25	28	30	32	34	36,25	37	40	43,35
Скорость выпуска закрылков на 10°	315	330	345	355	365	380	380	400	400
Скорость выпуска шасси	290	305	325	330	340	350	350	370	370
Скорость выпуска закрылков на 20°	240	250	260	270	280	290	290	305	320
Скорость выпуска закрылков на 40°	230	245	250	260	270	280	280	295	305
Скорость захода на посадку	200	215	220	230	235	245	245	255	270
Скорость касания	185	195	200	210	215	225	225	235	245

Таблица 5.12.3.1-6

Заход на посадку с закрылками 20°

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс								
	25	28	30	32	34	36,25	37	40	43,35
Скорость выпуска закрылков на 10°	315	330	345	355	365	380	380	400	400
Скорость выпуска шасси	290	305	325	330	340	350	350	370	370
Скорость выпуска закрылков на 20°	240	250	260	270	280	290	290	305	320
Скорость захода на посадку	215	230	235	245	250	260	260	275	290
Скорость касания	205	215	220	230	235	245	245	260	275

Не допускайте уменьшение скорости полета на глиссаде ниже скоростей, приведенных в табл. 5.12.3.1-7, что соответствует углу атаки 11° и 14° для выпущенных закрылков 40° и 20° соответственно

Таблица 5.12.3.1-7

Наименование скоростей полета	Минимальная допустимая скорость полета по глиссаде в км/ч при полетных весах, тс								
	25	28	30	32	34	36,25	37	40	43,35
Закрылки выпущены на 40°	170	180	185	195	200	210	210	220	230
Закрылки выпущены на 20°	180	190	195	205	210	220	220	230	240



Пилотируйте самолет плавно, не допуская перегрузок (Δn_y), более $\pm 0,3$

После входа в глиссаду на высоте 450 м (1500 ft) (расстояние до торца ВПП ≈ 8500 м (27900 ft)) режим работы двигателей разрешается использовать во всем диапазоне, вплоть до $\alpha_{руд} = 21^\circ$

Выравнивание самолета начинайте на высоте 5-6 м (15-20 ft), не допускайте высокого выравнивания или взмывания самолета

Уход на второй круг с отказавшей ПОС крыла (горизонтального оперения)

Уход на второй круг выполняйте в соответствии со скоростями, рекомендованными в табл. 5.12.3.1-8, 5.12.3.1-9

Установите двигателям взлетный режим

Уберите закрылки в положение 20° , если заход выполнялся с закрылками 40°

Пилотируйте самолет плавно, не допуская перегрузок (Δn_y), более $\pm 0,3$

При положительной вертикальной скорости уберите шасси

На высоте не менее 120 м уберите закрылки до 10° и увеличьте скорость до начала уборки закрылков в полетное положение

В процессе уборки закрылков не допускайте потери высоты

После уборки механизации крыла установите обоим двигателям режим МП

На высоте 450 м (1500 ft) скорость полета по кругу выдерживайте в соответствии с табл. 5.12.3.1-8, 5.12.3.1-9

Таблица 5.12.3.1-8

Скорости ухода на второй круг при закрылках, выпущенных на 40°

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс									
	25	28	30	32	34	36,25	37	40	43,35	
Скорость снижения по глиссаде	200	215	220	230	235	245	245	255	270	
Скорость ухода на второй круг, подуборка закрылков до 20°	200	215	220	230	235	245	245	255	270	
Скорость начала уборки закрылков с 20° до 10° на высоте не менее 120 м	235	250	260	270	280	290	290	300	315	
Скорость начала уборки закрылков с 10° до 0	275	290	300	310	320	335	335	350	370	
Скорость набора высоты	290	305	315	325	335	350	350	370	385	
Скорость полета по кругу	305	320	335	350	360	370	370	390	410	

Таблица 5.12.3.1-9

Скорости ухода на второй круг при закрылках, выпущенных на 20°

Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс									
	25	28	30	32	34	36,25	37	40	43,35	
Скорость снижения по глиссаде	215	230	235	245	250	260	260	275	290	
Скорость ухода на второй круг	215	230	235	245	250	260	260	275	290	
Скорость начала уборки закрылков с 20° до 10° на высоте не менее 120 м	235	250	260	270	280	290	290	300	315	
Скорость начала уборки закрылков с 10° до 0	275	290	300	310	320	335	335	350	370	
Скорость набора высоты	290	305	315	325	335	350	350	370	385	
Скорость полета по кругу	305	320	335	350	360	370	370	390	410	

Набор высоты с отказавшей ПОС планера

Набор высоты при отказе ПОС планера производите на режиме работы двигателей МП на скорости 460 км/ч до достижения $M=0,73$ и далее на $M=0,73$

В табл. 5.12.3.1-10 приведены коэффициенты, учитывающие увеличение характеристик набора высоты (время, дальность и расход топлива при наборе высоты, указанные в табл. 6.3.1-1 и 6.3.1-2 и на графиках 7.3.4-1– 7.3.4-9)

Таблица 5.12.3.1-10

Коэффициент расчета		
Дальность	Время набора	Расход топлива
1,8	1,7	1,7

Крейсерский полет с отказавшей ПОС планера

Отказ ПОС планера в крейсерском полете

Падение скорости компенсируйте увеличением режима двигателей,

Скорости горизонтального полета на режиме максимальной дальности выдерживайте в соответствии с табл. 6.3.2-1

В табл. 5.12.3.1-4 приведены скорости с запасом 30% до скорости сваливания в условиях обледенения с отказавшей ПОС планера

Километровые расходы топлива при отказе ПОС планера увеличиваются на 17% на скоростях максимальной дальности полета

Гарантированные потолки полета (максимальные высоты крейсерского полета) в условиях обледенения с отказом ПОС планера приведены в табл. 5.12.3.1-11

Таблица 5.12.5.1-11

Температурные условия	Максимальные высоты крейсерского полета в м (ft) при полетных весах, тс							
	28	30	34	36	38	40	42	44
СА и ниже	11000 (36080)	10760 (35300)	10170 (33360)	9900 (32480)	9580 (31430)	9260 (30380)	8950 (29360)	8650 (28370)
СА+10°C	10250 (33620)	10050 (32970)	9550 (31330)	9250 (30340)	8950 (29360)	8680 (28470)	8400 (27550)	8120 (26640)
СА+20°C	9060 (29720)	8820 (28930)	8330 (27320)	8030 (26340)	7750 (25420)	7430 (24370)	7110 (23320)	6800 (22300)

Снижение до высоты эшелона перехода с отказавшей ПОС планера

При отказе Пос планера на снижении полет производится на режиме работы двигателей не ниже $\alpha_{руд} = 31^\circ$

При необходимости отклоните многофункциональные интерцепторы

На снижении выдерживайте $M=0,77$ до достижения скорости 480 км/ч и далее выдерживайте 480 км/ч (460 км/ч на высотах менее 3050 м)

Заход на посадку с отказавшей ПОС планера

АП **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное управление

АТ **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Перед выпуском механизации крыла уберите глиссадные интерцепторы, если они были отклонены

Заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными на 20° , со скоростями, приведенными в табл. 5.12.3.1-6

Не допускайте уменьшения скорости полета по глиссаде ниже скоростей, приведенных в табл. 5.12.3.1-7

Пилотируйте самолет плавно, не допуская перегрузок (Δn_y) более $\pm 0,3$

Уход на второй круг при отказе ПОС планера

Уход на второй круг выполняйте в соответствии со скоростями, рекомендованными в табл. 5.12.3.1-9

Установите двигателям взлетный режим

Пилотируйте самолет плавно, не допуская перегрузок (Δn_y) более $\pm 0,3$

При положительной вертикальной скорости уберите шасси

На высоте не менее 120 м уберите закрылки до 10° и увеличьте скорость до начала уборки закрылков в полетное положение

В процессе уборки закрылков не допускайте потери высоты

После уборки механизации крыла установите обоим двигателям режим МП

На высоте 450 м скорость полета по кругу выдерживайте в соответствии с табл. 5.12.3.1-9 ■

5.12.3.2 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА С НЕРАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЕМ И ПОС

Взлет (разбег $V > V_1$) и набор высоты

При взлете с $\delta_3 = 10^\circ$ или с $\delta_3 = 20^\circ$ скорости на взлете V_R и V_{LOF} выдерживайте в соответствии с рис. 6.2.1-2, 6.2.1-1(разд. 6)

Скорость V_2 при отказе ПОС крыла на взлете увеличьте на 10 км/ч

Пилотируйте самолет плавно, не допуская перегрузок (Δn_y) более $\pm 0,3$

Скорость начала уборки механизации в полетное положение и скорость на конечном участке траектории взлета V_{FTO} увеличьте на 20 км/ч

Не допускайте уменьшения скорости полета при наборе высоты с отклоненными закрылками ниже скоростей, приведенных в табл. 5.12.3.2-1, что соответствует углам атаки 16° и 14° для выпущенных закрылков на 10° и 20° соответственно.

Таблица 5.12.3.2-1

Наименование скоростей полета	Минимальная допустимая скорость полета при наборе высоты в км/ч при полетных весах, тс						
	25	30	32	34	37	40	43,35
Закрылки выпущены на 10°	195	215	220	230	240	250	260
Закрылки выпущены на 20°	190	210	215	220	230	240	250

Выйдите из зоны обледенения и выполните посадку на аэродроме вылета или ближайшем пригодном аэродроме. При этом выдерживайте:

- скорости набора высоты, максимальные высоты крейсерского полета, километровые расходы топлива – в соответствии с табл. 5.12.3.2-2, 5.12.3.2-3, 5.12.3.2-4
- скорости на снижении – в соответствии с подразд. 5.1.13
- скорости захода на посадку, посадки и ухода на второй круг – в соответствии с рекомендациями табл. 5.12.3.2-5

Набор высоты, горизонтальный полет и снижение

Выйдите из зоны обледенения, при необходимости используя взлетный режим работающего двигателя, и выполните посадку на аэродроме вылета или ближайшем пригодном аэродроме. При этом выдерживайте:

- скорости набора высоты, максимальные высоты крейсерского полета, километровые расходы топлива – в соответствии с табл. 5.12.3.2-2, 5.12.3.2-3, 5.12.3.2-4
- скорости на снижении – в соответствии с п. 5.1.13
- скорости захода на посадку, посадки и ухода на второй круг – в соответствии с рекомендациями табл. 5.12.3.2-5

Заход на посадку, полет по глиссаде до $H_{ВПР}$ с $\delta_3 = 40^\circ$ или $\delta_3 = 20^\circ$ (зоны обледенения)

Скорости захода на посадку, посадки и ухода на второй круг выдерживайте в соответствии с рекомендациями табл. 5.12.3.2-5

Не допускайте уменьшение скорости полета на глиссаде ниже скорости, приведенной в табл. 5.12.3.1-7 для выпущенных закрылков на 20° , что соответствует углу атаки 14°

До $H_{ВПР}$ установите скорость V_{REF} с учетом льдообразований на крыле

Посадка (зона обледенения)

Скорости V_{REF} и V_{TD} принимайте без учета льдообразований в соответствии с подразд. 5.12.3.1





Уход на второй круг (зона возможного обледенения)

Повторный заход на посадку и посадку выполняйте со скоростями захода на посадку, посадки в соответствии с рекомендациями табл. 5.12.3.2-5

Скорости V_{REF} и V_{TD} принимайте с учетом льдообразований на крыле

Таблица 5.12.3.2-2

Скорости набора высоты

Полетный вес самолета, тс	26	30	34	38	40	42	43,5
Скорость, км/ч	350	370	390	410	420	430	440

Таблица 5.12.3.2-3

Максимальные высоты крейсерского полета

Конфигурация полетная ($\delta_3=0$)

Работает один двигатель на взлетном режиме

Скорости набора по табл. 5.12.3.2-2

Полный градиент набора 1,1%

СКВ включена

Отборы воздуха на ПОС планера выключены

Температурные условия	Максимальные высоты крейсерского полета в м (ft) при полетных весах, тс							
	25	30	34	36	38	40	42	43,5
CA и ниже	8540 (25960)	6520 (21390)	5020 (16470)	4250 (13940)	3300 (10830)	2380 (7810)	1300 (4270)	400 (1310)
CA+10°C	1600 (23030)	5880 (19290)	4530 (14860)	3890 (12760)	3100 (10170)	-	-	-
CA+20°C	6740 (20430)	4870 (15970)	-	-	-	-	-	-

Таблица 5.12.3.2-4

Километровые расходы топлива

$H \leq 4500$ м	увеличиваются на 16%	По отношению к километровым расходам с выключенной ПОС вне условий обледенения
$H > 4500$ м	увеличиваются на 19%	

Таблица 5.12.3.2-5

Скорости захода на посадку, посадки и ухода на второй круг




Наименование скоростей полета	Скорость в км/ч при посадочных весах, тс									
	25	28	30	32	34	36,25	37	40	43,5	
Скорость выпуска закрылков на 10°	315	330	345	355	365	380	380	400	400	
Скорость выпуска шасси	290	305	325	330	340	350	350	370	370	
Скорость выпуска закрылков на 20°	240	250	260	270	280	290	290	305	320	
Скорость захода на посадку и ухода на второй круг	215	230	235	245	250	260	260	275	290	
Скорость касания	205	215	220	230	235	245	245	260	275	

5.13. ДВЕРИ, ЛЮКИ

СОДЕРЖАНИЕ

5.13.1	НЕ ЗАКРЫТА ДВЕРЬ ВХОДНАЯ (СЛУЖЕБНАЯ) ПЕРЕДНЯЯ (ЗАДНЯЯ)
5.13.2	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ДВЕРИ ВХОДНОЙ (СЛУЖЕБНОЙ) ПЕРЕДНЕЙ (ЗАДНЕЙ)
5.13.3	НЕ ЗАКРЫТ ЛЮК БАГАЖНЫЙ ПЕРЕДНИЙ (ЗАДНИЙ) 1(2)
5.13.4	НЕ ЗАКРЫТ ГЕРМОЩИТОК ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
5.13.5	НЕ ЗАКРЫТА РУЧКА ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
5.13.6	НЕ ЗАКРЫТА ДВЕРЬ БАГАЖНАЯ
5.13.7	НЕ ЗАКРЫТА РУЧКА ДВЕРИ БАГАЖНОЙ
5.13.8	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО 1(2) (ЗАДНЕГО)
5.13.9	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ГЕРМОЩИТКА ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
5.13.10	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ РУЧКИ ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
5.13.11	УХУДШЕНИЕ ВИДИМОСТИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНЕЕ СТЕКЛО ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА

5. 13




5.13.1	НЕ ЗАКРЫТА ДВЕРЬ ВХОДНАЯ (СЛУЖЕБНАЯ) ПЕРЕДНЯЯ (ЗАДНЯЯ)
 	КИСС ДВЕРИ, ЛЮКИ – ПРОВЕРЬ
 СИСТ	МФИ НЕ ЗАКРЫТА ДВЕРЬ ВХОДНАЯ (СЛУЖЕБНАЯ) ПЕРЕДНЯЯ (ЗАДНЯЯ)

Проконтролируйте параметры работы САРД




При нормальных параметрах подайте команду СБП проверить положение соответствующей двери

Периодически в полете и непосредственно перед посадкой подайте команду СБП визуальную проверку положения соответствующей двери




При обнаружении неисправности запирающего механизма или неправильного положения двери примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайший пригодный аэродром ■

5.13.2	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ДВЕРИ ВХОДНОЙ (СЛУЖЕБНОЙ) ПЕРЕДНЕЙ (ЗАДНЕЙ)
 	КИСС ОТКАЗ СИГН ДВЕРЕЙ ЛЮКОВ
 СИСТ	МФИ ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ДВЕРИ ВХОДНОЙ (СЛУЖЕБНОЙ) ПЕРЕДНЕЙ (ЗАДНЕЙ)




Периодически в полете и непосредственно перед посадкой подайте команду СБП визуальную проверку закрытое положение двери ■

5.13.3	НЕ ЗАКРЫТ ЛЮК БАГАЖНЫЙ ПЕРЕДНИЙ (ЗАДНИЙ) 1(2)
 	КИСС ДВЕРИ, ЛЮКИ – ПРОВЕРЬ
 СИСТ	МФИ НЕ ЗАКРЫТ ЛЮК БАГАЖНЫЙ ПЕРЕДНИЙ (ЗАДНИЙ) 1(2)




Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.4	НЕ ЗАКРЫТ ГЕРМОЩИТОК ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
 	КИСС ДВЕРИ, ЛЮКИ – ПРОВЕРЬ
 СИСТ	МФИ НЕ ЗАКРЫТ ГЕРМОЩИТОК ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)




Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.5	НЕ ЗАКРЫТА РУЧКА ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
 	КИСС ДВЕРИ, ЛЮКИ – ПРОВЕРЬ
 СИСТ	МФИ НЕ ЗАКРЫТА РУЧКА ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)




Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.6	НЕ ЗАКРЫТА ДВЕРЬ БАГАЖНАЯ
 	КИСС ДВЕРИ, ЛЮКИ – ПРОВЕРЬ
	МФИ НЕ ЗАКРЫТА ДВЕРЬ БАГАЖНАЯ




Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.7	НЕ ЗАКРЫТА РУЧКА ДВЕРИ БАГАЖНОЙ
 	КИСС ДВЕРИ, ЛЮКИ – ПРОВЕРЬ
	МФИ НЕ ЗАКРЫТА РУЧКА ДВЕРИ БАГАЖНОЙ




Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.8	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО 1(2) (ЗАДНЕГО)
 	КИСС ОТКАЗ СИГН ДВЕРЕЙ ЛЮКОВ
	МФИ ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО 1(2) (ЗАДНЕГО)

Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.9	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ГЕРМОЩИТКА ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
 	КИСС ОТКАЗ СИГН ДВЕРЕЙ ЛЮКОВ
	МФИ ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ГЕРМОЩИТКА ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)

Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.10	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ РУЧКИ ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)
 	КИСС ОТКАЗ СИГН ДВЕРЕЙ ЛЮКОВ
	МФИ ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ РУЧКИ ЛЮКА БАГАЖНОГО ПЕРЕДНЕГО (ЗАДНЕГО)

Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.13.11	УХУДШЕНИЕ ВИДИМОСТИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНЕЕ СТЕКЛО ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА
УХУДШЕНИЕ ВИДИМОСТИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНЕЕ СТЕКЛО ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА (ИЗ-ЗА РАСТРЕСКИВАНИЯ ВНЕШНЕГО СЛОЯ)	

Обогрев стекла ОТКЛЮЧИТЕ

Заход на посадку и посадку (при необходимости) выполняет пилот, у которого сохранилась нормальная видимость ■

5.14. БЫТОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

5.14.1 НЕИСПРАВНОСТЬ КРЕСЛА ПИЛОТА

5.14.2 БОТПРОВОДНИК ИЛИ ПАССАЖИР НЕ МОЖЕТ ЗАФИКСИРОВАТЬ СЕБЯ ПРИВЯЗНЫМИ РЕМНЯМИ

5. 14

5.14.1 НЕИСПРАВНОСТЬ КРЕСЛА ПИЛОТА

КРЕСЛО ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА САМОПРОИЗВОЛЬНО ПЕРЕМЕСТИЛОСЬ ВНИЗ (ВВЕРХ) ДО УПОРА, ИЛИ КРЕСЛО ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА НЕ ПЕРЕМЕЩАЕТСЯ ИЛИ НЕ ФИКСИРУЕТСЯ ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ВПЕРЕД-НАЗАД, ИЛИ НА ОДНОМ ИЗ РАБОЧИХ МЕСТ ПИЛОТ НЕ МОЖЕТ ЗАФИКСИРОВАТЬ СЕБЯ ПРИВЯЗНЫМИ И ПЛЕЧЕВЫМИ РЕМНЯМИ

Если управление с неисправного рабочего места затруднено, управление осуществляйте с исправного рабочего места ■

5.14.2 БОРТПРОВОДНИК ИЛИ ПАССАЖИР НЕ МОЖЕТ ЗАФИКСИРОВАТЬ СЕБЯ ПРИВЯЗНЫМИ РЕМНЯМИ

БОРТПРОВОДНИК ИЛИ ПАССАЖИР НЕ МОЖЕТ ЗАФИКСИРОВАТЬ СЕБЯ ПРИВЯЗНЫМИ РЕМНЯМИ

Используйте свободное кресло с исправными ремнями ■

5.15. ПОСАДКА, УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ПОСАДОЧНЫМ ВЕСОМ

$$G_{\text{посmax}} < G_{\text{пос}} \leq G_{\text{взлmax}}$$

СОДЕРЖАНИЕ

5.15. ПОСАДКА, УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ПОСАДОЧНЫМ ВЕСОМ

$$G_{\text{посmax}} < G_{\text{пос}} \leq G_{\text{взлmax}}$$

5. 15

5.15 ПОСАДКА, УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ПОСАДОЧНЫМ ВЕСОМ

$$G_{\text{Посmax}} < G_{\text{Пос}} \leq G_{\text{ВЗЛmax}}$$

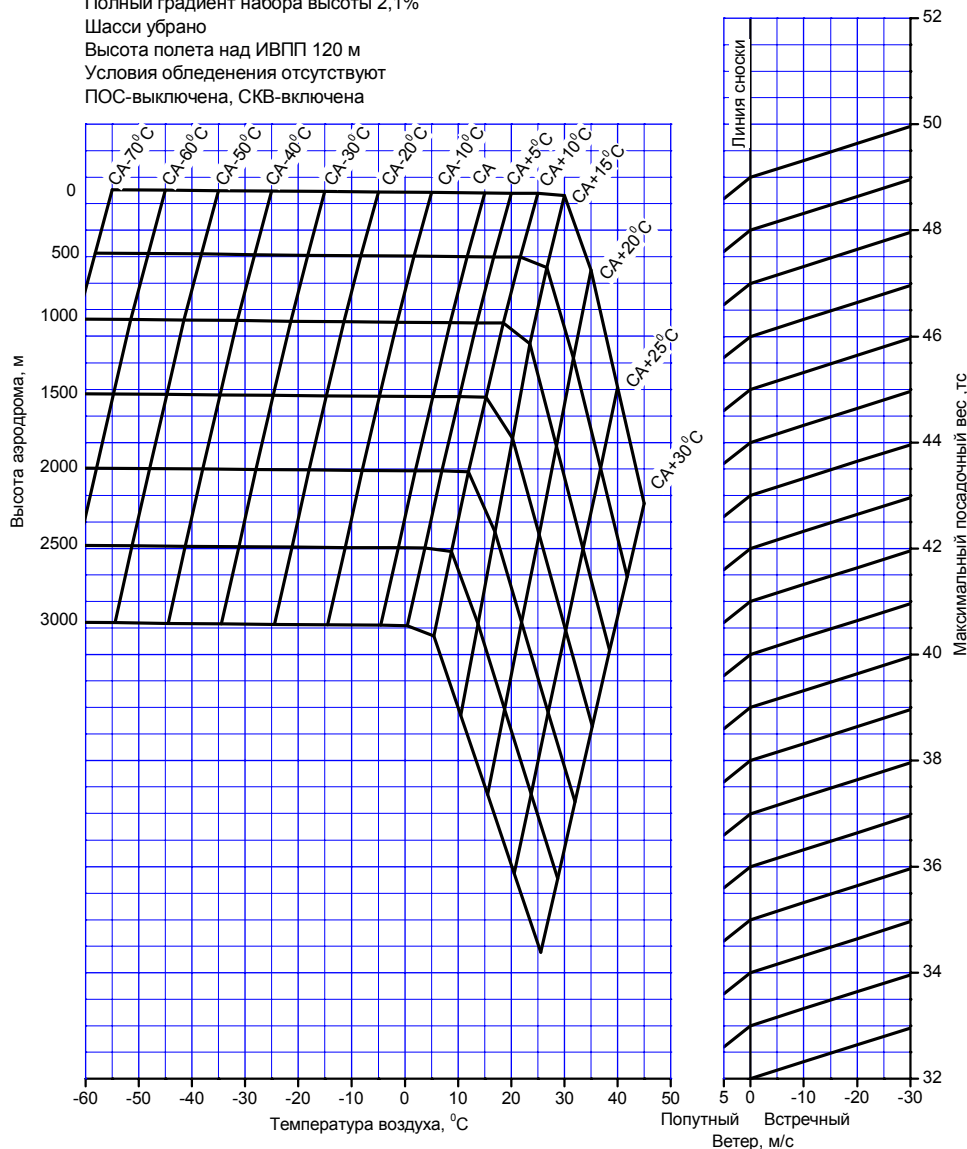
Посадку с посадочным весом, превышающим максимальный посадочный вес, выполняйте в соответствии с рекомендациями п. 3.11.

Характерные скорости на посадке выдерживайте в соответствии с табл. 3.9.1-1 или 3.9.1-2.

Уход на второй круг при заходе на посадку с закрылками 40° выполняйте в соответствии с рекомендациями п. 3.10.

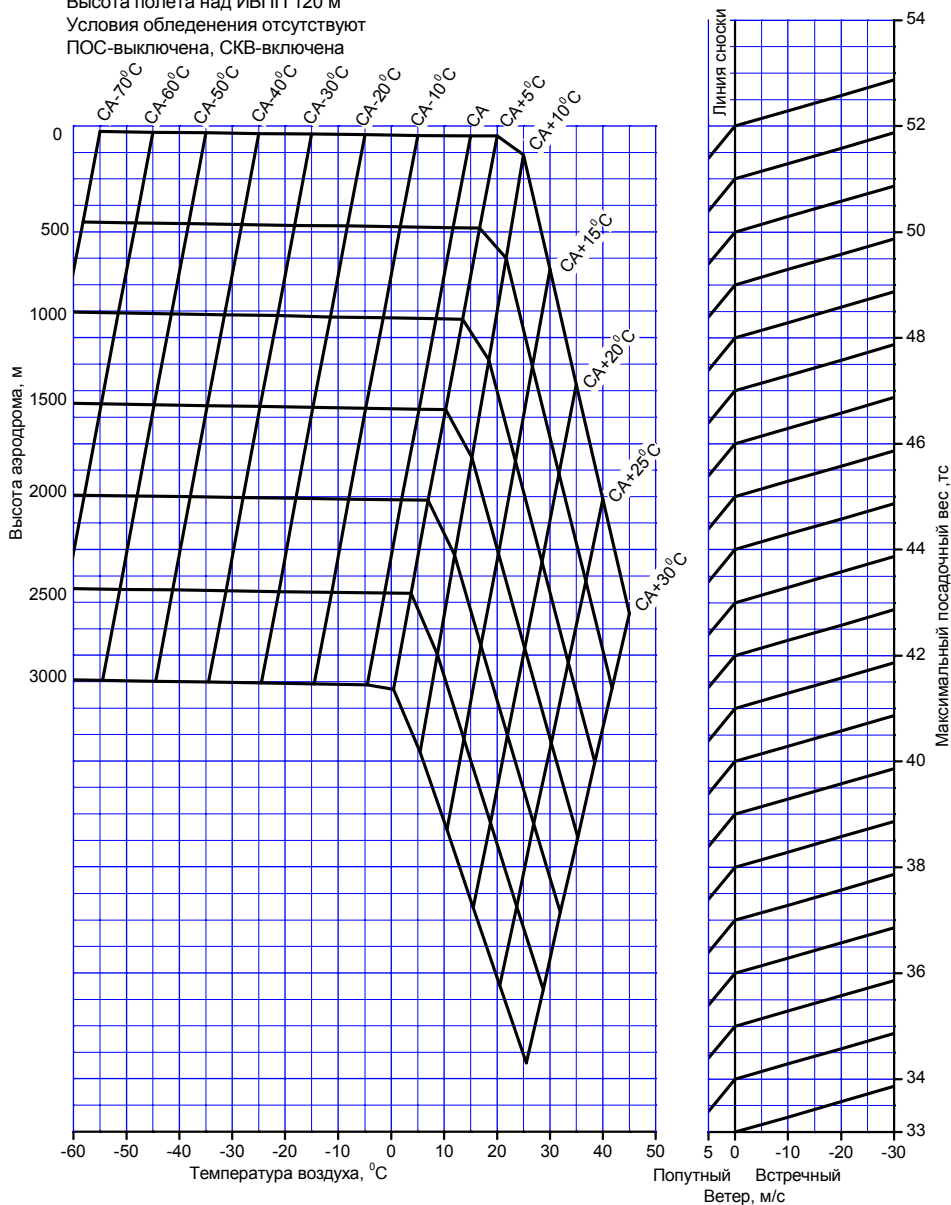
При заходе на посадку с посадочным весом большим, чем вес, определенный по рис. 5.15-1, 5.15-1а, посадку выполняйте с закрылками, отклоненными на 20°, а уход на второй круг – с подуборкой закрылков до 10°. Характерные скорости уборки механизации при уходе на второй круг выдерживайте в соответствии с табл. 3.5.2-1.

Работает один двигатель Д436-148Б на максимальном чрезвычайном режиме
 Конфигурация самолета - ухода на второй круг $\delta_3=10^\circ$; $\delta_{\text{пр}}=19^\circ$; $\delta_{\text{нк}}=22^\circ$
 Конфигурация самолета - посадочная $\delta_3=20^\circ$; $\delta_{\text{пр}}=19^\circ$; $\delta_{\text{нк}}=22^\circ$
 Скорость ухода на второй круг равна $V_{\text{РЕФ}}$ по рис. 7.4.1-1
 Полный градиент набора высоты 2,1%
 Шасси убрано
 Высота полета над ИВПП 120 м
 Условия обледенения отсутствуют
 ПОС-выключена, СКВ-включена



МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ ПОСАДОЧНЫЙ ВЕС ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ
Рис. 5.15-1

Работает один двигатель Д436-148Д на максимальном чрезвычайном режиме
 Конфигурация самолета - ухода на второй круг $\delta_a=10^\circ$; $\delta_{пр}=19^\circ$; $\delta_{нк}=22^\circ$
 Скорость ухода на второй круг равна V_{REF} и не менее чем на рис. 7.4.1-1
 Полный градиент набора высоты 2,1%
 Шасси убрано
 Высота полета над ИВПП 120 м
 Условия обледенения отсутствуют
 ПОС-выключена, СКВ-включена



МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ ПОСАДОЧНЫЙ ВЕС ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ
 Рис. 5.15-1а

5.16. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

5.16.1	ПИТАНИЕ ОТ АКК
5.16.2	ШИНА Г1 РУ 115В ОТКАЗ
5.16.3	ШИНА Г2 РУ 115В ОТКАЗ
5.16.4	ШИНА АВШ1 РУ 27В ОТКАЗ
5.16.5	ШИНА АВШ2 РУ 27В ОТКАЗ
5.16.6	ВУ 1 ОТКАЗ ВУ 2(3) ОТКАЗ
5.16.7	ВУ 2 ОТКАЗ ВУ 3 ОТКАЗ
5.16.8	Г1(2) ОТКАЗ
5.16.9	ГП 1(2) НЕТ ДАВЛ МАСЛА
5.16.10	ШИНА Г1 ЦРУ 115В ОТКАЗ
5.16.11	АВАР ШИНА НЕТ 115 В
5.16.12	ШИНА Г2 ЦРУ 115В ОТКАЗ
5.16.13	ШИНА АВШ1 ЦРУ 27В ОТКАЗ
5.16.14	ШИНА АВШ2 ЦРУ 27В ОТКАЗ
5.16.15	ШИНА АВШ3 ЦРУ 27В ОТКАЗ
5.16.16	ШИНА Ш1 ЦРУ 27В ОТКАЗ
5.16.17	ШИНА Ш2 ЦРУ 27В ОТКАЗ
5.16.18	ШИНА Ш1 РУ 27В ОТКАЗ
5.16.19	ШИНА Ш2 РУ 27В ОТКАЗ
5.16.20	ВУ 1(2,3) ОТКАЗ
5.16.21	АКК1(2,3) ОТКАЗ
5.16.22	АКК1(2,3) ОТКАЗ – ПРЕРЕГРЕВ
5.16.23	ГП 1(2) ОТКАЗ
5.16.24	ПЕРЕЧЕНЬ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ АВАРИЙНЫХ ШИН

5. 16

5.16.1 ПИТАНИЕ ОТ АКК

ПОГАСЛИ ЭКРАНЫ № 2, 4, 5



КИСС

ПИТАНИЕ ОТ АКК

СЭС НЕИСПРАВНОСТЬ

ПТ АВАР ВКЛЮЧЕН

КПИ

TCAS FAIL

СИМВОЛ ДАЛЬНОСТИ ДО РТС1
И РТС2 НЕ ИНДИЦИРУЕТСЯ



Включите секундомер бортовых часов

Отказавший генераторОТКЛЮЧИТЕ

ВСУ на высоте не более 7000 м (FL 230)ЗАПУСТИТЕ

ВНИМАНИЕ. ВРЕМЯ СНИЖЕНИЯ ДО ВЫСОТЫ ЗАПУСКА ВСУ
НЕ ДОЛЖНО ПРЕВЫШАТЬ 6 МИН

Генератор ВСУВКЛЮЧИТЕ

ВУ1, ВУ2, ВУ3ВКЛЮЧИТЕ

Проконтролируйте включение отключенных систем

Полет выполняйте на высоте не выше 11600 м

После восстановления работы экранов проконтролируйте по кадру СЭС работу системы. При этом на кадре будут сообщения "Г1 ОТКАЗ", "Г2 ОТКАЗ"

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

ВНИМАНИЕ. В СЛУЧАЕ НЕЗАПУСКА ВСУ УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО ВРЕМЯ ПОЛЕТА НА АВАРИЙНОЙ ШИНЕ С УЧЕТОМ 2-х ПОПЫТОК ЗАПУСКА ВСУ И ОДНОЙ ХОЛОДНОЙ ПРОКРУТКИ СОСТАВИТ 28 мин ■

5.16.2 ШИНА Г1 РУ 115В ОТКАЗ



КИСС

СЭС НЕИСПРАВНОСТЬ

КПИ

TCAS FAIL

СИМВОЛ ДАЛЬНОСТИ ДО
РТС 1 НЕ ИНДИЦИРУЕТСЯ



МФИ




ШИНА Г1 РУ 115В ОТКАЗ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что:

- не работает левый стеклоочиститель
- нет подогрева воздуха для обдува левого стекла пилотов
- нет обогрева левого стекла и ДАУ (левого) ■




5.16.3	ШИНА Г2 РУ 115В ОТКАЗ
 	КИСС СЭС НЕИСПРАВНОСТЬ КПИ АТС/S - ОТКАЗ СИМВОЛ АРК2 ПЕРЕЧЕРКНУТ, ОБОЗНАЧЕНИЕ РТС, ЧАСТОТА, КУР НЕ ИНДИЦИРУЮТСЯ СИМВОЛ ДАЛЬНОСТИ ДО РТС2 НЕ ИНДИЦИРУЕТСЯ МФИ ШИНА Г2 РУ 115В ОТКАЗ
	

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что:

- не работает правый стеклоочиститель
- нет обогрева правого стекла и ДАУ (правого)
- нет подогрева воздуха для обдува правого стекла пилотов ■

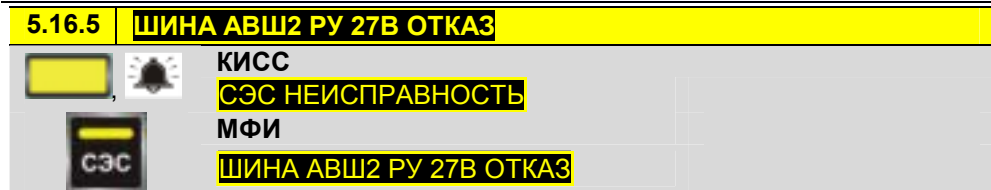
5.16.4	ШИНА АВШ1 РУ 27В ОТКАЗ
 	КИСС СЭС НЕИСПРАВНОСТЬ КПИ СИМВОЛ "АРК1" ПЕРЕЧЕРКНУТ ОБОЗНАЧЕНИЕ РТС, ЧАСТОТА, КУР НЕ ИНДИЦИРУЮТСЯ МФИ ШИНА АВШ1 РУ 27В ОТКАЗ
	

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что:

- нет управления пожарным краном 1 двигателя
- нет управления ГС1 и насосной станцией ГС1
- нет резервного управления закрылками и нет сигнализации об отказах закрылков
- нет резервного управления предкрылками и нет сигнализации об отказах предкрылков
- нет резервного выпуска стоек ООШ
- не работает система управления поворотом колес передней опоры
- нет сигнализации резервного остатка топлива
- нет показаний ИПСУ-148 1 двигателя
- нет управления резервной НС
- нет управления ВСУ и аварийного останова ВСУ
- нет сигнализации стояночного торможения на кнопке-табло и на КИСС
- в САРД нет ручного управления ВК и режима автоматического управления АВТО2
- не горят обе левые посадочные фары
- нет проходного, заливающего и дежурного освещения
- нет запуска обоих двигателей
- не работают итерцепторы 3-3, 5-5
- нет управления аварийным преобразователем "ПТ АВАР" ■



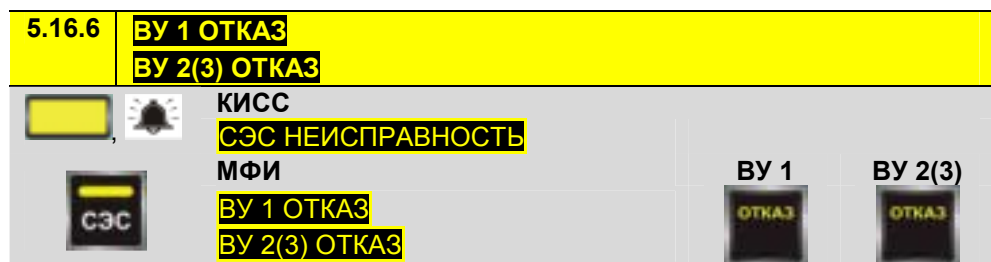
Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Выполните снижение до высоты 7600 м

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что:

- нет подачи кислорода пассажирам в ручном и автоматическом режиме при разгерметизации
- нет управления пожарным краном 2 двигателя
- нет управления краном кольцевания топливной системы
- нет основного управления закрылками
- нет основного управления предкрылками
- нет основного канала уборки/выпуска шасси
- нет управления ГС2, подпорным клапаном в ГС2 и гидрораспределителем в сети НС-140-24
- нет показаний ИПСУ-148 2 двигателя
- нет запуска обоих двигателей
- не горят обе правые посадочные и рулежная фары ■



ВУ 1**ОТКЛЮЧИТЕ**

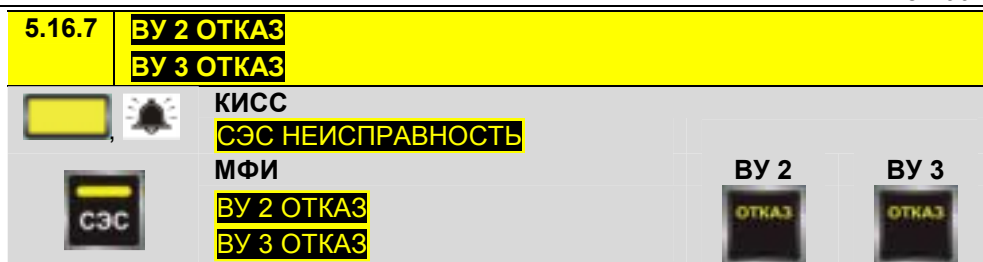
ВУ 2(3)**ОТКЛЮЧИТЕ**

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что:

- нет выпуска (уборки) шасси от основной системы
- нет сигнализации ПОС в ручном и автоматическом режиме на щитке ПОС
- не работает левый стеклоочиститель
- нет обогрева левого стекла и нет сигнализации об отказе в ручном и автоматическом режиме
- не горят все аэронавигационные огни и не работают оба проблесковых маяка
- не горит левая фара бокового света
- не работает фара подсвета стабилизатора
- нет освещения крыльев, МДУ, и шасси
- нет обдува колес (в автоматическом режиме) ■



БУ 2 ОТКЛЮЧИТЕ

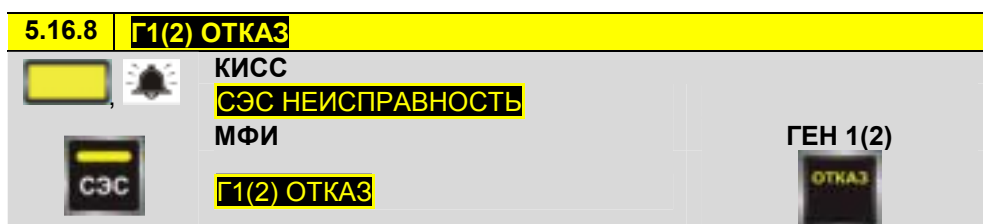
БУ 3 ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что:

- нет антиюзного растормаживания колес от основной системы
- нет обогрева правого стекла и нет сигнализации об отказе обогрева в ручном и автоматическом режимах
- не работает правый стеклоочиститель
- не работают проблесковые маяки
- нет подсвета киля (госзнака) и двигателей
- не горит правая фара бокового света
- нет верхнего освещения кабин и багажников ■



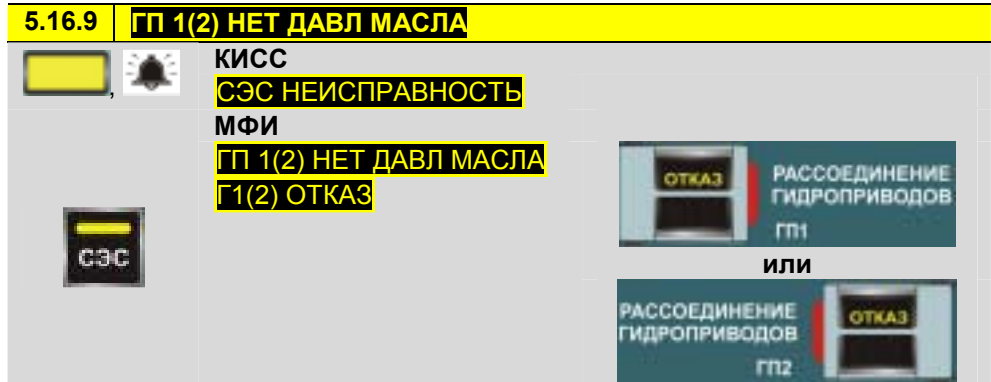
Генератор 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ

Убедитесь в подключении шин Г1(2) к шинам Г2(1) по кадру СЭС

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Перед посадкой ВСУ на высоте не более 7000 м (FL 230).... ЗАПУСТИТЕ

Генератор ВСУ ВКЛЮЧИТЕ ■



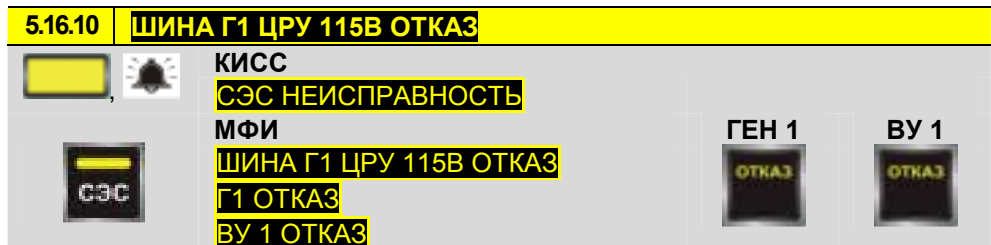
ГП1(2).....РАССОЕДИНИТЕ

Генератор 1(2)..... ОТКЛЮЧИТЕ

Убедитесь в подключении шин Г1(2) к шинам Г2(1) по кадру СЭС

Перед посадкой ВСУ на высоте не более 7000 м (FL 230) ... ЗАПУСТИТЕ

Генератор ВСУ..... ВКЛЮЧИТЕ ■



Генератор 1ОТКЛЮЧИТЕ

ВУ 1ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

– не включается НС № 2 в ручном и автоматическом режимах

– нет охлаждения тормозов левых колес после посадки ■

5.16.11	АВАР ШИНА НЕТ 115 В	
		КИСС
		СЭС НЕИСПРАВНОСТЬ
		КПИ
		СИМВОЛ "АРК1" ПЕРЕЧЕРКНУТ
		НПИ
		ПОГАС ЭКРАН
		АГБ
		ВЫПАДАЕТ БЛЕНКЕР "Г"
		МФИ
		АВАР ШИНА НЕТ 115 В

Переключатель "ПТ АВАР" в положение "РУЧ"..... УСТАНОВИТЕ




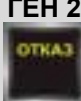
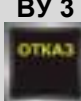
Убедитесь по кадру СЭС, что АВШ 115В/400 Гц под напряжением (зеленого цвета)

Если АВШ 115В/400 Гц не под напряжением (символ белого цвета), примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

- на кадре "ВОЗД" значение давления кислорода перечеркнуто (нет показаний)
- нет встроенного подсвета приборов и щитков пилотов, щитков верхнего пульта ■

5.16.12	ШИНА Г2 ЦРУ 115В ОТКАЗ	
		КИСС
		СЭС НЕИСПРАВНОСТЬ
		МФИ
		ШИНА Г2 ЦРУ 115В ОТКАЗ
		Г2 ОТКАЗ
		ВУ3 ОТКАЗ
		

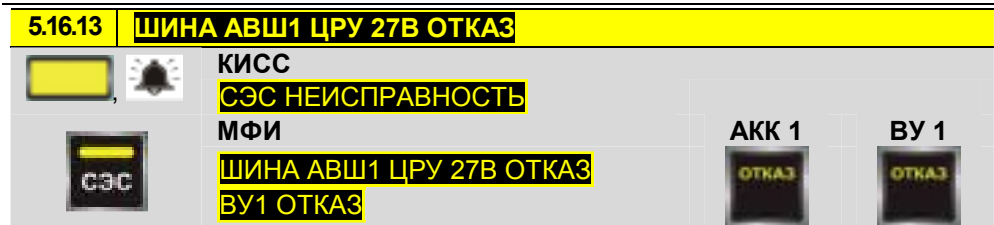
Генератор 2 ОТКЛЮЧИТЕ

ВУ 3 ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

- нет охлаждения тормозов правых колес после посадки
- при отсутствии давления в ГС1 не включится НС1 в ручном и автоматическом режимах
- нет верхнего освещения пассажирского салона и заднего вестибюля ■



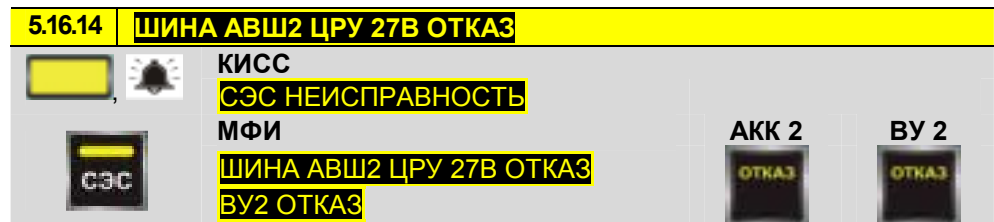
Аккумулятор 1.....ОТКЛЮЧИТЕ

ВУ 1ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

- нет сигнализации шасси на МФИ в кадре КОНФ
- нет 1 канала ПЗ и сигнализации дыма в заднем подпольном багажнике
- нет индикации и сигнализации параметров ГС1 (при вызове кадра "ГИДР")
- нет управления и рассоединения ГП1
- нет сигнализации на кнопках-табло "ГЕН2", "ГП2", "ГЕН ВСУ", "ВУ2" ■



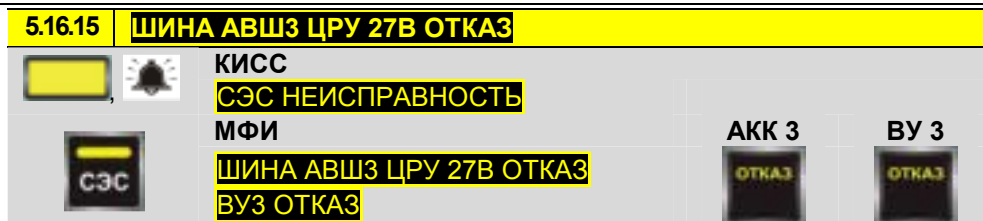
Аккумулятор 2.....ОТКЛЮЧИТЕ

ВУ 2ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

- нет сигнализации шасси на щитке шасси
- нет индикации и сигнализации параметров ГС2 (при вызове кадра "ГИДР")
- нет сигнализации на кнопках-табло "ГЕН1", "ГП1", "ВУ3"
- нет управления и рассоединения ГП2
- нет 2 канала ПЗ и сигнализации дыма СД2 ■



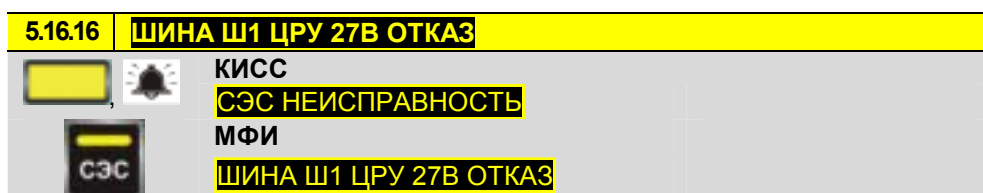
Аккумулятор 3..... ОТКЛЮЧИТЕ

ВУ 3 ОТКЛЮЧИТЕ

Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

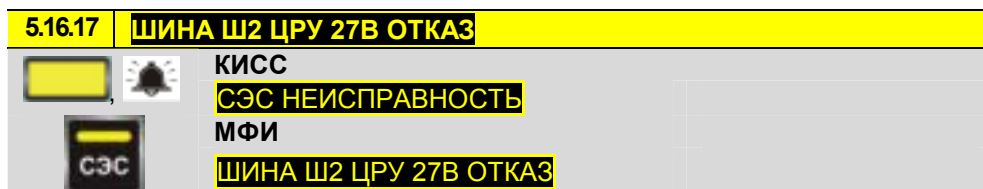
- нет сигнализации 2 двигателя на КИСС
- не работает воздушный стартер 2 двигателя
- нет сигнализации на кнопке-табло "ВУ1" ■



Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

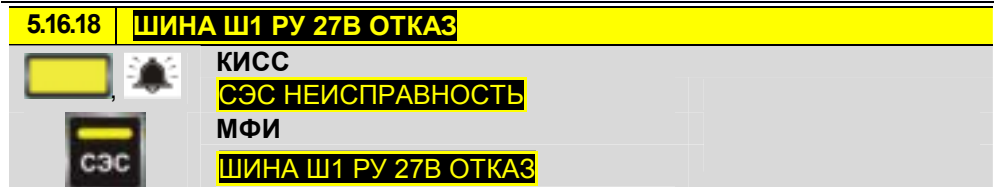
- не работает фара подсвета стабилизатора и боковое освещение
- нет освещения крыльев, МДУ и шасси ■



Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Учитывайте, что:

- нет основного антиюза
- не работает фара подсвета кля
- не работают оба проблесковых маяка
- нет верхнего освещения кабин и багажников ■

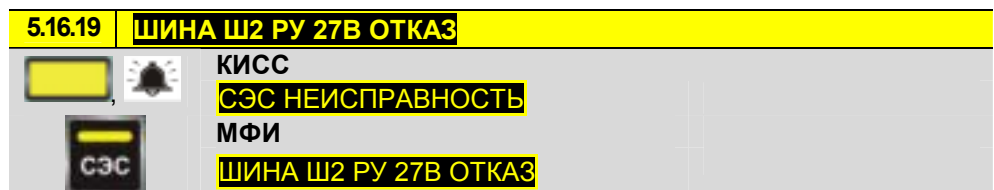


Выполните действия в соответствии с сигнализацией об отказах других систем

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

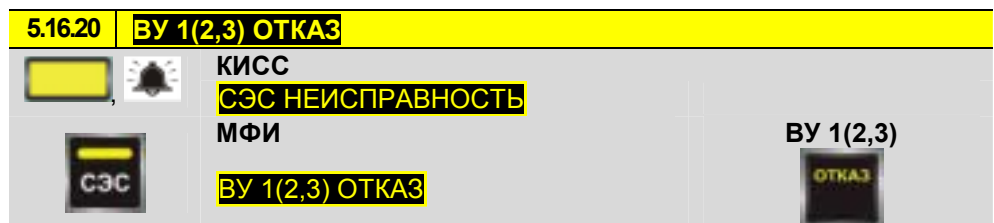
Учитывайте, что:

- нет обогрева левого стекла и сигнализации об его отказе
- не работает левый стеклоочиститель
- нет выпуска (уборки) шасси от основной системы
- нет управления охлаждением колес в автоматическом режиме
- нет сигнализации работы ПОС в ручном и автоматическом режимах на щитке ПОС
- не горят все аэронавигационные огни и не работают оба проблесковых маяка
- не горит левая фара бокового света ■

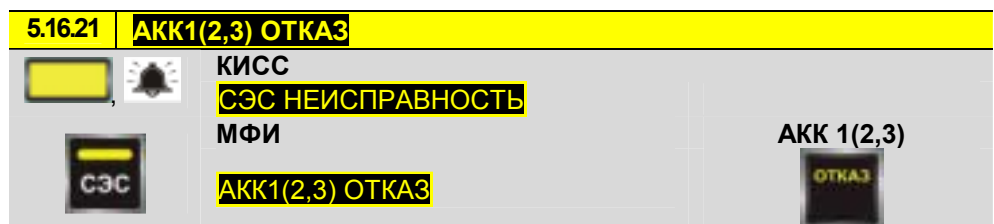


Учитывайте, что:

- нет обогрева правого стекла и сигнализации об его отказе
- не работает правый стеклоочиститель
- нет управления охлаждением колес в ручном режиме
- нет подсвета двигателей
- нет антиюзového растормаживания колес от основной системы
- не горит правая фара бокового света ■

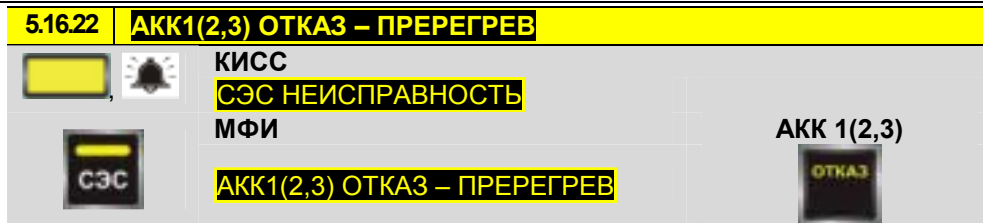


ВУ 1(2,3)..... ОТКЛЮЧИТЕ ■



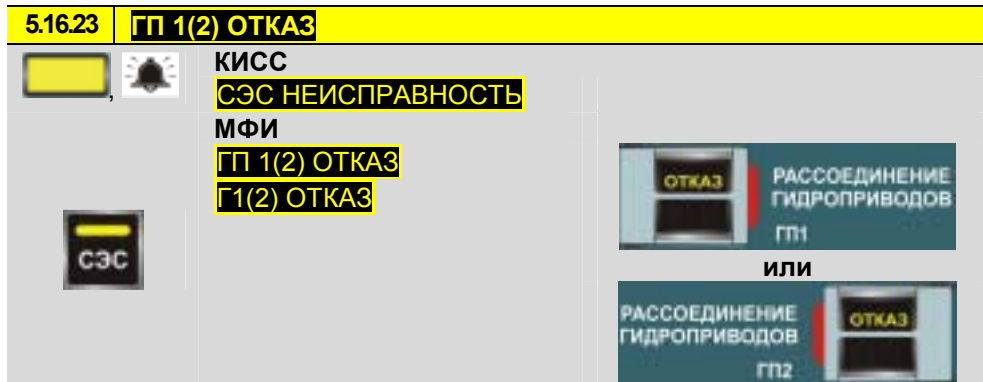
Аккумулятор 1(2,3)..... ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.16.22 АКК1(2,3) ОТКАЗ – ПРЕРЕГРЕВ



Аккумулятор 1(2,3) ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.16.23 ГП 1(2) ОТКАЗ



ГП 1(2)РАССОЕДИНИТЕ

Генератор 1(2) ОТКЛЮЧИТЕ

Убедитесь в подключении шин Г1(2) к шинам Г2(1) по
кадру СЭС

Перед посадкой ВСУ на высоте не более 7000 м (FL 230).... ЗАПУСТИТЕ

Генератор ВСУ ВКЛЮЧИТЕ ■

5.16.24 ПЕРЕЧЕНЬ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ АВАРИЙНЫХ ШИН

ПОТРЕБИТЕЛИ АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ

Система электроснабжения

Управление и сигнализация Г1, Г2, ГП1, ГП2
Управление и сигнализация ГВСУ и аэродромное питание
Управление и сигнализация преобразователя ПТС-800БМ
Управление и сигнализация ВУ1, ВУ2, ВУ3
Сигнализация Акк1, Акк2, Акк3
Управление питанием и резервированием шин ЦРУ и РУ переменного и постоянного тока
Замер напряжения на источниках и шинах

Пилотажно-навигационное оборудование

КСЭИС-148:
- БВУ № 1
- ПУИ-148 № 1
- КПИ-К
- ПТ-148 № 1 (СС-800 №1)
- КИСС

LCR:

- ИКВ1, ИКВ2, ИКВ3

ИКВСП-148:

- МВП-1
- БС контроль

ППКР

Обогрев ППД-1М № 1
Сигнализация ППД-1М № 1, № 2, № 3
АГБ-96Г

Радионавигационное оборудование

АРК-25 № 1
КУРС-93 № 1
НПИ
СНС № 1

Вычислительная система самолетовождения

ВСС № 1
ВСС № 2
МФПУ № 1
МФПУ № 2

Радиосвязное оборудование

Р/с МВ1 "VHF-4000"
Магнитофон "Опал"
АВСА-МВЛ
РС "МУЗА-А20-80"
АРМ-406П
Пульт радиотехнических средств RTU-4220 №1 и №2

ЭДСУ-148

ЭДСУ – 1 канал, 2 канал, 3 канал, 4 канал
АРМ 3-3 – управление
АРМ 4-4 – управление
АРМ 5-5 – управление
АРП РВ лев. – управление
АРП РВ прав. – управление
АРП РН – управление
Модуль РМКУ

СУМК

Управление закрылками основное, резервное и сигнализация
Управление предкрылками основное, резервное и сигнализация

Гидросистема

НС-140-2М

Управление и сигнализация ГС1

Управление насосной станцией (резервное)

Управление и сигнализация ГС2

Подпорный клапан ГС2

Управление ветродвигателем

Управлением ветродвигателем 1 канал

Ветродвигатель 2 канал

Сигнализация ветродвигателя

ВСУ

Стартер ВСУ

Топливный насос ВСУ

Агрегат зажигания

Электромеханизм воздухозаборника

Пожарный кран ВСУ

БУК-МС2

Питание АЗ СТ

Управление и сигнализация ВСУ

ИП ВСУ

Аварийный останов ВСУ

Силовая установка

БУК-148

МРД 1 и 2 двигателя (механизм перемещения РУД)

Запуск 1 и 2 двигателя

Стоп-кран 1 и 2 двигателя

Резервное управление тягой 1 и 2 двигателя

Резервный стоп-кран 1 и 2 двигателя

Механический стоп-кран 1 и 2 двигателя

ЭСУ 1 и 2 двигателя

Сигнализация 1 и 2 двигателя

Зажигание 1 и 2 двигателя

ВС 1 и 2 двигателя

Реверс 1 и 2 двигателя

БСКВ 1 и 2 двигателя

СИД 1 и 2 двигателя

Приборы 1 и 2 двигателя

САРД

Автоматическое режим управления АВТО1

Автоматическое режим управления АВТО2

Ручное управление ВК

СКВ

СКВ левая

СКВ правая

СПВ

Отбор воздуха 1 СПВ

Отбор воздуха 2 СПВ

Кислородная система

Подача кислорода пассажирам

Управление шасси

Резервный выпуск шасси, управление передним колесом

Стояночное торможение

Сигнализация тормозной системы

Сигнализация шасси 1 и 2 канал

Управление багажными люками

Управление багажным люком передним и задним

Топливная система

Кран перекачки центральный, левый и правый
Кран кольцевания
Пожарный кран 1 и 2 двигателя
Топливомер левый и правый
Сигнализация резервного остатка
Электрокраны заправки

Система пожаротушения

Система пожаротушения 1 и 2 канал
Система сигнализации дыма 1 и 2 канал
Система пожаротушения 3 очереди (на 01-01)

СУОСО

БПМВС-05-5
БПМВС-05-6
БПМВС-05-7

БУР-92А-05

Включение и питание

САС-148

Контроль БК
Контроль БУ
Контроль БАП

Светотехническое оборудование

Заливающее освещение
Фары посадочные левые и правые
Фара рулежная
Освещение трапа
Наружное аварийное освещение
Табло "Выход" левого и правого борта
Аварийное табло "Выход"
Табло "Не курить", "Застегнуть ремни"
Проходное освещение
Дежурное освещение
Внутренне аварийное освещение
Пульты вызова и оповещения ПВО-9 и ПВО-10

Специальное оборудование

СРО

ПОТРЕБИТЕЛИ ШИН 115В ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЯ ПТС-800 БМВ

Пилотажно-навигационное оборудование

БС ИКВСП
БК ППД № 1, № 2, № 3
АГБ-96Г - контроль

Радионавигационное оборудование

АРК-25 № 1
КУРС-93 № 1
НПИ
СНС № 1

Специальное оборудование

СРО

Кислородное оборудование

Индикатор давления кислорода

Светотехническое оборудование

Трансформатор подсвета пультов левого и правого пилотов
Трансформатор подсвета центрального пульта
Трансформатор подсвета верхнего пульта

5.17. СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

5.17.1 ОТКАЗ ВСТРОЕННОГО ПОДСВЕТА ПУЛЬТОВ ИЛИ ПРИБОРОВ

5.17.2 ОТКАЗ ДВУХ ПОСАДОЧНЫХ ФАР ЛЕВЫХ (ПРАВЫХ)

5. 17

5.17.1 | ОТКАЗ ВСТРОЕННОГО ПОДСВЕТА ПУЛЬТОВ ИЛИ ПРИБОРОВ

НЕТ ВСТРОЕННОГО ПОДСВЕТА ПРИБОРОВ (ЩИТКОВ) ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА, ИЛИ НЕТ ВСТРОЕННОГО ПОДСВЕТА НАДПИСЕЙ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ ПУЛЬТЕ, ИЛИ НЕТ ВСТРОЕННОГО ПОДСВЕТА НАДПИСЕЙ НА ЦЕНТРАЛЬНОМ ПУЛЬТЕ

Используйте заливающее освещение приборных досок ■

5.17.2 | ОТКАЗ ДВУХ ЛЕВЫХ (ПРАВЫХ) ПОСАДОЧНЫХ ФАР

ОТКАЗ ДВУХ ПОСАДОЧНЫХ ФАР ЛЕВЫХ (ПРАВЫХ)

Используйте свет правых (левых) посадочных фар ■

5.18. СИГНАЛИЗАЦИЯ

СОДЕРЖАНИЕ

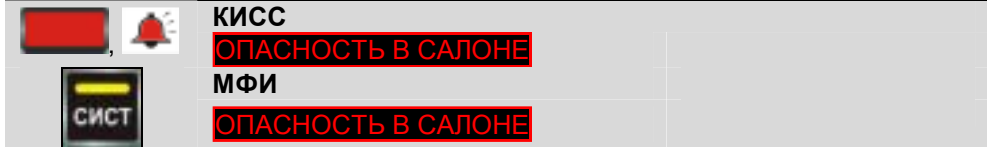
5.18.1 ОПАСНОСТЬ В САЛОНЕ

5.18.2 ЗАГОРАНИЕ ЦСО ПРИ ОТСУТСТВИИ ОТКАЗА

5. 18

5.18.1

ОПАСНОСТЬ В САЛОНЕ



Переключатель "ОТКР-ЗАПР" на щитке
"ДВЕРЬ КАБИНЫ ЭКИПАЖА" в положение "ЗАПРЕТ" УСТАНОВИТЕ

Выберите на ПУИ подрежим "TV"

Произведите обзор пассажирской кабины переключением TV-камер на
пульте системы видеонаблюдения (при ее наличии)

При необходимости:

- наберите код 7500 на ПУ TCAS и ПУ СО-96
- выполняйте указания диспетчера ■

5.18.2

ЗАГОРАНИЕ ЦСО ПРИ ОТСУТСТВИИ ОТКАЗА



Убедитесь в нормальной работе систем ■

5.19. ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

5.19.1. Отказы ВСС-100

5.19.1.1 ПУЛЬТ ВСС 1(2) ОТКАЗ

5.19.1.2 ПУЛЬТЫ ВСС 1,2 ОТКАЗ

5.19.1.3 ВСС ВЦ 1 ОТКАЗ

5.19.1.4 ВСС ВЦ 2 ОТКАЗ

5.19.1.5 ВСС ВЦ1 И ВЦ2 ОТКАЗ

5.19.1.6 UNABLE RNP

5.19.1.7 FMS-FMS DISAGREE (H>60 м, САУ в режиме "ГОР НАВ")

5.19.2. Отказы LCR

5.19.2.1 ОТКАЗ ДВУХ АГ (КУРСОВ) ИКВ

5.19.2.2 АГ ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ и (или) КУРС ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ

5.19.3. Отказы САУ-148

5.19.3.1 АП ОТКАЗ

АТ ОТКАЗ

5.19.3.2 АВТОПОСАДКА ЗАПРЕЩЕНА

5.19.3.3 АВТОПИЛОТ ОТКЛЮЧЕН (САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ
ОТКЛЮЧЕНИЕ САУ)

5.19.3.4 АТ ОТКАЗ

5.19.3.5 САУ НЕТ РЕЗЕРВА

5.19.3.6 САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ

5.19.3.7 РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ

5.19.3.8 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА

5.19.3.9 КУРСОВАЯ ЗОНА

5.19.3.10 ГЛИССАДА

5.19.3.11 САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ РЕЖИМА "УХОД НА 2 КРУГ"

5.19.3.12 НЕОТКЛЮЧЕНИЕ САУ

5. 19



5.19.4. Отказы ИКВСП-148

5.19.4.1 СЕКТОР $\alpha_{\text{доп}}$ МИГАЕТ КРАСНЫМ ЦВЕТОМ

5.19.4.2 **СРАВНИ**
ОПР α ОТКАЗ
Высоту сравни

5.19.4.3 **СРАВНИ**
ОПР α ОТКАЗ
Скорость сравни, и (или) мах сравни и (или) V_u сравни

5.19.4.4 **ОТКАЗ ДВУХ МВП**

5.19.4.5 **ДАУ РАССОГЛАСОВАНИЕ**

5.19.4.6 **ОБЛЕДЕНЕНИЕ**
ППД1 НЕТ ОБОГРЕВА

5.19.4.7 **ОБЛЕДЕНЕНИЕ**
ППД2 НЕТ ОБОГРЕВА

5.19.4.8 **БС ИКВСП ОТКАЗ**

5.19.5. Отказы Буран А-148

5.19.5.1 **РЛС – ОТКАЗ**

5.19.6. Отказы Курс-93М

5.19.6.1 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг указателя отклонения от равно-
сигнальной зоны курсового (глиссадного) маяка (30 м<H<60 м)

5.19.6.2 **ILS1 И ILS2 ОТКАЗ** (30 м<H<60 м)

5.19.6.3 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг указателя отклонения от
равносигнальной зоны курсового (глиссадного) маяка (H>60 м)

5.19.6.4 **ILS1 И ILS2 ОТКАЗ** (H>60 м)

5.19.6.5 **ILS1(2) ОТКАЗ** (H>60 м)

5.19.6.6 **VOR-FMS DISAGREE**

5.19.6.7 **ILS1(2) ОТКАЗ** (H<60 м)

5.19.6.8 **VOR1(2) ОТКАЗ**

5.19.6.9 **VOR1 И VOR2 ОТКАЗ**

5.19.7. Отказы радиовысотомера А-053

5.19.7.1 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг счетчика текущей радиовысоты
(30 м<H<60 м)

5.19.7.2 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг счетчика текущей радиовысоты
(H>60 м)

5.19.7.3 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг счетчика текущей радио-
высоты (до включения режима "ПОСАДКА" CAU) (H>60 м)

5.19.7.4 **Нрв1 И Нрв2 ОТКАЗ** (H>60 м)

5.19.7.5 **Нрв 1 ОТКАЗ** (H>60 м)

5.19.7.6 **Нрв 2 ОТКАЗ** (H>60 м)

▼
5.19.8. Отказы DME

5.19.8.1 DME 1(2) ОТКАЗ

5.19.8.2 DME1 И DME2 ОТКАЗ

5.19.8.3 DME-FMS DISAGREE

5.19.9. Отказы АРК-25

5.19.9.1 АРК1 И АРК2 ОТКАЗ

5.19.10. Отказы СРПЗ-2000

5.19.10.1 СППЗ ОТКАЗ

РЕЛЬЕФ ОТКАЗ

5.19.10.2 СППЗ ОТКАЗ

5.19.10.3 РЕЛЬЕФ ОТКАЗ

5.19.10.4 ОТСУТСТВИЕ РЕЧЕВЫХ КОМАНД ИЛИ НЕСООТВЕТСТВИЕ
РЕЧЕВЫХ КОМАНД РЕЖИМУ ПОЛЕТА

5.19.11. Отказы TCAS-2000




5.19.11.1 TCAS ОТКАЗ

5.19.12. Отказы СНС-2

5.19.12.1 SNS-SNS DISAGREE

5.19.1. Отказы ВСС-100




5.19.1.1 ПУЛЬТ ВСС 1(2) ОТКАЗ

		КИСС ПУЛЬТ ВСС 1(2) ОТКАЗ
		МФИ ПУЛЬТ ВСС 1(2) ОТКАЗ - РУЧ УПРАВЛ НЕТ РЕЗЕРВА

ПОГАС ЭКРАН ОТКАЗАВШЕГО МФПУ

Переключатель "УПР РТО" в положение,
соответствующее исправному пульту,УСТАНОВИТЕ ■

5.19.1.2 ПУЛЬТЫ ВСС 1,2 ОТКАЗ

		КИСС ПУЛЬТЫ ВСС 1,2 ОТКАЗ
		МФИ ПУЛЬТЫ ВСС 1,2 ОТКАЗ - РУЧ УПРАВЛ ОТКАЗ

ПОГАСЛИ ЭКРАНЫ МФПУ

Доложите диспетчеру УВД о невозможности обеспечения заданной точности самолетовождения





Переключатели "ИНДИК МФПУ1" и "ИНДИК МФПУ2"
в положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ

Переключатель "УПР РТО" в положение "ОТ RTU"УСТАНОВИТЕ

Отключите режим "ГОР НАВ" в САУ, используйте режим "ЗПУ-ЗК"

Самолетовождение осуществляйте комплексным использованием средств навигации

При заходе на посадку курс ВПП устанавливайте с пульта управления курсором ■




5.19.1.3	ВСС ВЦ 1 ОТКАЗ
	КИСС
	ВСС ВЦ 1 ОТКАЗ
	РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
	МФИ
	ВСС ВЦ 1 ОТКАЗ -
	ПРОГРАМ МАРШ НЕТ РЕЗЕРВ
	РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
	МФИ
	НЕТ СВЯЗИ С СРППЗ

Переключатель "ИНДИК МФПУ1"
в положение "ЦВМ2" УСТАНОВИТЕ

Переключатель "УПР САУ ОТ ВСС"
в положение "ЦВМ2" УСТАНОВИТЕ



Доложите диспетчеру УВД об отказе режима "Рельеф" в СРППЗ

Усиьте контроль за высотой, вертикальной скоростью и точностью
самолетовождения ■

5.19.1.4	ВСС ВЦ 2 ОТКАЗ
	КИСС
	ВСС ВЦ 2 ОТКАЗ
	МФИ
	ВСС ВЦ 2 ОТКАЗ -
	ПРОГРАМ МАРШ НЕТ РЕЗЕРВ

Переключатель "ИНДИК МФПУ2"
в положение "ЦВМ1" УСТАНОВИТЕ

Переключатель "УПР САУ ОТ ВСС"
в положение "ЦВМ1" УСТАНОВИТЕ ■

5.19.1.5	ВСС ВЦ1 И ВЦ2 ОТКАЗ
	КИСС ВСС ВЦ1 И ВЦ2 ОТКАЗ САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ Возможно: РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
	КПИ Вместо информации от ВСС появляется информация от СНС: Ф, Л, ПУ, время Символы отклонения в горизонтальной плоскости не индицируются
	МФИ ВСС ВЦ1 И ВЦ2 ОТКАЗ - ПРОГРАМ МАРШ НЕТ РЕЗЕРВ САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ Возможно: РЕЛЬЕФ ОТКАЗ МФИ (кадр "МАР") НЕТ СВЯЗИ С ВСС

Доложите диспетчеру УВД о невозможности обеспечения заданной точности самолетовождения и об отказе режима "Рельеф" в СРППЗ (при наличии сообщения "РЕЛЬЕФ ОТКАЗ")

Усиьте контроль за высотой, вертикальной скоростью, точностью самолетовождения



САУ используйте в режиме ЗПУ-ЗК

Самолетовождение осуществляйте комплексным использованием средств навигации

Радиотехнические средства настраивайте в ручном режиме с МФПУ, при этом учитывайте, что цвет задаваемой частоты не меняется и остается желтым

Учитывая невозможность включения режима "Посадка" САУ, примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.1.6 UNABLE RNP



		КИСС UNABLE RNP
		КПИ СНК POS MSG
		МФИ (кадр "МАР") Желтая шкала бокового отклонения от ЛЗП
		МФПУ СНК POS

Доложите диспетчеру УВД о невозможности обеспечения заданной точности самолетовождения

Отключите режим "ГОР НАВ" в САУ, используйте в режиме ЗПУ-ЗК

Самолетовождение осуществляйте комплексным использованием средств навигации без использования навигационной информации от ВСС на КПИ и МФИ ■

5.19.1.7 FMS-FMS DISAGREE

		КПИ MSG При индикации ИК от ВСС СРАВНИ Мигает счетчик текущего курса МФПУ FMS-FMS DISAGREE
---	---	---

Используя кадр "POS INIT 2/2" на МФПУ и информацию о положении самолета на КПИ и МФИ, определите отказавший вычислитель

Переключатели "ИНДИК МФПУ1(2)" и "Управление САУ от ВСС" в положение, соответствующее исправному вычислителю, УСТАНОВИТЕ

При отказе вычислителя № 1:

– учитывая недостоверность информации от ВСС на КПИ и МФИ левого пилота, пилотирование осуществляйте с рабочего места правого пилота

– РЕЛЬЕФ ОТКЛЮЧИТЕ

– доложите диспетчеру УВД об отказе режима "Рельеф" в СРППЗ






– усильте контроль за высотой, вертикальной скоростью, точностью самолетовождения

При отказе вычислителя № 2:

– учитывая недостоверность информации от ВСС на КПИ и МФИ правого пилота, пилотирование осуществляйте с рабочего места левого пилота ■

5.19.2. Отказы LCR

5.19.2.1 ОТКАЗ ДВУХ АГ (КУРСОВ) ИКВ

	КИСС ОТКАЗ ДВУХ АГ ИКВ АГ ИКВ ОДИН КАНАЛ и (или) ОТКАЗ ДВУХ КУРСОВ ИКВ КУРС ИКВ ОДИН КАНАЛ ДЕМПФ ТАНГАЖ РЫСК – ОТКАЗ
	МФИ ОТКАЗ ДВУХ АГ ИКВ АГ ИКВ ОДИН КАНАЛ и (или) ОТКАЗ ДВУХ КУРСОВ ИКВ КУРС ИКВ ОДИН КАНАЛ
	МФИ ДЕМПФЕРЫ ТАНГАЖА КРЕНА РЫСКАНИЯ – ОТКАЗ
При полете под САУ Речь: Креном, тангажом управляй и (или) тягой управляй	
	КПИ КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ ТАНГАЖ УПРАВЛЯЙ и (или) ТЯГОЙ УПРАВЛЯЙ
	КИСС АП ОТКАЗ и(или) АТ ОТКАЗ МФИ АП ОТКАЗ и(или) АТ ОТКАЗ

АП..... ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное управление

АТ ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выдерживания RVSM

Пилотирование осуществляйте плавно, небольшим отклонением органов управления, не допуская резких движений и раскачки самолета

Пилотирование выполняйте по КПИ, сравнивая показания с АГБ и КИ-13 (если курс – один канал)

При отсутствии видимости естественного горизонта не допускайте крен более 15°

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП

При отказе после входа в глиссаду уйдите на второй круг

Заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_3=20^\circ$ ■

5.19.2.2	АГ ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ и (или) КУРС ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ
 , 	КПИ АГ ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ и(или) КУРС ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ
	МФИ АГ ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ и(или) КУРС ИКВ 1 (2,3) ОТКАЗ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по 2 категории ■

5.19.3. Отказы САУ-148

5.19.3.1

АП ОТКАЗ

АТ ОТКАЗ

Речь: Креном, тангажом управляй. Тягой управляй

КПИ

КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ

ТАНГАЖ УПРАВЛЯЙ

ТЯГОЙ УПРАВЛЯЙ



КИСС

АП ОТКАЗ

АТ ОТКАЗ

МФИ

АП ОТКАЗ

АТ ОТКАЗ



АП.....ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное управление

АТОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выдерживания RVSM

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.3.2

АВТОПОСАДКА ЗАПРЕЩЕНА

Речь: Автопосадка запрещена

КПИ



Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.3.3

**АВТОПИЛОТ ОТКЛЮЧЕН (САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ
ОТКЛЮЧЕНИЕ САУ)**




Речь: Автопилот отключен



АП.....ОТКЛЮЧИТЕ

Перейдите на ручное управление




Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.3.4	АТ ОТКАЗ
Речь: Тягой управляй	
	КПИ ТЯГОЙ УПРАВЛЯЙ
	КИСС АТ ОТКАЗ 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА
	МФИ АТ ОТКАЗ 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА

АТ ОТКЛЮЧИТЕ




Перейдите на ручное выдерживание скорости

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по 1 категории ■

5.19.3.5	САУ НЕТ РЕЗЕРВА
	КИСС САУ НЕТ РЕЗЕРВА
	МФИ САУ НЕТ РЕЗЕРВА
	




Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по 1 категории

При возникновении отказа на глиссаде примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром) ■




5.19.3.6	САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ
	КИСС САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ
	МФИ САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ
	

Используйте другие режимы САУ



При отказе режима "КУРС ЗОНА" примите решение о продолжении захода на посадку в ручном режиме или уходе на второй круг (запасной аэродром) ■

5.19.3.7	РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ
 , 	КИСС САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ
 СИСТ	МФИ РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ

Примите решение о продолжении полета по плану или уходе на запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■



5.19.3.8	2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА
 , 	КИСС 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА
 СИСТ	МФИ 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.3.9	КУРСОВАЯ ЗОНА
Речь: Курсовая зона	
 , 	КПИ Указатель отклонений от равносигнальной зоны курсового маяка меняет цвет на желтый и индицируется в проблесковом режиме

Уйдите на второй круг

Выполните заход на посадку и посадку с использованием других радиотехнических средств ■

5.19.3.10	ГЛИССАДА
Речь: Глиссада	
 , 	КПИ Указатель отклонений от равносигнальной зоны глиссадного маяка меняет цвет с пурпурного на желтый и индицируется в проблесковом режиме

Уйдите на второй круг

Выполните заход на посадку и посадку с использованием других радиотехнических средств ■

5.19.3.11	САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ РЕЖИМА "УХОД НА 2 КРУГ"
САМОПРОИЗВОЛЬНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ РЕЖИМА "УХОД НА 2 КРУГ" ПРИ ВКЛЮЧЕНИИ РЕЖИМА ПОСАДКИ	

АП.....ОТКЛЮЧИТЕ

Уменьшите режим работы двигателей. Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг ■

5.19.3.12	НЕОТКЛЮЧЕНИЕ САУ
ПРИ НАЖАТИИ НА КНОПКУ "ОТКЛ АП" НА ШТУРВАЛЕ ПП (НП) САУ НЕ ОТКЛЮЧАЕТСЯ, ОТСУТСТВУЕТ ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ "КА"	

АП с ПУ САУ или пересиливаниемОТКЛЮЧИТЕ ■

5.19.4. Отказы ИКВСП-148

5.19.4.1 СЕКТОР $\alpha_{\text{доп}}$ МИГАЕТ КРАСНЫМ ЦВЕТОМ

ВОЗМОЖНА ТРЯСКА ШТУРВАЛА



КПИ

СЕКТОР $\alpha_{\text{доп}}$ МИГАЕТ КРАСНЫМ ЦВЕТОМ

Уменьшите угол атаки

Проконтролируйте соответствие $\alpha_{\text{доп}}$, $\alpha_{\text{тек}}$ режиму полета

Если тряска штурвала продолжается:

МТШ ОТКЛЮЧИТЕ ■

5.19.4.2

СРАВНИ

ОПР α ОТКАЗ

Высоту сравни

Речь: Высоту сравни.

КПИ



СРАВНИ

Мигает рамка вокруг шкалы высоты

КИСС

ОПР α ОТКАЗ



МФИ

ОПР α ОТКАЗ

При полете под САУ

КИСС

САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ



МФИ

САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ

Используйте другие режимы САУ

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выдерживания RVSM

При отказе режима "КУРС ЗОНА" примите решение о продолжении захода на посадку в ручном режиме или уходе на второй круг (запасной аэродром)

Сравните показания выделенных параметров на КПИ и ППКР и определите исправные

На ПУИ рабочего места с недостоверными показаниями кнопку-табло "СНЯТ ОТКАЗ" НАЖМИТЕ

На КПИ снимется сообщение "СРАВНИ" и появятся сообщения "Vпр - ОДИН КАНАЛ" и (или) "Vy - ОДИН КАНАЛ" и (или) "Нбар - ОДИН КАНАЛ" и (или) "М - ОДИН КАНАЛ" и (или) "Рзад - ОДИН КАНАЛ"







Пилотирование выполняйте по КПИ, сравнивая показания с ППКР

Не превышайте $M=0,8$

Учитывайте незначительное увеличение эффективности управления по тангажу и уменьшение по курсу

Пилотирование осуществляйте с повышенным вниманием, не допуская резких маневров

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.4.3	СРАВНИ ОПР α ОТКАЗ Скорость сравни, и (или) мах сравни и (или) Vu сравни
 	КПИ СРАВНИ Мигает рамка вокруг шкал, параметры которых необходимо сравнивать
	КИСС ОПР α ОТКАЗ МФИ ОПР α ОТКАЗ
 	При полете под САУ Речь: Креном, тангажом управляй и (или) тягой управляй КПИ КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ ТАНГАЖ УПРАВЛЯЙ и/или ТЯГОЙ УПРАВЛЯЙ
	КИСС АТ ОТКАЗ МФИ АТ ОТКАЗ

АП..... **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное управление

АТ **ОТКЛЮЧИТЕ**

Учитывайте, что самолет имеет тенденцию к опусканию носа

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выдерживания RVSM

Сравните показания выделенных параметров на КПИ и ППКР и определите исправные

На ПУИ рабочего места с недостоверными показаниями кнопку-табло "СНЯТ ОТКАЗ" НАЖМИТЕ

На КПИ снимется сообщение "СРАВНИ" и появятся сообщения "Vпр - ОДИН КАНАЛ" и (или) "Vu - ОДИН КАНАЛ" и (или) "Нбар - ОДИН КАНАЛ" и (или) "М - ОДИН КАНАЛ" и (или) "Рзад - ОДИН КАНАЛ"

Пилотирование выполняйте по КПИ, сравнивая показания с ППКР

Не превышайте M=0,8

Учитывайте незначительное увеличение эффективности управления по тангажу и уменьшение по курсу при убранных закрылках

Пилотирование осуществляйте с повышенным вниманием, не допуская резких маневров

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.4.4	ОТКАЗ ДВУХ МВП
 , 	КИСС и МФИ (кадр "СИСТ" и "КОНФ") ОТКАЗ ДВУХ МВП ОПР α ОТКАЗ и Упр-ОДИН КАНАЛ и (или) Уу- ОДИН КАНАЛ и (или) Нбар-ОДИН КАНАЛ и (или) М - ОДИН КАНАЛ и (или) Рзад-ОДИН КАНАЛ
 , 	При полете под САУ Речь: Креном, тангажом управляй (тягой управляй) КПИ КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ ТАНГАЖ УПРАВЛЯЙ и/или ТЯГОЙ УПРАВЛЯЙ КИСС АП ОТКАЗ и/или АТ ОТКАЗ

АП..... **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное управление

АТ **ОТКЛЮЧИТЕ**

Перейдите на ручное выдерживание скорости

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выдерживания RVSM





Пилотирование выполняйте по КПИ, сравнивая показания с ППКР

Не превышайте $M=0,8$




Учитывайте незначительное увеличение эффективности управления по тангажу и уменьшение по курсу при убранных закрылках

Пилотирование осуществляйте с повышенным вниманием, не допуская резких маневров

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП ■

5.19.4.5	ДАУ РАССОГЛАСОВАНИЕ
	КИСС
	ОПР α ОТКАЗ
	ДАУ РАССОГЛАСОВАНИЕ
	МФИ
	ДАУ РАССОГЛАСОВАНИЕ
	МФИ
	ОПР α ОТКАЗ




Пилотирование выполняйте с повышенным вниманием, не допуская резких маневров ■

5.19.4.6	ОБЛЕДЕНЕНИЕ
	ППД1 НЕТ ОБОГРЕВА
	КИСС
	ОБЛЕДЕНЕНИЕ
	ППД1 НЕТ ОБОГРЕВА
	МФИ
	ППД1 НЕТ ОБОГРЕВА

Выйдите из зоны обледенения

Переключатель "ALT SOURCE" на ПУ TCAS





в положение "2"УСТАНОВИТЕ ■

5.19.4.7	ОБЛЕДЕНЕНИЕ
	ППД2 НЕТ ОБОГРЕВА
	КИСС
	ОБЛЕДЕНЕНИЕ
	ППД2 НЕТ ОБОГРЕВА
	МФИ
	ППД2 НЕТ ОБОГРЕВА

Выйдите из зоны обледенения

СРППЗОТКЛЮЧИТЕ

Усиьте контроль за выдерживанием вертикальной скорости, высоты и точностью самолетовождения ■

5.19.4.8	БС ИКВСП ОТКАЗ
	КПИ
	Стрелки указателей $n_{\text{тек}}$ и $\alpha_{\text{тек}}$ снимаются, а счетчики перечеркиваются
	КИСС
	БС ИКВСП ОТКАЗ
	ОПР α ОТКАЗ
	МФИ
	БС ИКВСП ОТКАЗ
	МФИ
	ОПР α ОТКАЗ

Усиьте контроль за выдерживанием тангажа и скорости

Пилотирование осуществляйте с повышенным вниманием, не допуская резких маневров ■

5.19.5. Отказы Буран А-148

5.19.5.1 РЛС – ОТКАЗ

		КИСС
		РЛС – ОТКАЗ
		МФИ
СИСТ		РЛС – ОТКАЗ
		МФИ
WXR		НЕТ СВЯЗИ С РЛС

ПУ РЛС
ОТКАЗ...
С УКАЗАНИЕМ ОТКАЗАВШЕГО БЛОКА

Доложите диспетчеру УВД, запросите информацию об опасных метеообразованиях

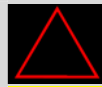
Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме ■

5.19.6. Отказы Курс-93М

5.19.6.1 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг указателя отклонения от равносигнальной зоны курсового (глиссадного) маяка (30 м<H<60 м)

Речь: Автопосадка запрещена

КПИ



СРАВНИ

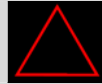
Мигает рамка вокруг указателя отклонения от равносигнальной зоны курсового (глиссадного) маяка

Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по РСР) ■

5.19.6.2 **ILS1 И ILS2 ОТКАЗ** (30 м<H<60 м)

Речь: Автопосадка запрещена

КПИ



КИСС

ILS1 И ILS2 ОТКАЗ

МФИ

ILS1 И ILS2 ОТКАЗ

Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по РСР) ■

5.19.6.3 **СРАВНИ**, Мигает рамка вокруг указателя отклонения от равносигнальной зоны курсового (глиссадного) маяка (H>60 м)

КПИ

СРАВНИ

Мигает рамка вокруг указателя отклонения от равносигнальной зоны курсового (глиссадного) маяка

КИСС

САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ

МФИ

РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ

Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по РСР) ■

5.19.6.4 **ILS1 И ILS2 ОТКАЗ** (H>60 м)

КИСС

ILS1 И ILS2 ОТКАЗ




САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ

МФИ

ILS1 И ILS2 ОТКАЗ

РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ

Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по РСР) ■

5.19.6.5 ILS1(2) ОТКАЗ (H>60 м)	
 , 	КИСС ILS1(2) ОТКАЗ 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА
	МФИ ILS 1(2) ОТКАЗ 2 КАТЕГОРИЯ ЗАПРЕЩЕНА




Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по 1 категории)

Используйте информацию на КПИ от исправного комплекта "Курс 93М" ■




5.19.6.6 VOR-FMS DISAGREE	
	КПИ MSG МФПУ VOR-FMS DISAGREE

Комплексным использованием средств навигации определите отказавший комплект




Используйте исправный комплект "Курс 93М" ■

5.19.6.7 ILS1(2) ОТКАЗ (H<60 м)	
 , 	КИСС ILS1(2) ОТКАЗ
	МФИ ILS 1(2) ОТКАЗ

Используйте информацию на КПИ от исправного комплекта "Курс 93М" ■

5.19.6.8 VOR1(2) ОТКАЗ	
 , 	КИСС VOR1(2) ОТКАЗ
	МФИ VOR1(2) ОТКАЗ

Используйте исправный комплект "Курс-93М" ■

5.19.6.9 VOR1 И VOR2 ОТКАЗ	
 , 	КИСС VOR1 И VOR2 ОТКАЗ
	МФИ VOR1 И VOR2 ОТКАЗ

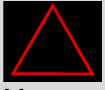

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с учетом невозможности захода на посадку с использованием VOR ■

5.19.7. Отказы радиовысотомера А-053

5.19.7.1	СРАВНИ , Мигает рамка вокруг счетчика текущей радиовысоты (30 м < Н < 60 м)
-----------------	--

Речь: Автопосадка запрещена

КПИ
СРАВНИ



Мигает рамка вокруг счетчика текущей высоты

СРППЗОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов TCAS в положение "XPNDR"УСТАНОВИТЕ

Доложите диспетчеру УВД об отказе системы TCAS

Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП)



Для определения высоты используйте барометрические высотомеры

При уходе на второй круг (запасной аэродром):

- контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами
- усильте контроль за высотой, вертикальной скоростью и точностью самолетовождения ■

5.19.7.2	СРАВНИ , Мигает рамка вокруг счетчика текущей радиовысоты (Н > 60 м)
-----------------	---

КИСС
САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ
КПИ
СРАВНИ
Мигает рамка вокруг счетчика текущей высоты
МФИ
РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ



СРППЗОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов TCAS в положение "XPNDR"УСТАНОВИТЕ

Доложите диспетчеру УВД об отказе системы TCAS

Примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП)

Для определения высоты используйте показания барометрических высотомеров

При уходе на второй круг (запасной аэродром):

- контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами
- усильте контроль за высотой, вертикальной скоростью и точностью самолетовождения ■

5.19.7.3 СРАВНИ, Мигает рамка вокруг счетчика текущей радио-высоты (до включения режима "ПОСАДКА" САУ) (Н>60 м)



КПИ

СРАВНИ

Мигает рамка вокруг счетчика текущей высоты

СРППЗ ОТКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов TCAS в положение "XPNDR"..... УСТАНОВИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП

Доложите диспетчеру УВД об отказе системы TCAS

Для определения высоты используйте показания барометрических высотомеров

При уходе на второй круг (запасной аэродром):

– контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами

– усильте контроль за высотой, вертикальной скоростью и точностью самолетовождения ■

5.19.7.4 Нрв1 И Нрв2 ОТКАЗ (Н>60 м)



КИСС

Нрв1 И Нрв2 ОТКАЗ

TCAS ОТКАЗ

Возможно:

СППЗ ОТКАЗ

При полете под САУ:

САУ ПРОВЕРЬ РЕЖИМ

КПИ

TCAS FAIL

Счетчики текущей высоты и символы "ВПР" перечеркиваются

МФИ

Нрв1 И Нрв2 ОТКАЗ

TCAS ОТКАЗ

Возможно:

СППЗ ОТКАЗ

При полете под САУ:

РЕЖИМ ПОСАДКА ОТКАЗ

МФИ

TCAS FAIL

МФИ (кадр MAP+TCAS...)

TCAS FAIL



Переключатель режимов TCAS в положение "XPNDR"..... УСТАНОВИТЕ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по ПСП




Доложите диспетчеру УВД об отказе системы TCAS

Для определения высоты используйте показания барометрических высотомеров

Контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами

Усильте контроль за высотой, вертикальной скоростью и точностью самолетовождения ■

5.19.7.5 | **Нрв 1 ОТКАЗ (H>60 м)**




		КИСС Нрв 1 ОТКАЗ Нрв ОДИН КАНАЛ СППЗ ОТКАЗ 2 КАТ ЗАПРЕЩЕНА
		МФИ Нрв 1 ОТКАЗ СППЗ ОТКАЗ Нрв ОДИН КАНАЛ 2 КАТ ЗАПРЕЩЕНА

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по 1 категории

Для определения высоты используйте показания барометрических высотомеров

Усиьте контроль за высотой, вертикальной скоростью и точностью самолетовождения ■

5.19.7.6 | **Нрв 2 ОТКАЗ (H>60 м)**




		КИСС Нрв 2 ОТКАЗ Нрв ОДИН КАНАЛ 2 КАТ ЗАПРЕЩЕНА
		МФИ Нрв 2 ОТКАЗ Нрв ОДИН КАНАЛ 2 КАТ ЗАПРЕЩЕНА

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с метеоминимумом не ниже метеоминимума посадки по 1 категории

Для определения высоты используйте показания барометрических высотомеров ■




5.19.8. Отказы DME

5.19.8.1 DME 1(2) ОТКАЗ

		КИСС DME 1(2) ОТКАЗ КПИ (при вызове VOR1(2)) Символ дальности до РТС не индицируется НПИ Счетчик дальности Д1(2) перечеркнут
		МФИ DME 1(2) ОТКАЗ

Используйте исправный комплект DME ■

5.19.8.2 DME1 И DME2 ОТКАЗ

		КИСС DME1 И DME2 ОТКАЗ КПИ (при вызове VOR1 и VOR2) Символ дальности до РТС не индицируется. НПИ Счетчики дальности Д1 и Д2 перечеркнуты
		МФИ DME1 И DME2 ОТКАЗ

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на запасном аэродроме с учетом невозможности захода на посадку с использованием DME ■

5.19.8.3 DME-FMS DISAGREE

		КПИ MSG МФПУ DME-FMS DISAGREE
--	--	--




Комплексным использованием средств навигации определите отказавший комплект DME

Используйте исправный комплект DME ■

5.19.9. Отказы АРК-25




5.19.9.1

АРК1 И АРК2 ОТКАЗ




		КИСС
		АРК1 И АРК2 ОТКАЗ
		МФИ
		АРК1 И АРК2 ОТКАЗ

При заходе на посадку по ОСП примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг (запасной аэродром) для захода на посадку в другом режиме ■




5.19.10. Отказы СРППЗ-2000

5.19.10.1		СППЗ ОТКАЗ
		РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
		КИСС СППЗ ОТКАЗ РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
		МФИ СППЗ ОТКАЗ РЕЛЬЕФ ОТКАЗ



Усилить контроль за выдерживанием вертикальной скорости, высоты и точностью самолетовождения ■

5.19.10.2		СППЗ ОТКАЗ
		КИСС СППЗ ОТКАЗ
		МФИ СППЗ ОТКАЗ

Усилить контроль за выдерживанием вертикальной скорости, высоты и точностью самолетовождения ■

5.19.10.3		РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
		КИСС РЕЛЬЕФ ОТКАЗ
		МФИ РЕЛЬЕФ ОТКАЗ

Усилить контроль за выдерживанием вертикальной скорости, высоты и точностью самолетовождения ■

5.19.10.4		ОТСУТСТВИЕ РЕЧЕВЫХ КОМАНД ИЛИ НЕСООТВЕТСТВИЕ РЕЧЕВЫХ КОМАНД РЕЖИМУ ПОЛЕТА
		КПИ ОПАСНО ЗЕМЛЯ Речевые команды отсутствуют
		или ЗЕМЛЯ Речевые команды отсутствуют
		или Речевые команды несоответствие режиму полета

Выполните требование сигнализации (речевых команд)

Оцените соответствие режима полета заданному

Если на КПИ есть сообщение, а речевые команды отсутствуют:

– СРППЗ **ОТКЛЮЧИТЕ**

или

– РЕЛЬЕФ **ОТКЛЮЧИТЕ**

Усилить контроль за выдерживанием вертикальной скорости, высоты и точностью самолетовождения

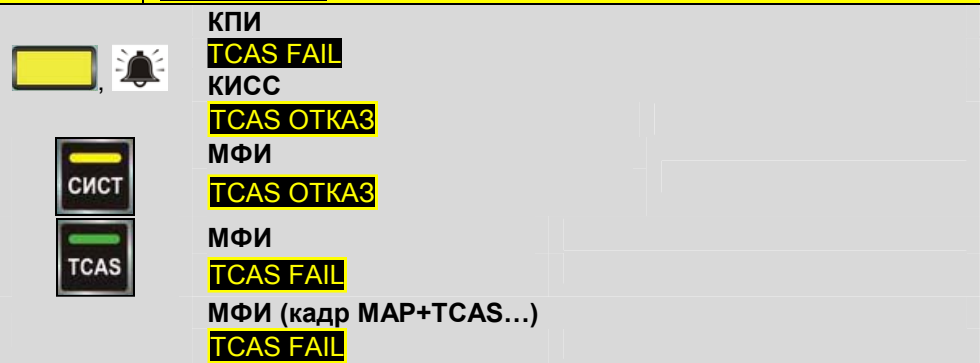
Если сообщения на КПИ отсутствуют, а речевые команды продолжают поступать:

– речевые команды кнопкой "РЕЧЬ" **ОТКЛЮЧИТЕ** ■

5.19.11. Отказы TCAS-2000

5.19.11.1

TCAS ОТКАЗ




Переключатель режимов TCAS в положение "XPNDR"УСТАНОВИТЕ

Доложите диспетчеру УВД об отказе системы TCAS

Контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами ■

5.19.12. Отказы СНС-2

5.19.12.1	SNS-SNS DISAGREE
	КПИ MSG МФПУ SNS-SNS DISAGREE

Запретите использование СНС № 1 и СНС № 2 в ВСС-100, используя страницу "FMS SNS CONTROL" ■

5.20. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОЙ ИНДИКАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

5.20.1	СИГНАЛИЗАЦИЯ ОТКАЗ
5.20.2	ОТКАЗ (ПОГАСАНИЕ) ОДНОГО ИЛИ ДВУХ ЭКРАНОВ
5.20.3	ПУИ 1(2) ОТКАЗ КУРСОР 1(2) ОТКАЗ
5.20.4	ПУИ 1 ОТКАЗ ПУИ 2 ОТКАЗ
5.20.5	КУРСОР 1 ОТКАЗ КУРСОР 2 ОТКАЗ
5.20.6	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ЦСО И (ИЛИ) ЗВУКОВОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ
5.20.7	ПРОПАДАНИЕ (ИСКАЖЕНИЕ) РАДИОЛОКАЦИОННОГО ИЗОБРАЖЕНИЯ НА МФИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
5.20.8	ПОТЕРЯ ИНДИКАЦИИ ПОЛОЖЕНИЯ ПО КРЕНУ И ТАНГАЖУ ИЛИ ГИРОСТАБИЛИЗИРОВАННОГО КУРСА НА КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
5.20.9	ПОТЕРЯ ИНДИКАЦИИ $V_{\text{ПР}}$ ($H_{\text{БАР}}$, V_y) НА КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
5.20.10	ПОТЕРЯ ИНДИКАЦИИ СИМВОЛА СКОЛЬЖЕНИЯ НА КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
5.20.11	ПОТЕРЯ ОДНОГО СРЕДСТВА ИНДИКАЦИИ НАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ НА КПИ ЛЕВОМ (ПРАВОМ)

5.20.1 СИГНАЛИЗАЦИЯ ОТКАЗ

КПИ СИГНАЛИЗАЦИЯ ОТКАЗ Остается информация: – TCAS – LCR – ИКВСП – А-053	
КИСС Появляется кадр КПИ без информации с сообщением СИГНАЛИЗАЦИЯ ОТКАЗ	
МФИ левый Отображается информация РЛС в фиксированном масштабе 160 км.	
МФИ правый Отображается информация СРППЗ в фиксированном масштабе 80 км.	

Отключите САУ

Доложите диспетчеру УВД о невозможности выполнения RVSM

Примите решение о продолжении полета по плану или посадке на ближайшем пригодном аэродроме

Учитывайте, что возможен контроль за работой систем по информации на пультах управления и щитках

Высоту выдерживайте по показаниям ППКР




Резервный остаток топлива контролируйте по МФПУ ■

5.20.2 ОТКАЗ (ПОГАСАНИЕ) ОДНОГО ИЛИ ДВУХ ЭКРАНОВ

Происходит автоматическая реконфигурация экранов
При нажатии на кнопку СИСТ индицируется сообщение об отказе одного или двух экранов (кроме КИСС)

Функции оставшихся экранов можно изменять, используя кнопки под экраном индикатора ■

**5.20.3 ПУИ 1(2) ОТКАЗ
КУРСОР 1(2) ОТКАЗ**




		КИСС ПУИ 1(2) ОТКАЗ КУРСОР 1(2) ОТКАЗ	
		МФИ ПУИ 1(2) ОТКАЗ КУРСОР 1(2) ОТКАЗ	

Перейдите на управление индикацией с ПУИ 2(1), нажав на кнопку "РЕЗ УПР" на исправном ПУИ ■

**5.20.4 ПУИ 1 ОТКАЗ
ПУИ 2 ОТКАЗ**

		КИСС ПУИ 1 ОТКАЗ ПУИ 2 ОТКАЗ	
		МФИ ПУИ 1 ОТКАЗ ПУИ 2 ОТКАЗ	

Перейдите на управление индикацией с курсора 1 и 2 ■

5.20.5	КУРСОР 1 ОТКАЗ КУРСОР 2 ОТКАЗ
 	КИСС КУРСОР 1 ОТКАЗ КУРСОР 2 ОТКАЗ
	МФИ КУРСОР 1 ОТКАЗ КУРСОР 2 ОТКАЗ

Перейдите на управление индикацией с ПУИ 1 и 2 ■

5.20.6	ОТКАЗ СИГНАЛИЗАЦИИ ЦСО И (ИЛИ) ЗВУКОВОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ
---------------	---

НА ЭКРАНАХ № 1 И № 5 ИЛИ НА КИСС СООБЩЕНИЯ ОБ ОТКАЗАХ С СИМВОЛОМ ПРИВЛЕКАЮЩЕГО ДЕЙСТВИЯ, НО НЕТ ПРОБЛЕСКА ЦСО И (ИЛИ) ЗВУКОВОГО СОПРОВОЖДЕНИЯ

Выполните действия по парированию отказа ■

5.20.7	ПРОПАДАНИЕ (ИСКАЖЕНИЕ) РАДИОЛОКАЦИОННОГО ИЗОБРАЖЕНИЯ НА МФИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
---------------	---

НА ЭКРАНАХ МФИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ ПРОПАЛО (ИСКАЗИЛОСЬ) РАДИОЛОКАЦИОННОЕ ИЗОБРАЖЕНИЕ ИЛИ ПОЯВИЛАСЬ ЗАСВЕТКА В ВИДЕ МОЗАИЧНОГО ПОЛЯ

При пропадании радиолокационного изображения на обоих экранах доложите запрашивайте информацию об опасных метеообразованиях у диспетчера УВД ■

5.20.8	ПОТЕРЯ ИНДИКАЦИИ ПОЛОЖЕНИЯ ПО КРЕНУ И ТАНГАЖУ ИЛИ ГИРОСТАБИЛИЗИРОВАННОГО КУРСА НА КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
---------------	---

НА ЭКРАНЕ КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ СНЯЛИСЬ ШКАЛА ТАНГАЖА, ЛИНИЯ ГРИЗОНТА, ИНДЕКС КРЕНА И ИНДЕКС "ЗЕНИТ" ИЛИ СЧЕТЧИК $\Psi_{\text{ТЕК}}$ ПЕРЕЧЕРКНУТ КРЕСТОМ ЖЕЛТОГО ЦВЕТА (ЗНАЧЕНИЕ КУРСА ПРОПАЛО). ДЕЛЕНИЯ И ОЦИФРОВКА ШКАЛЫ КУРСОВ НЕ ИНДИЦИРУЮТСЯ

Переназначьте функции пилотов или экранов

Перейдите на пилотирование по резервным приборам ■

5.20.9	ПОТЕРЯ ИНДИКАЦИИ $V_{\text{ПР}}$ ($H_{\text{БАР}}$, V_v) НА КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
---------------	--

НА ЭКРАНЕ КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ ЦИФРЫ СЧЕТЧИКА $V_{\text{ПР}}$ ($H_{\text{БАР}}$, УКАЗАТЕЛЯ V_v), ОЦИФРОВКА И ДЕЛЕНИЯ ШКАЛЫ НЕ ОТОБРАЖАЮТСЯ. ШКАЛА $V_{\text{ПР}}$ ($H_{\text{БАР}}$, V_v) ПЕРЕЧЕРКНУТА КРЕСТОМ ЖЕЛТОГО ЦВЕТА

Перейдите на пилотирование по ППКР

При необходимости переназначьте функции экранов ПП ■

5.20.10	ПОТЕРЯ ИНДИКАЦИИ СИМВОЛА СКОЛЬЖЕНИЯ НА КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ
----------------	--

НА ЭКРАНЕ КПИ ЛЕВОМ И (ИЛИ) ПРАВОМ СИМВОЛ СКОЛЬЖЕНИЯ β И ДЕЛЕНИЯ ШКАЛЫ НЕ ОТОБРАЖАЮТСЯ. ЗОНА ИНДИКАЦИИ СКОЛЬЖЕНИЯ ПЕРЕЧЕРКНУТА КРЕСТОМ ЖЕЛТОГО ЦВЕТА

Контролируйте скольжение по АГР ■

5.20.11 ПОТЕРЯ ОДНОГО СРЕДСТВА ИНДИКАЦИИ НАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ НА КПИ ЛЕВОМ (ПРАВОМ)

НА ЭКРАНЕ КПИ ЛЕВОМ (ПРАВОМ) ПРОПАЛИ: СТРЕЛКА ЗАДАННОГО ПУТЕВОГО УГЛА, ИЛИ СТРЕЛКА КУРСОВЫХ УГЛОВ РАДИОСТАНЦИЙ, ИЛИ ЗАДАННОГО АЗИМУТА, ИЛИ СИМВОЛЫ ОТ ЛЗП, ИЛИ ЗАДАННОГО АЗИМУТА, ИЛИ УКАЗАТЕЛЬ "НА/ОТ" АРК, ИЛИ ФОРМУЛЯР РЕЖИМА ВСС, ИЛИ НАИМЕНОВАНИЕ ОЧЕРЕДНОЙ ТОЧКИ МАРШРУТА.
ПЕРЕЧЕРКНУТО КРЕСТОМ ЖЕЛТОГО ЦВЕТА РАССТОЯНИЕ ДО ОЧЕРЕДНОЙ ТОЧКИ МАРШРУТА, ИЛИ ОСТАВШЕЕСЯ ВРЕМЯ ПОЛЕТА ДО ОЧЕРЕДНОЙ ТОЧКИ МАРШРУТА, ИЛИ СЧЕТЧИК КУРСА ВПП, ИЛИ ДАЛЬНОСТЬ ДО DME(ILS) ПОСАДКИ, ИЛИ НАИМЕНОВАНИЕ ЧАСТОТЫ, ДАЛЬНОСТЬ ДО RTC (VOR, ADF, РСБН)




Переназначьте функции пилотов или экранов ■

5.21. СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

5.21.1	АВСА ОТКАЗ
5.21.2	ДКМВ1 И ДКМВ2 ОТКАЗ
5.21.3	МВ1 И МВ2
5.21.4	RTU № 1(2) ОТКАЗ
5.21.5	RTU № 1 И RTU № 2 ОТКАЗ
5.21.6	ПУ 1(2) АВСА ОТКАЗ
5.21.7	НЕРАЗМЫКАНИЕ КНОПКИ "РАДИО"
5.21.8	ПОТЕРЯ ВСЕХ ВИДОВ СВЯЗИ С РАБОЧЕГО МЕСТА ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА

5.21.1 АВСА ОТКАЗ

		КИСС АВСА ОТКАЗ
		МФИ АВСА ОТКАЗ




НЕТ ПРОСЛУШИВАНИЯ ШУМОВ РАДИОСТАНЦИЙ,
САМОПРОСЛУШИВАНИЯ И ОТВЕТА КОРРЕСПОНДЕНТА С РМ ЛЕВОГО И
ПРАВОГО ПИЛОТОВ

**Главный переключатель на абонентских
аппаратах левого и правого пилотов**

в положение "РЕЗ 2"УСТАНОВИТЕ

Учитывайте, что при этом гарнитура левого пилота
подключится к радиостанции МВ № 1, а гарнитура правого –
к радиостанции МВ № 2 ■

5.21.2 ДКМВ1 И ДКМВ2 ОТКАЗ




		КИСС ДКМВ1 И ДКМВ2 ОТКАЗ
		МФИ ДКМВ1 И ДКМВ2 ОТКАЗ

НЕТ ПРОСЛУШИВАНИЯ ШУМОВ РАДИОСТАНЦИЙ,
САМОПРОСЛУШИВАНИЯ И ОТВЕТА КОРРЕСПОНДЕНТА ПРИ ВЕДЕНИИ
СВЯЗИ ЧЕРЕЗ РАДИОСТАНЦИИ ДКМВ ДИАПАЗОНА

Ведите радиосвязь через радиостанции МВ диапазона

При нехватке их дальности действия используйте связь с
другими ВС ■

5.21.3 МВ1 И МВ2

		КИСС МВ1 И МВ2
		МФИ МВ1 И МВ2

НЕТ ПРОСЛУШИВАНИЯ ШУМОВ РАДИОСТАНЦИЙ,
САМОПРОСЛУШИВАНИЯ И ОТВЕТА КОРРЕСПОНДЕНТА ПРИ ВЕДЕНИИ
СВЯЗИ ЧЕРЕЗ РАДИОСТАНЦИИ МВ ДИАПАЗОНА

При включенной системе TCAS:

– наберите код 7600 на ПУ TCAS

При включенном ответчике СО-96 (в режиме А или АС):

– наберите код 7600 на ПУ СО-96




При включенном ответчике СО-96 (в режиме УВД):

– включите сигнал "АВАРИЯ" на ПУ СО-96

Включите сигнал "БЕДСТВО" на ПУ изделия 680.12-5

Действуйте в соответствии с нормативными документами
для данного региона




Установите связь в ДКМВ диапазоне ■

5.21.4	RTU № 1(2) ОТКАЗ
	КИСС RTU № 1(2) ОТКАЗ
	МФИ RTU № 1(2) ОТКАЗ
	RTU № 1(2) ОТКАЗ

ПОГАС ЭКРАН RTU № 1(2)

Управляйте радиостанциями левого (правого) пилота с пульта RTU № 2(1), для чего:

- регулятор "BRT" на отказавшем пульте в **крайнее левое положение** **УСТАНОВИТЕ**
- кнопку "1/2" на исправном пульте **НАЖМИТЕ**
- настройте нужную радиостанцию ■

5.21.5	RTU № 1 И RTU № 2 ОТКАЗ
	КИСС RTU № 1 И RTU № 2 ОТКАЗ
	МФИ RTU № 1 И RTU № 2 ОТКАЗ
	RTU № 1 И RTU № 2 ОТКАЗ

ПОГАСЛИ ЭКРАНЫ RTU № 1 И RTU № 2

При включенной системе TCAS:

- наберите код 7600 на ПУ TCAS

При включенном ответчике СО-96 (в режиме А или АС):

- наберите код 7600 на ПУ СО-96

При включенном ответчике СО-96 (в режиме УВД):

- включите сигнал "АВАРИЯ" на ПУ СО-96

Включите сигнал "БЕДСТВИЕ" на ПУ изделия 680.12-5

Действуйте в соответствии с нормативными документами для данного региона ■

5.21.6 ПУ 1(2) АВСА ОТКАЗ



КИСС

ОТКАЗ ПУ 1(2) АВСА



МФИ

ОТКАЗ ПУ 1(2) АВСА

НЕВОЗМОЖНО ВЫБРАТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ С АБОНЕНТСКОГО АППАРАТА ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА

Галетный переключатель на отказавшем абонентском аппарате в положение "РЕЗ1"УСТАНОВИТЕ

Учитывайте, что оба пилота переходят на работу от одного абонентского аппарата ■

5.21.7 НЕРАЗМЫКАНИЕ КНОПКИ "РАДИО"

НЕРАЗМЫКАНИЕ КНОПКИ "РАДИО" НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА

Галетный переключатель на отказавшем абонентском аппарате в положение "ОТКЛ"УСТАНОВИТЕ

Внешнюю радиосвязь ведите с исправного рабочего места ■

5.21.8 ПОТЕРЯ ВСЕХ ВИДОВ СВЯЗИ С РАБОЧЕГО МЕСТА ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА

ПОТЕРЯ ВСЕХ ВИДОВ СВЯЗИ С РАБОЧЕГО МЕСТА ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ПИЛОТА

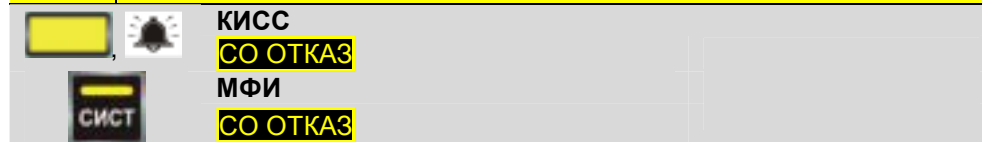
Внешнюю радиосвязь ведите с исправного рабочего места ■

5.22. АППАРАТУРА УВД

СОДЕРЖАНИЕ

5.22.1	СО ОТКАЗ
5.22.2	СРО ОТКАЗ
5.22.3	АТС/S ОТКАЗ ТСАС ОТКАЗ
5.22.4	АТС/S ОТКАЗ
5.22.5	АТС/S И СО ОТКАЗ
5.22.6	ЗАМЕЧАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА О ВЫСОТЕ ПРИ РАБОТЕ ТСАС
5.22.7	ЗАМЕЧАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА О ВЫСОТЕ ПРИ РАБОТЕ СО-96

5.22.1 СО ОТКАЗ



Доложите диспетчеру УВД

СО-96ОТКЛЮЧИТЕ

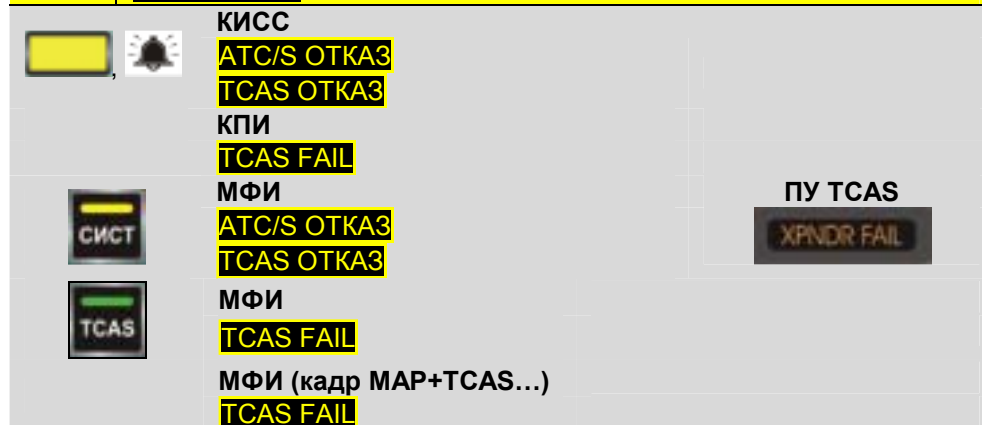
Переключатель на ПУ TCAS в положение, соответствующее необходимому режиму,УСТАНОВИТЕ ■

5.22.2 СРО ОТКАЗ



Доложите диспетчеру УВД ■

**5.22.3 АТС/С ОТКАЗ
TCAS ОТКАЗ**



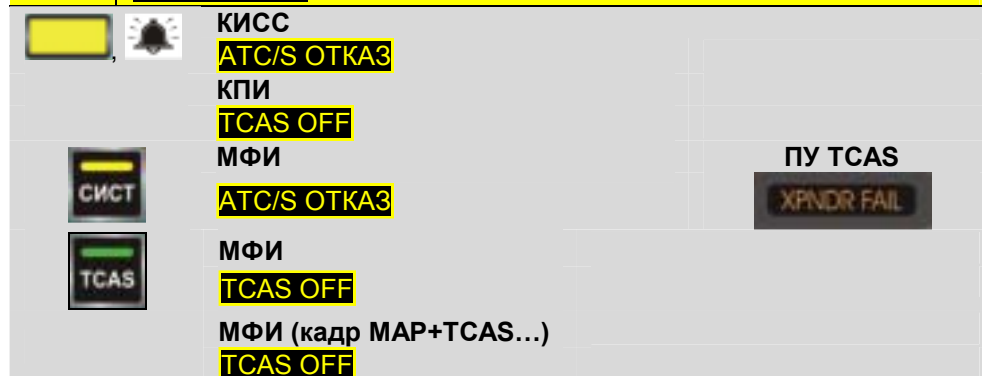
СО-96ВКЛЮЧИТЕ

Переключатель режимов СО-96 в положение, соответствующее необходимому режиму,УСТАНОВИТЕ

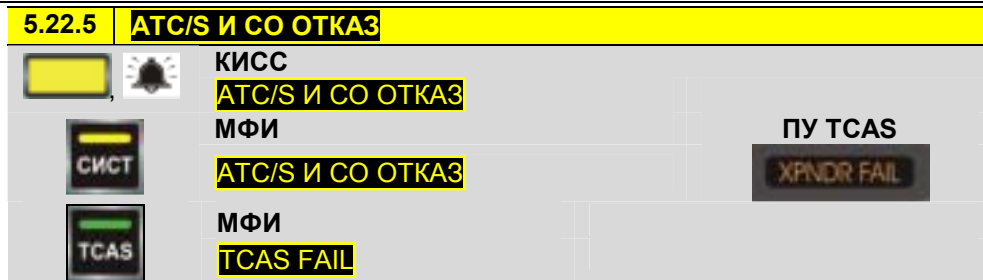
Доложите диспетчеру УВД

Контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами ■

5.22.4 АТС/С ОТКАЗ



Переключатель "ALT SOURCE" на ПУ TCAS в положение "2"УСТАНОВИТЕ ■



Доложите диспетчеру УВД

Контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами ■

5.22.6 | ЗАМЕЧАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА О ВЫСОТЕ ПРИ РАБОТЕ TCAS
ЗАМЕЧАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА О ВЫСОТЕ ПРИ РАБОТЕ TCAS

Переключатель "ALT SOURCE" на ПУ TCAS
в положение "2" УСТАНОВИТЕ

Если работоспособность системы не восстановилась:

– СО-96 ВКЛЮЧИТЕ

– переключатель режимов СО-96 в положение,
соответствующее нужному режиму УСТАНОВИТЕ

– доложите диспетчеру УВД

– контроль воздушного пространства осуществляйте в соответствии с действующими правилами ■

5.22.7 | ЗАМЕЧАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА О ВЫСОТЕ ПРИ РАБОТЕ СО-96
ЗАМЕЧАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА О ВЫСОТЕ ПРИ РАБОТЕ СО-96

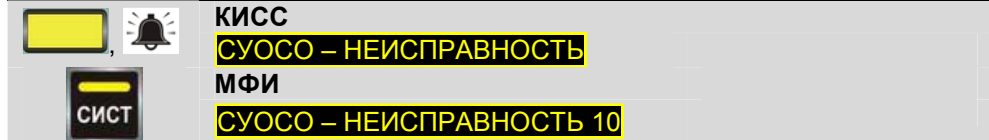
Проконтролируйте высоту полета и доложите диспетчеру УВД ■

5.23. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ОБЩЕСАМОЛЕТНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ

СОДЕРЖАНИЕ

5.23.1	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 10
5.23.2	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 20
5.23.3	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 30
5.23.4	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 11
5.23.5	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 12
5.23.6	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 13
5.23.7	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 14
5.23.8	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 15
5.23.9	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 16
5.23.10	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 17
5.23.11	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 18
5.23.12	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 21
5.23.13	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 22
5.23.14	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 23
5.23.15	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 24
5.23.16	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 25
5.23.17	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 26
5.23.18	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 27
5.23.19	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 28
5.23.20	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 31
5.23.21	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 32
5.23.22	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 33
5.23.23	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 34

5.23.1 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 10






Перед выпуском механизации и шасси переключатель режимов TCAS в положение "TA ONLY".....УСТАНОВИТЕ

Усиьте контроль за воздушной обстановкой

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- возможно ложное срабатывание МТШ
- включен интенсивный обогрев ДАУ на земле
- нет сигнализации перегрева ППД 1, 3 на земле
- нет информации о состоянии СЭС (левый борт), контроль состояния системы необходимо производить по щитку СЭС
- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге при основном торможении
- нет информации о состоянии ГС1, кроме индикации на МФИ давления в ГС1 и уровня жидкости в гидробаке ГС1
- нет сообщения об отказе обогрева левого стекла, контроль обогрева необходимо производить по кнопке-табло
- на пробеге интерцепторы необходимо выпускать вручную
- нет перестройки V_{мд} на левом КПИ по резервному остатку и по выработке топлива из расходных отсеков. Расхождение показаний V_{мд} на КПИ левом и правом. При этом на КИСС будут сообщения "РЕЗЕРВНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛ" и (или) "ТОПЛ ИЗ РАСХОД ОТСЕКА"
- нет перестройки V_{мд} на левом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА"
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ на левом КПИ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание сигнализации "Критический режим" необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м
- нет индикации положения РУЗ на КИСС и МФИ
- нет индикации положения ВК1 на МФИ
- нет индикации давления кислорода в баллоне и времени пользования кислородом для экипажа на МФИ ■

5.23.2	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 20
	КИСС
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ
СИСТ	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 20

Перед выпуском механизации и шасси при заходе на посадку режим "РЕЧЬ" в СРППЗ ОТКЛЮЧИТЕ

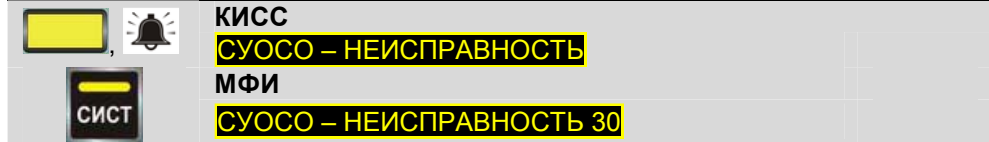
Усиьте контроль за выдерживанием параметров полета и точностью самолетовождения

Проконтролируйте параметры работы САРД

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сигнализации перегрева ППД2 на земле
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ и $V_{\text{мд}}$ по закрылкам на правом КПИ (при этом звуковая и световая сигнализация отсутствует)
- нет информации о состоянии СЭС (правый борт), контроль состояния системы необходимо производить по щитку СЭС
- нет информации о состоянии ГС2, кроме индикации на МФИ давления в ГС2 и уровня жидкости в гидробаке ГС2
- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге при резервном торможении
- нет сообщения об отказе обогрева правого стекла, контроль обогрева необходимо производить по кнопке-табло
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ и ППКР по резервному остатку и по выработке топлива из расходных отсеков. Расхождение показаний $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ и ППКР с левым КПИ. При этом на КИСС будут сообщения "РЕЗЕРВНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛ" и (или) "ТОПЛ ИЗ РАСХОД ОТСЕКА"
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА"
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ на правом КПИ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание сигнализации "Критический режим" и МТШ необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м
- нет индикации положения ВК2 на МФИ ■

5.23.3 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 30

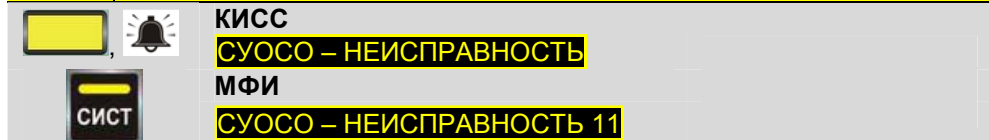


Проконтролируйте параметры работы САРД.

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сигнализации перегрева ППДЗ на земле;
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ и $V_{\text{мд}}$ по закрылкам на левом КПИ (при этом звуковая и световая сигнализация отсутствует);
- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге.
- нет индикации давления в тормозах на МФИ
- нет индикации "НС РЕЗЕРВ" на МФИ
- нет индикации ВСУ на КИСС и МФИ
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на левом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА" ■

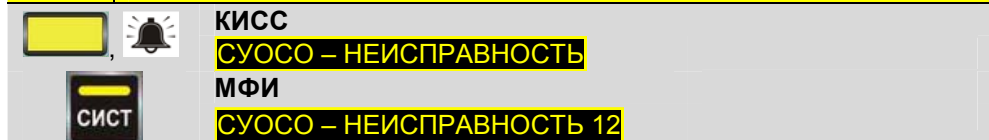
5.23.4 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 11



УЧИТЫВАЙТЕ что:




- возможно ложное срабатывание МТШ;
- включен интенсивный обогрев ДАУ на земле;
- нет сигнализации перегрева ППД 1, 3 на земле.
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на левом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА" ■

5.23.5 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 12



УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сигнализации перегрева ППД 1 на земле;
- нет информации о состоянии СЭС (левый борт), контроль состояния системы необходимо производить по щитку СЭС ■




5.23.6	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 13
	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 13
	

Перед выпуском механизации и шасси переключатель режимов TCAS в положение "TA ONLY"..... УСТАНОВИТЕ

Усильте контроль за воздушной обстановкой




УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге
- нет информации о состоянии ГС1, кроме индикации на МФИ давления в ГС1 и уровня жидкости в гидробаке ГС1
- на пробеге интерцепторы необходимо выпускать вручную
- нет перестройки Vmd на левом КПИ по резервному остатку. Расхождение показаний Vmd на левом КПИ с правым КПИ и ППКР. При этом на КИСС будет сообщение "РЕЗЕРВНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛ"
- нет перестройки Vmd на левом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА"
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ на левом КПИ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание сигнализации "Критический режим" необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м ■

5.23.7	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 14
	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 14
	




УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет информации о состоянии СЭС (левый борт), контроль состояния системы необходимо производить по щитку СЭС
- нет индикации положения РУЗ на КИСС и МФИ
- нет индикации давления кислорода в баллоне и времени пользования кислородом для экипажа на МФИ ■

5.23.8	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 15
	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 15
	




УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге при основном торможении
- нет информации о состоянии ГС1, кроме индикации на МФИ давления в ГС1 и уровня жидкости в гидробаке ГС1
- нет индикации положения ВК1 на МФИ ■

5.23.9	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 16
	КИСС
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 16




УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сообщения об отказе обогрева левого стекла, контроль обогрева необходимо производить по кнопке-табло
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ на левом КПИ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание сигнализации "Критический режим" необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м ■

5.23.10	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 17
	КИСС
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 17

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на левом КПИ по выработке топлива из расходных отсеков. Расхождение показаний $V_{\text{мд}}$ на левом КПИ с правым КПИ и ППКР. При этом на КИСС будет сообщение "ТОПЛ ИЗ РАСХОД ОТСЕКА" ■




5.23.11	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 18
	КИСС
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 18

Перед выпуском механизации и шасси переключатель режимов TCAS в положение "TA ONLY"УСТАНОВИТЕ

Усиьте контроль за воздушной обстановкой

УЧИТЫВАЙТЕ что:




- возможно срабатывание МТШ ■

5.23.12	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 21
	КИСС
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ
	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 21

Проконтролируйте параметры работы САРД

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сигнализации перегрева ППД2 на земле ■




5.23.13	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 22
	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 22
	

Перед выпуском механизации и шасси при заходе на посадку режим "РЕЧЬ" в СРППЗ ОТКЛЮЧИТЕ

Усильте контроль за выдерживанием параметров полета и точностью самолетовождения

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сигнализации перегрева ППД2 на земле
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ и $V_{\text{мд}}$ по закрылкам на правом КПИ (при этом звуковая и световая сигнализация отсутствует)
- нет информации о состоянии СЭС (правый борт), контроль состояния системы необходимо производить по щитку СЭС
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА"
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ на правом КПИ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание сигнализации "Критический режим" необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м (FL 310) ■

5.23.14	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 23
	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 23
	

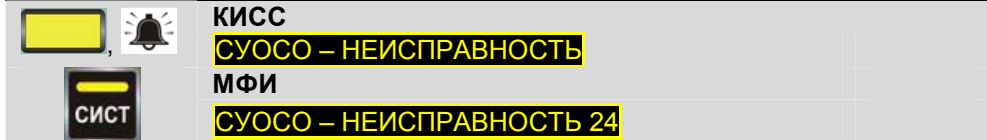
Перед выпуском механизации и шасси при заходе на посадку режим "РЕЧЬ" в СРППЗ ОТКЛЮЧИТЕ

Усильте контроль за выдерживанием параметров полета и точностью самолетовождения

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет информации о состоянии ГС2, кроме индикации на МФИ давления в ГС2 и уровня жидкости в гидробаке ГС2
- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ и ППКР по резервному остатку. Расхождение показаний $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ и ППКР с левым КПИ. При этом на КИСС будет сообщение "РЕЗЕРВНЫЙ ОСТАТОК ТОПЛ"
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА"
- возможно срабатывание МТШ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание МТШ необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м (FL 310) ■

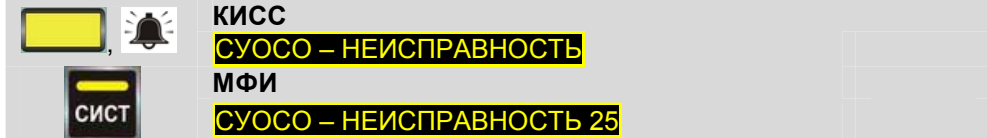
5.23.15 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 24



УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет информации о состоянии СЭС (правый борт), контроль состояния системы необходимо производить по щитку СЭС ■

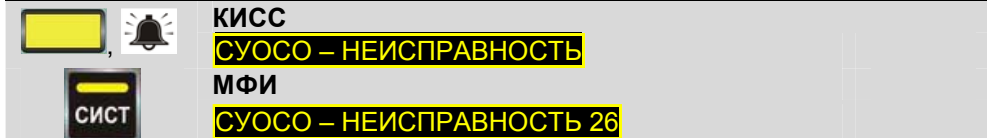
5.23.16 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 25



УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет информации о состоянии ГС2, кроме индикации на МФИ давления в ГС2 и уровня жидкости в гидробаке ГС2
- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге при резервном торможении
- нет индикации положения ВК2 на МФИ ■

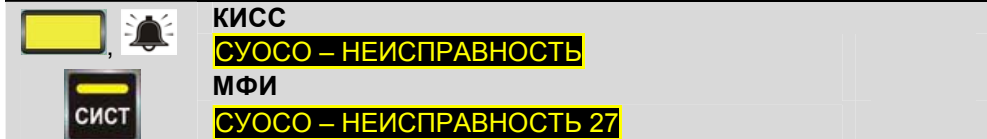
5.23.17 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 26



УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сообщения об отказе обогрева правого стекла, контроль обогрева необходимо производить по кнопке-табло
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ на правом КПИ по выпуску интерцепторов при выполнении экстренного снижения. Если произошло срабатывание сигнализации "Критический режим" и срабатывание МТШ необходимо убрать интерцепторы. Повторный выпуск интерцепторов производите на высоте менее 9600 м (FL 310) ■

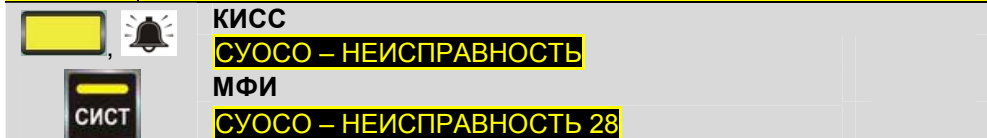
5.23.18 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 27



УЧИТЫВАЙТЕ что:




- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ и ППКР по выработке топлива из расходных отсеков. Расхождение показаний $V_{\text{мд}}$ на правом КПИ и ППКР с левым КПИ. При этом на КИСС будет сообщение "ТОПЛ ИЗ РАСХОД ОТСЕКА" ■

5.23.19 СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 28






УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ и $V_{\text{мд}}$ по закрылкам на правом КПИ. При этом звуковая и световая сигнализация отсутствует ■




5.23.20	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 31
 , 	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 31

Проконтролируйте параметры работы САРД ■

5.23.21	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 32
 , 	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 32




УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет сигнализации перегрева ППДЗ на земле
- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ и $V_{\text{мд}}$ по закрылкам на левом КПИ (при этом звуковая и световая сигнализация отсутствуют)
- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге
- нет перестройки $V_{\text{мд}}$ на левом КПИ по выпущенному положению шасси. Возможно срабатывание сигнализации "СКОРОСТЬ ВЕЛИКА"
- нет индикации "НС РЕЗЕРВ" на МФИ ■

5.23.22	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 33
 , 	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 33

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет автоматического включения вентиляторов колес на пробеге
- нет индикации давления в тормозах на МФИ
- нет индикации давления НС РЕЗЕРВ на МФИ ■

5.23.23	СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 34
 , 	КИСС СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ
	МФИ СУОСО – НЕИСПРАВНОСТЬ 34

УЧИТЫВАЙТЕ что:

- нет перестройки $\alpha_{\text{доп}}$ и $V_{\text{мд}}$ по закрылкам на левом КПИ. При этом звуковая и световая сигнализация отсутствует ■

5.24. ПОВРЕЖДЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА

СОДЕРЖАНИЕ

5.24.1 ПОВРЕЖДЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА

5. 24

5.24.1 ПОВРЕЖДЕНИЕ КОНСТРУКЦИИ САМОЛЕТА

ОБНАРУЖЕНО ИЛИ МОЖНО ПРЕДПОЛОЖИТЬ, ЧТО САМОЛЕТ ПОВРЕЖДЕН В РЕЗУЛЬТАТЕ СТОЛКНОВЕНИЯ С ПТИЦЕЙ, ВОЗДЕЙСТВИЯ МОЛНИЕВОГО РАЗРЯДА, ИЛИ ПОПАДАНИЯ ФРАГМЕНТОВ ЛЬДА С ПЕРЕДНЕРАСПОЛОЖЕННЫХ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ НА ЗАДНЕРАСПОЛОЖЕННЫЕ, РАЗРУШЕНИЕ РОТОРОВ ДВИГАТЕЛЕЙ ИЛИ ДРУГИЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ КОНСТРУКЦИЙ ПЛАНЕРА ИЛИ ПОЯВЛЕНИЕ ПОСТОРОННЕГО ШУМА И ВИБРАЦИИ В РАЙОНЕ ПЕРЕДНЕЙ ИЛИ ОСНОВНЫХ ОПОР ШАССИ

Доложите диспетчеру УВД

Примите решение о продолжении полета или посадке на ближайший пригодный аэродром или площадку

НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ в полете:

– скорость 400 км/ч

– максимальную маневренную перегрузку . 1,5

НЕ ДОПУСКАЙТЕ в полете перегрузку ниже 0,6

В полете избегайте резких маневров и зон с интенсивной турбулентностью

При разрушении обтекателя РЛС возможна интенсивная тряска кабины, искажения показаний указателей скорости и угла атаки

В случае резких колебаний показаний приборов режим полета выдерживайте сохранением постоянного угла тангажа по КПИ или визуально

Контролируйте значение скорости путем сличения с путевой скоростью от СНС. На высоте ниже 1000 м пилотирование можно осуществлять по путевой скорости, прибавляя (вычитая) составляющую скорости ветра ■

5.25. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШУ

СОДЕРЖАНИЕ

5.25.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ
5.25.2 ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ
5.25.3 ВЫПОЛНЕНИЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА СУШУ
5.25.4 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ С УБРАННОЙ ИЛИ НЕИСПРАВНОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ ШАССИ
5.25.5 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ С НЕВЫПУЩЕННЫМИ ОСНОВНЫМИ ОПОРАМИ ШАССИ И ВЫПУЩЕННОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ
5.25.6 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ С ОДНОЙ НЕВЫПУЩЕННОЙ ОСНОВНОЙ ОПОРОЙ
5.25.7 АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ ПО ПОКИДАНИЮ САМОЛЕТА НА СУШУ
5.25.8 ЭВАКУАЦИЯ ЛЕЖАЧЕГО ПАССАЖИРА
5.25.9 ПОРЯДОК ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА ЧЕРЕЗ ФОРТОЧКУ ИЛИ ЛЮК ДВЕРИ ЭКИПАЖА

5.25.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

Решение об аварийной посадке на сушу принимает КВС.

Аварийную посадку вне аэродрома выполняйте, по возможности, против ветра. Направление ветра у земли определяйте по дыму, пыли и другим характерным признакам.

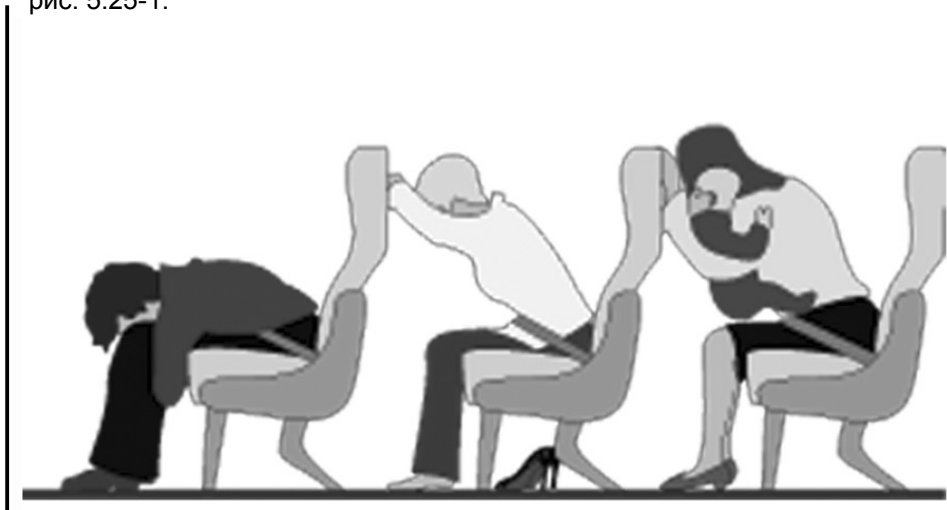
При посадке на густой лес, кустарник или посевы принимайте за уровень земли верхушки деревьев, кустарника или посевов и с учетом этого выполняйте выравнивание самолета.

В гористой местности аварийную посадку выполняйте на восходящий склон.

Аварийную посадку выполняйте, по возможности, с минимальным остатком топлива и задней центровкой в пределах допустимой.

Всю предварительную подготовку пассажиров к аварийной посадке на сушу, их инструктаж и проверку принятых мер безопасности закончите до момента приземления.

Рекомендуемые позы при аварийной посадке на сушу показаны на рис. 5.25-1.



18048-21

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПОЗЫ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ НА СУШУ

Рис. 5.25-1

После принятия решения КВС о выполнении аварийной посадки и получения команды "Приготовиться к аварийной посадке" не ожидайте дополнительной команды о начале аварийной эвакуации. Сигналом к началу эвакуации является остановка самолета.

Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

Аварийными выходами для эвакуации пассажиров являются:
передняя и задняя служебные двери по правому борту;
передняя и задняя входные двери по левому борту.

Пассажиры эвакуируются через выходы, указанные членами экипажа.

Схемы покидания самолета на сушу показаны на рис. 5.25-2.

Данные схемы применены для всех компоновок пассажирского салона.

ПРИМЕЧАНИЕ. При отсутствии пассажиров экипаж покидает самолет через безопасные аварийные выходы в следующей очередности:

- бортпроводники;
- старший бортпроводник;
- второй пилот;
- командир воздушного судна.

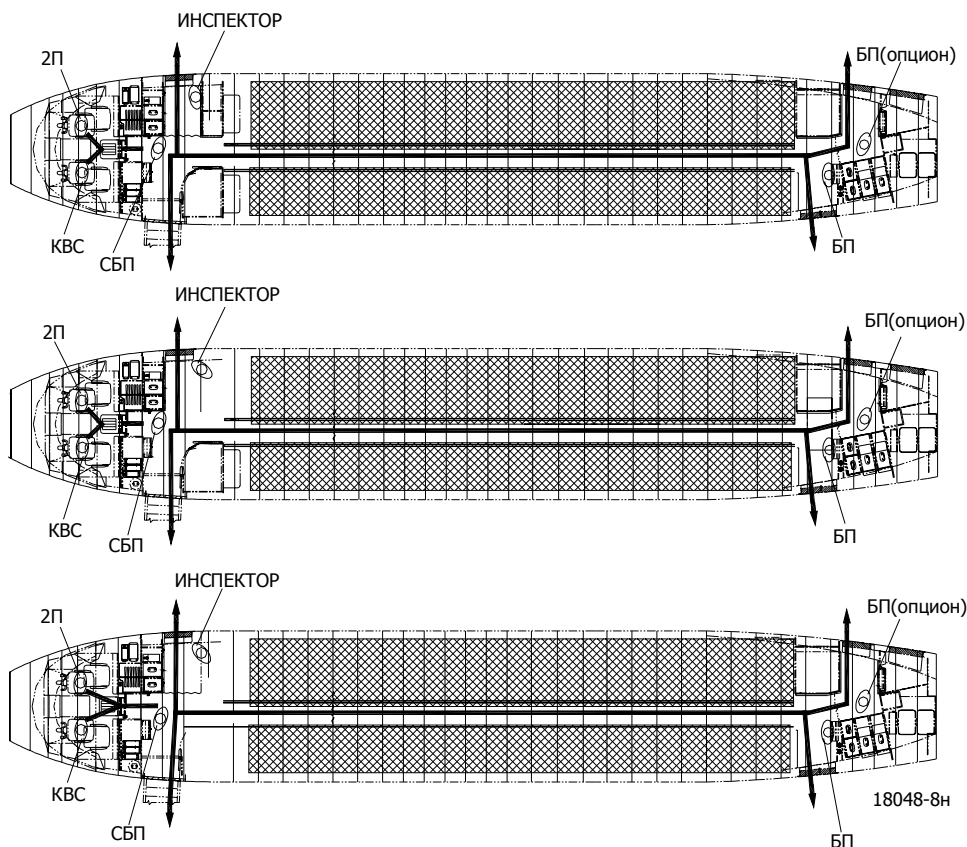


СХЕМА АВАРИЙНОГО ПОКИДАНИЯ НА СУШУ С МЕСТАМИ РАСПОЛОЖЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ЭВАКУАЦИИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНИЕ И ЗАДНИЕ ВЫХОДЫ

Рис. 5.25-2 ■

5.25.2 ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ

После принятия решения об аварийной посадке на сушу:

Подайте команду экипажу "Приготовиться к аварийной посадке"

Наберите код 7700 на ПУ TCAS и ПУ СО-96

Включите сигнал "АВАРИЯ" на ПУ СО-96

Включите сигнал "БЕДСТВО" на ПУ изделия 680.12-5

Кнопку-табло "АВАРИЯ-АРМ" ПУ изделия

АРМ-406ПНАЖМИТЕ

Доложите Службе УВД об аварии и местонахождении самолета

ТЕКСТ АВАРИЙНОЙ ПЕРЕДАЧИ СЛУЖБЕ УВД

МЕЙДЕЙ 3 раза

Обратитесь к пассажирам со следующим текстом

ВНИМАНИЕ!

ГОВОРИТ КОМАНДИР СУДНА. САМОЛЕТ НЕИСПРАВЕН, ВОЗМОЖНА АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА. НА БОРТУ ИМЕЕТСЯ НЕОБХОДИМОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. МЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ НАЗЕМНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ, И ОНИ ПРИНИМАЮТ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ. СОХРАНЯЙТЕ ПОЛНОЕ СПОКОЙСТВИЕ. ОСТАВАЙТЕСЬ НА СВОИХ МЕСТАХ. ТОЧНО ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ УКАЗАНИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

Включите световые табло "ВЫХОД", "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ", аварийное освещение

Разместитесь в креслах, застегните привязные ремни

Застопорите плечевые ремни

Кнопки-табло "1 ДВИГ ОТБОР",

"2 ДВИГ ОТБОР"НАЖМИТЕ

На высоте 500-600 м кнопку-табло

"АВАР РАЗГЕРМ" на ПУ САРДНАЖМИТЕ

Действия бортпроводников:

- зафиксируйте съемное оборудование буфетов, уберите в туалет съемные детские люльки, которые размещены на жестких перегородках (при их наличии) (СБП, БП)
- убедитесь, что съемное оборудование переднего и заднего буфетов зафиксировано, ручная кладь и багаж пассажиров размещены под пассажирскими креслами и в багажных полках (СБП, БП)
- убедитесь, что багажные полки закрыты (СБП, БП)
- шторы в проходах зафиксируйте в открытом положении (СБП, БП)
- спинки пассажирских кресел зафиксируйте в крайнем поднятом положении (СБП, БП)
- проконтролируйте застегнутое и затянутое положение привязных ремней пассажиров (СБП, БП)
- подберите двух физически развитых пассажиров, которые будут оказывать вам помощь при эвакуации, находясь вне самолета (эвакуирующихся первыми), проинструктируйте их о необходимых действиях (СБП, БП)
- при необходимости изменения центровки, по команде КВС, пересадите пассажиров на свободные места (СБП)





- внимательно наблюдайте за поведением пассажиров, успокаивайте людей, склонных к панике, а при возникновении паники примите все меры по ее ликвидации (СБП, БП)
- проинструктируйте пассажиров о действиях и мерах безопасности при посадке на сушу, ознакомьте их с расположением аварийных выходов и способами их открытия, доведите до них текст информации, изложенной ниже (СБП)

Информация старшего бортпроводника для пассажиров:

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАЖИГАЛКИ;
- СНЯТЬ ОБУВЬ НА ВЫСОКИХ КАБЛУКАХ, НАДЕТЬ УДОБНУЮ ОБУВЬ, ЕСЛИ ЕСТЬ В НАЛИЧИИ;
- РАССТЕГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- ЗАСТЕГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ БУДЕТ ДАНА КОМАНДА "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

ПО ЭТОЙ КОМАНДЕ ВЫ ДОЛЖНЫ ПРИНЯТЬ ПОЗЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ, И ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА.

ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ, ПО КОМАНДЕ БОРТПРОВОДНИКА И, ОСТАВАЯСЬ НА СВОЕМ МЕСТЕ, ОЖИДАТЬ КОМАНДУ "ЭВАКУИРОВАТЬСЯ".

ПО КОМАНДЕ "ЭВАКУИРОВАТЬСЯ" ВЫ ДОЛЖНЫ ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

ПРИ ЭВАКУАЦИИ НЕОБХОДИМО:

- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ ЭКИПАЖЕМ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ ВАМ БУДЕТ УКАЗАН.

- убедитесь в принятии пассажирами фиксированной позы и готовности пассажиров к посадке на сушу, доложите КВС (СБП, БП)
- займите свое место в кресле, застегните и туго затяните привязные ремни (СБП, БП) ■

5.25.3 ВЫПОЛНЕНИЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА СУШУ

Выполните заход на посадку и посадку как при нормальной посадке с учетом следующих особенностей:

Выберите площадку для посадки (при посадке вне аэродрома)

Примите решение о посадке с выпущенным или убранном шасси

При посадке с убранном шасси учитывайте следующие особенности:

Подайте команду экипажу "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

Перед посадкой кнопки-табло

"1 МЕХАН СТОПКРАН 2" НАЖМИТЕ

После касания обесточьте самолет

ВНИМАНИЕ. НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПОСАДКИ С БОЛЬШИМИ УГЛАМИ АТАКИ ■

5.25.4 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ С УБРАННОЙ ИЛИ НЕИСПРАВНОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ ШАССИ

ВНИМАНИЕ! ПОСЛЕ УСТАНОВКИ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ УПРАВЛЕНИЯ УБОРКОЙ-ВЫПУСКОМ ШАССИ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫПУСК" НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ ВЫПУЩЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ ПОШ НИ В ОДНОМ КАНАЛЕ СИГНАЛИЗАЦИИ

Выполните заход на посадку и посадку как при нормальной посадке с учетом следующих особенностей:

Выполните действия экипажа перед аварийной посадкой

Выполните проход над ВПП для визуального контроля положения стоек шасси с КДП

Подайте команду экипажу "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

Посадку выполняйте на основные опоры шасси

После касания основными опорами шасси кнопки-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН 2"НАЖМИТЕ

После приземления как можно дольше удерживайте носовую часть фюзеляжа от опускания отклонением штурвала на себя

Направление движения на пробеге выдерживайте отклонением РН и элеронов

На возможно минимальной скорости плавно опустите носовую часть фюзеляжа на полосу

Обесточьте самолет

После опускания носовой части фюзеляжа примените основное торможение ■

5.25.5 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ С НЕВЫПУЩЕННЫМИ ОСНОВНЫМИ ОПОРАМИ ШАССИ И ВЫПУЩЕННОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ

ВНИМАНИЕ! ПОСЛЕ УСТАНОВКИ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ УПРАВЛЕНИЯ УБОРКОЙ-ВЫПУСКОМ ШАССИ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫПУСК" НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ ВЫПУЩЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ ООШ НИ В ОДНОМ КАНАЛЕ СИГНАЛИЗАЦИИ

Посадку выполняйте на грунтовую ВПП или подготовленную ИВПП

Выполните действия экипажа перед аварийной посадкой

Выполните заход на посадку и посадку как при нормальной посадке с $\delta_3=40^\circ$ и с учетом следующих особенностей:

Выполните проход над ВПП для визуального контроля положения стоек шасси с КДП

Перед заходом на посадку уберите ПОШ

Если ПОШ убралась, выполните аварийную посадку в соответствии с п. 5.25.3

Если ПОШ не убралась:

Подайте команду экипажу "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

Перед посадкой кнопки-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН 2" НАЖМИТЕ

Посадку выполняйте, выдерживая угол тангажа около 5° , скорости касания приведены в таблице:

Вес самолета, тс	25	28	30	32	34	36,25	37	39	43,35
Скорость касания, км/ч	170	180	187	194	200	207	209	215	228

ВНИМАНИЕ. НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ САМОЛЕТА НА МАЛЫХ УГЛАХ АТАКИ, УДАРА О ЗЕМЛЮ КОЛЕСАМИ ПОШ И КРЕНА САМОЛЕТА

После касания обесточьте самолет ■

5.25.6 ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ С ОДНОЙ НЕВЫПУЩЕННОЙ ОСНОВНОЙ ОПОРОЙ

ВНИМАНИЕ! ПОСЛЕ УСТАНОВКИ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ УПРАВЛЕНИЯ УБОРКОЙ-ВЫПУСКОМ ШАССИ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫПУСК" НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ ВЫПУЩЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ ОДНОЙ ИЗ ООШ НИ В ОДНОМ КАНАЛЕ СИГНАЛИЗАЦИИ

Выполните заход на посадку и посадку как при нормальной посадке с учетом следующих особенностей:

Выполните действия экипажа перед аварийной посадкой

Выполните проход над ВПП для визуального контроля положения стоек шасси с КДП

Подайте команду экипажу "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

Посадку выполняйте с небольшим креном на выпущенную ООШ

После касания основной опорой шасси кнопки-табло "1 МЕХАН СТОПКРАН 2" НАЖМИТЕ

После приземления опустите на ВПП ПОШ

На пробеге как можно дольше удерживайте самолет до касания крылом ВПП

Перед касанием крылом ВПП установите штурвал в нейтральное положение (по элеронам)

Обесточьте самолет

В момент касания ВПП крылом затормозите колеса выпущенной ООШ ■

5.25.7 АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ ПО ПОКИДАНИЮ САМОЛЕТА НА СУШУ

Действия летного экипажа после остановки самолета:

- подайте команду эвакуироваться (КВС)
- расстопорите и откатите кресло назад (КВС, 2П)
- снимите гарнитур (КВС, 2П)
- расстегните привязные ремни (КВС, 2П)

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. 2П после остановки самолета должен принять участие в организации аварийной эвакуации.
 2. При наличии на борту самолета инспектора, последний оказывает помощь СБП в организации аварийной эвакуации пассажиров.
- войдите в пассажирский салон и подойдите к аварийному выходу, где требуется помощь в организации аварийной эвакуации (2П)
 - оцените обстановку через иллюминатор (2П)
 - откройте аварийный выход (2П)
 - организуйте эвакуацию пассажиров (2П)
 - после эвакуации пассажиров возьмите топор, аптечки и эвакуируйтесь из самолета (2П)
 - убедитесь, что все пассажиры и экипаж покинули самолет (КВС)
 - возьмите аварийную радиостанцию и радиомаяк и эвакуируйтесь из самолета (КВС)
 - отойдите от самолета вместе с экипажем и отведите пассажиров на безопасное расстояние (не менее 100 м) (КВС, 2П)
 - не разрешайте никому из пассажиров возвращаться в самолет до окончания эвакуации, и пока не будет полной гарантии, что нет пожара или опасности взрыва (КВС, 2П)





Действия бортпроводников после остановки самолета:

- ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Не ожидайте дополнительной команды от КВС о начале аварийной эвакуации. Сигналом к началу эвакуации является остановка самолета.
2. При наличии на борту самолета второго БП он оказывает помощь БП в организации аварийной эвакуации пассажиров

Действия СБП после остановки самолета:

- расстегните привязные ремни
- подойдите к передней входной двери
- через иллюминатор оцените степень опасности эвакуации людей через переднюю входную дверь
- при отсутствии опасности откройте входную дверь
- подойдите к передней служебной двери
- через иллюминатор оцените степень опасности эвакуации людей через переднюю служебную дверь
- при отсутствии опасности откройте переднюю служебную дверь
- голосом привлечите внимание пассажиров
- организуйте эвакуацию пассажиров через безопасные выходы
- не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода, пресекайте попытки пассажиров взять с собой ручную кладь
- убедитесь, что все пассажиры покинули самолет, и покиньте его

Действия БП после остановки самолета:

- расстегните привязные ремни
- подойдите к задней входной двери
- через иллюминатор оцените степень опасности эвакуации людей через заднюю входную дверь
- при отсутствии опасности откройте заднюю входную дверь
- подойдите к задней служебной двери
- через иллюминатор оцените степень опасности эвакуации людей через заднюю служебную дверь
- при отсутствии опасности откройте заднюю входную дверь
- голосом привлечите внимание пассажиров, для усиления громкости используйте электромегафон
- организуйте эвакуацию пассажиров через все безопасные выходы
- не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода, пресекайте попытки пассажиров взять с собой ручную кладь
- возьмите аварийные запасы (при наличии на борту) и выбросите их за борт
- убедитесь, что все пассажиры покинули самолет, и покиньте его
- отойдите от самолета вместе с экипажем и отведите пассажиров на безопасное расстояние (не менее 100 м) (СБП, БП)
- не разрешайте никому из пассажиров возвращаться в самолет до окончания эвакуации, и пока не будет полной гарантии, что нет пожара или опасности взрыва (СБП, БП)
- организуйте сбор пассажиров на безопасном расстоянии от самолета и обустройте временный лагерь (СБП, БП)

ПРИМЕЧАНИЕ. При отсутствии пожара и опасности взрыва заберите из самолета запасы воды и продуктов ■

5.25.8 ЭВАКУАЦИЯ ЛЕЖАЧЕГО ПАССАЖИРА

Эвакуацию лежащего пассажира после аварийной посадки самолета выполняйте через заднюю входную дверь (левый борт) или через переднюю служебную дверь (правый борт) после эвакуации всех пассажиров

Эвакуация лежащего пассажира через заднюю входную дверь:

- проверьте фиксацию лежащего пассажира к носилкам привязными ремнями (КВС)
- откиньте стеклянную перегородку в районе 35-36 шпангоутов (БП)
- опустите подголовник носилок, если он был поднят (2П)
- выньте две шпильки, фиксирующие носилки к раме в районе головы пассажира (2П)
- вынесите носилки с пассажиром через заднюю входную дверь (КВС, 2П)

Эвакуация лежащего пассажира через переднюю служебную дверь:

- проверьте фиксацию лежащего пассажира к носилкам привязными ремнями (КВС)
- откройте откидную панель передней перегородки гардероба в районе 11 шпангоута (СБП)
- опустите подголовник носилок, если он был поднят (2П)
- выньте две шпильки, фиксирующие носилки к раме в районе головы пассажира (2П)
- вынесите носилки с пассажиром через переднюю служебную дверь (КВС, 2П) ■

5.25.9 ПОРЯДОК ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА ЧЕРЕЗ ФОРТОЧКУ ИЛИ ЛЮК ДВЕРИ ЭКИПАЖА

При полетах без пассажиров аварийная эвакуация производится следующим образом:

Порядок эвакуации через форточки:

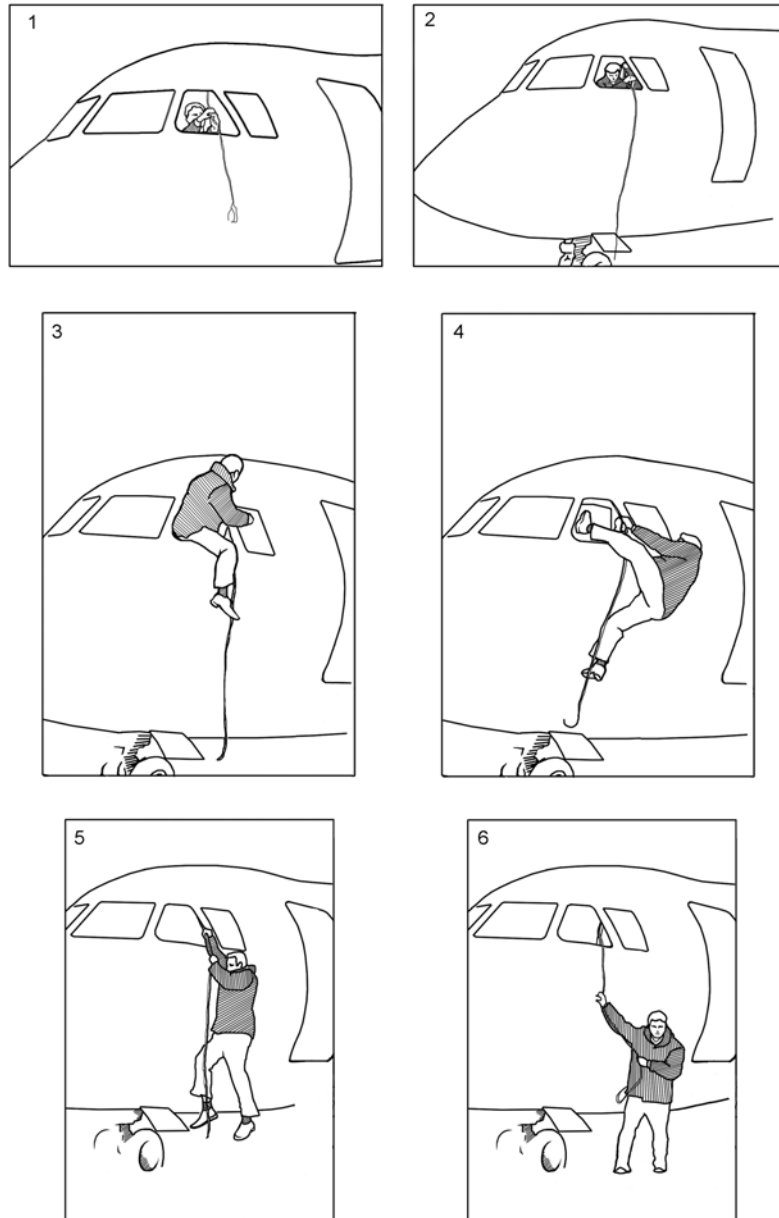
- а) через левую форточку:
 - командир воздушного судна
 - инспектор
 - второй пилот
- б) через правую форточку:
 - второй пилот
 - инспектор
 - командир воздушного судна

Порядок действий экипажа при эвакуации через форточки:

- а) общая часть:
 - откатите кресла в крайнее заднее положение
 - откройте форточку
 - снимите гарнитуру
 - расстегните привязные ремни
 - снимите крышку с канатом и выбросить ее в проем форточки
- б) эвакуация через левую форточку:
 - встаньте правой ногой на кресло, удерживаясь правой рукой за канат, а левой рукой за задний обрез проема
 - вынесите левую ногу в проем форточки
 - пролезьте через проем форточки головой вперед
 - взявшись левой рукой за канат, подтяните правую ногу
 - спуститесь вниз по канату



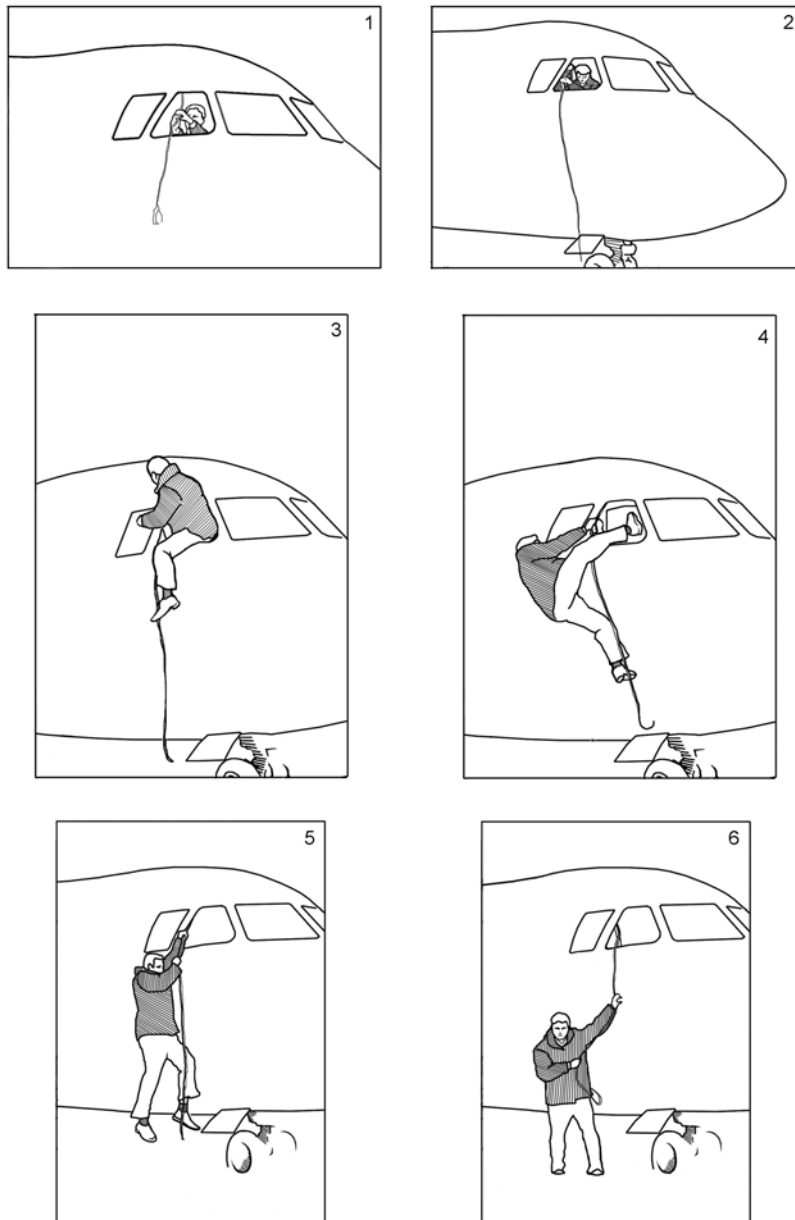
- в) эвакуация через правую форточку:
- встаньте левой ногой на кресло, удерживаясь левой рукой за канат, а правой рукой за задний обрез проема
 - вынесите правую ногу в проем форточки
 - пролезьте через проем форточки головой вперед
 - взявшись правой рукой за канат, подтяните левую ногу
 - спуститесь вниз по канату



18052-2

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА ЧЕРЕЗ
ЛЕВУЮ ФОРТОЧКУ

Рис. 5.25-3



18052-1

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА ЧЕРЕЗ
ПРАВУЮ ФОРТОЧКУ

Рис. 5.25-4

Порядок эвакуации через люк двери кабины экипажа:

- а) порядок прохода через проем люка:
- инспектор (встает и снимает крышку люка)
 - второй пилот (при отсутствии инспектора, встает и снимает крышку люка)
 - командир воздушного судна
- б) крышку люка необходимо снять и бросить на пол кабины экипажа ■

5.26. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА ВОДУ

СОДЕРЖАНИЕ

5.26.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

5.26.2 ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ НА ВОДУ

5.26.3 ВЫПОЛНЕНИЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА ВОДУ

5.26.4 АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ ПРИ ЭВАКУАЦИИ НА ВОДУ

5.26.5 ЭВАКУАЦИЯ ЛЕЖАЧЕГО ПАССАЖИРА

5.26.1 ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

Решение об аварийной посадке самолета на воду принимает командир воздушного судна.

Посадку на воду выполняйте, по возможности, с минимальным остатком топлива.

Посадку на воду выполняйте как можно ближе к береговой черте или кораблям.

При ветре до 12 м/с посадку выполняйте в направлении, параллельном гребню волны, не допуская сноса, при более сильном ветре – против ветра на восходящий склон волны.

Для определения силы ветра используйте следующие признаки:

- белые "гребешки" отсутствуют – скорость ветра от 0 до 6 м/с;
- небольшое количество белых "гребешков" – скорость ветра от 6 до 10 м/с;
- большое количество белых "гребешков" – скорость ветра больше 10 м/с.

При посадке на зеркальную поверхность воды для определения высоты полета используйте барометрические высотомеры, радиовысотомеры и видимые ориентиры.

В лунную безветренную ночь посадку выполняйте по направлению лунной дорожки.

Всю предварительную подготовку пассажиров к аварийной посадке на воду, их инструктаж и проверку принятых мер безопасности закончите до момента приводнения.

Рекомендуемые позы при аварийной посадке на воду показаны на рис. 5.26-1.





18048-21

РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПОЗЫ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ НА ВОДУ

Рис. 5.26-1

Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

Аварийными выходами для эвакуации пассажиров являются:

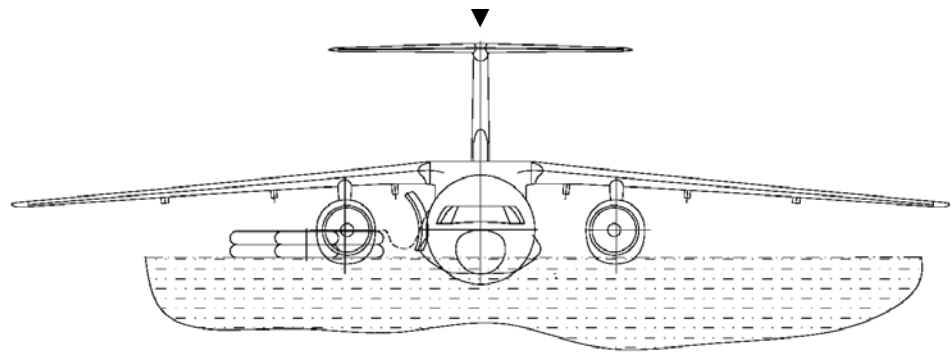
- передняя входная и служебная двери;
- задняя входная и служебная двери.

Пассажиры эвакуируются через выходы, указанные членами экипажа.

Расположение самолета при посадке на воду приведено на рис. 5.26-2.

Схемы эвакуации на воду приведены на рис. 5.26-3, 5.26-4, 5.26-5.

Данные схемы применены для всех компоновок пассажирского салона.



РАСПОЛОЖЕНИЕ САМОЛЕТА ПРИ ПОСАДКЕ НА ВОДУ

Рис. 5.26-2

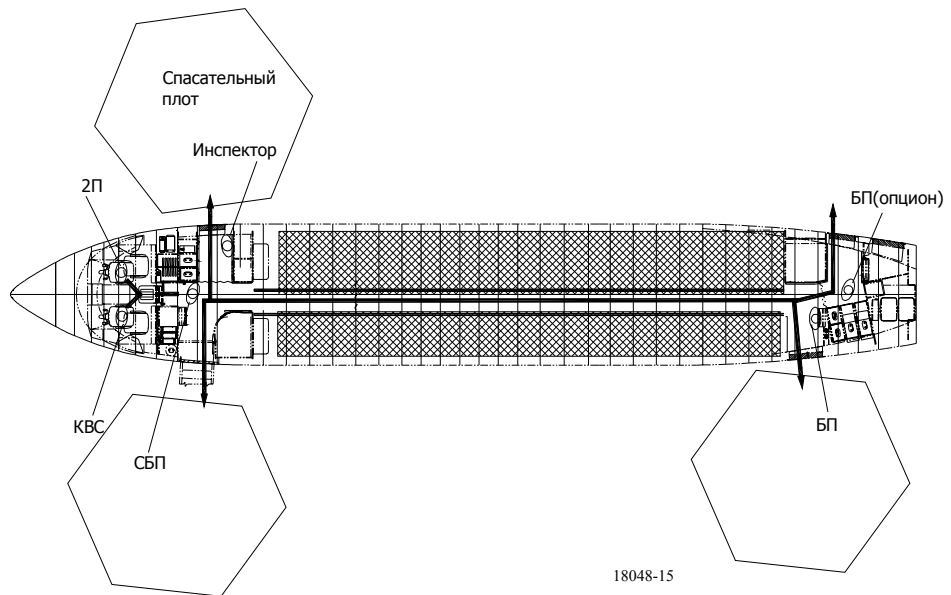


СХЕМА АВАРИЙНОГО ПОКИДАНИЯ НА ВОДУ С МЕСТАМИ
РАСПОЛОЖЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ЭВАКУАЦИИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНЮЮ
ВХОДНУЮ, ЗАДНЮЮ ВХОДНУЮ ДВЕРИ, ПЕРЕДНЮЮ СЛУЖЕБНУЮ И
ЗАДНЮЮ СЛУЖЕБНУЮ ДВЕРИ

Рис. 5.26-3

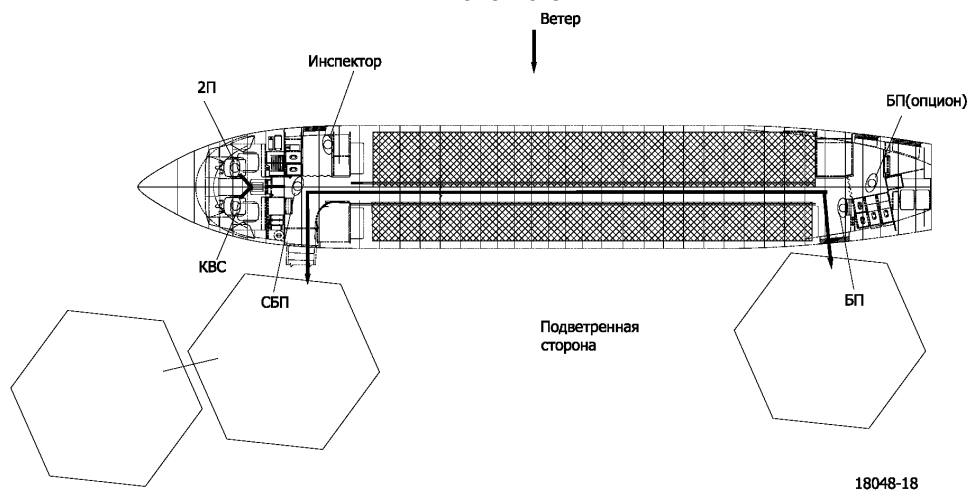


СХЕМА АВАРИЙНОГО ПОКИДАНИЯ НА ВОДУ С МЕСТАМИ
РАСПОЛОЖЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ЭВАКУАЦИИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДНЮЮ
ВХОДНУЮ И ЗАДНЮЮ ВХОДНУЮ ДВЕРИ

Рис. 5.26-4

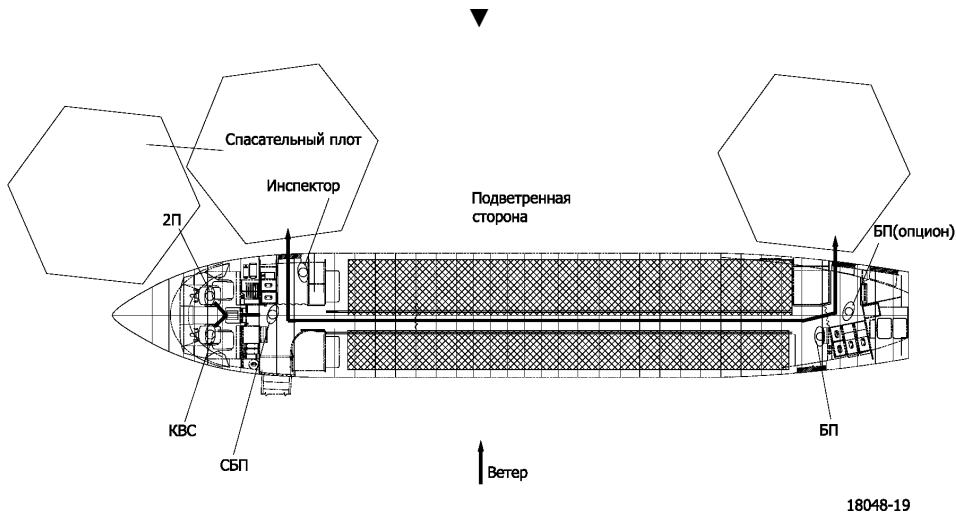


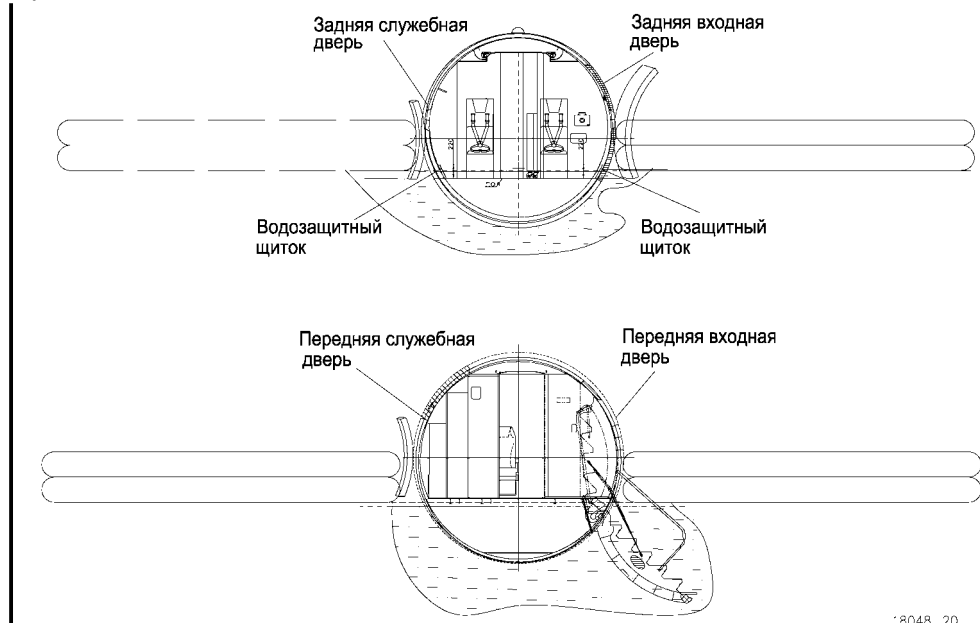
СХЕМА АВАРИЙНОГО ПОКИДАНИЯ НА ВОДУ С МЕСТАМИ
РАСПОЛОЖЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ЭВАКУАЦИИ ЧЕРЕЗ ПЕРЕДнюю
СЛУЖЕБную И ЗАДнюю СЛУЖЕБную ДВЕРИ

Рис. 5.26-5

Действия экипажа при эвакуации пассажиров различаются в зависимости от располагаемого времени плавания самолета, которое оценивается по скорости поступления воды в транспортную кабину.

При устойчивом положении самолета и наличии времени возможна посадка людей непосредственно в плот из транспортной кабины, т.е. посадка "сухим" способом.

Расположение плотов при посадке "сухим" способом приведено на рис. 5.26-6.



8048 20

РАСПОЛОЖЕНИЕ ПЛОТОВ ПРИ ПОСАДКЕ "СУХИМ" СПОСОБОМ

Рис. 5.26-6

При быстром затоплении самолета, для которого характерны:

- заполнение самолета водой;
- признаки интенсивного погружения самолета;
- заметное изменение положения самолета;
- ограниченное время плавания,

необходимо своевременно покинуть самолет, дать команду пассажирам эвакуироваться в воду и отплыть от самолета на безопасное расстояние с последующей посадкой в плот, т.е. посадкой пассажиров в плот "мокрым" способом. Плот может быть введен в действие как из положения на воде, так и при выходе из кабины.

ПРИМЕЧАНИЕ. Минимальное время нахождения самолета на плаву с установленными водозащитными щитками на задних аварийных выходах при максимальном весе самолета составляет 18,5 мин. Это время принимайте как максимальное располагаемое время для введения в действие спасательного оборудования и покидания людьми самолета.

При отсутствии пассажиров экипаж покидает самолет через неопасные аварийные выходы в следующей очередности:

- бортпроводники;
- старший бортпроводник;
- второй пилот;
- командир воздушного судна. ■

5.26.2 ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ НА ВОДУ

После принятия решения об аварийной посадке на воду:

Подайте команду экипажу "Приготовиться к аварийной посадке на воду"

Наберите код 7700 на ПУ ответчик типа S

Наберите на ПУ СО-96 код 7700 при работе ответчика в режимах "АС" или "А" или включите сигнал "АВАРИЯ" при работе в режимах "УВД" или "РСП"

Включите сигнал "БЕДСТВИЕ" на ПУ изделия 680.12-5

КВС кнопку-табло "АВАРИЯ-АРМ" ПУ изделия АРМ-406П НАЖМИТЕ

Кнопку-табло "ПОСАДКА НА ВОДУ" на ПУ САРД НАЖМИТЕ

Доложите Службе УВД об аварии и местонахождении самолета

ТЕКСТ АВАРИЙНОЙ ПЕРЕДАЧИ СЛУЖБЕ УВД

МЕЙДЕЙ..... 3 раза

Обратитесь к пассажирам со следующим текстом КВС

ТЕКСТ ОБРАЩЕНИЯ К ПАССАЖИРАМ

ВНИМАНИЕ!

ГОВОРИТ КОМАНДИР СУДНА. САМОЛЕТ НЕИСПРАВЕН, ВОЗМОЖНА АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА. НА БОРТУ ИМЕЕТСЯ НЕОБХОДИМОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. МЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ НАЗЕМНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ, И ОНИ ПРИНИМАЮТ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ. СОХРАНЯЙТЕ ПОЛНОЕ СПОКОЙСТВИЕ. ОСТАВАЙТЕСЬ НА СВОИХ МЕСТАХ. ТОЧНО ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ УКАЗАНИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

Включите световые табло "ВЫХОД", "ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ", аварийное освещение

КВС кнопки-табло "1 ДВИГ ОТБОР", "2 ДВИГ ОТБОР" НАЖМИТЕ

На высоте 500-600 м по кадру "ВОЗД" на МФИ проконтролируйте, что кабина разгерметизировалась, обе установки БКВ отключились и выпускные клапаны закрылись

Если клапаны открыты, кнопки-табло

"РЕЗЕРВН ЗАКР 1", "РЕЗЕРВН ЗАКР 2" на ПУ САРД НАЖМИТЕ

Действия бортпроводников:

- зафиксируйте съемное оборудование буфетов, уберите в туалет съемные детские люльки, которые размещены на жестких перегородках (при их наличии) (СБП, БП)
- убедитесь, что съемное оборудование переднего и заднего буфетов зафиксировано, ручная кладь и багаж пассажиров размещены под пассажирскими креслами и в багажных полках (СБП, БП)
- убедитесь, что багажные полки закрыты (СБП, БП)
- шторы зафиксируйте в открытом положении (СБП, БП)
- спинки пассажирских кресел зафиксируйте в крайнем поднятом положении (СБП, БП)
- проконтролируйте застегнутое и затянутое положение привязных ремней пассажиров (СБП, БП)
- раздайте пассажирам с детьми детские спасательные люльки и объясните порядок их применения (СБП, БП)
- подберите двух физически крепких пассажиров для оказания помощи в подтаскивании плотов, проинструктируйте их о необходимых действиях (СБП, БП)



- при необходимости изменения центровки по команде КВС пересадите пассажиров на другие свободные места (СБП)
- внимательно наблюдайте за поведением пассажиров, успокаивайте людей, склонных к панике, а при возникновении паники примите все меры по ее ликвидации (СБП, БП)
- проинструктируйте пассажиров о действиях и мерах безопасности при посадке на воду, ознакомьте их с расположением аварийных выходов и способами их открытия, доведите до них текст информации (СБП)

Информация СБП пассажирам:

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ПОСАДКОЙ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАЖИГАЛКИ;
- СНЯТЬ ОБУВЬ НА ВЫСОКИХ КАБЛУКАХ, НАДЕТЬ УДОБНУЮ ОБУВЬ, ЕСЛИ ЕСТЬ В НАЛИЧИИ;
- РАССТЕГНУТЬ ВОРОТНИК, ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- НАДЕТЬ СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ, НО НЕ НАПОЛНЯТЬ ЕГО В САМОЛЕТЕ;
- ПО ВОЗМОЖНОСТИ ЗАЩИТИТЬ ШЕРСТЯНОЙ ОДЕЖДой ОТКРЫТЫЕ УЧАСТКИ ТЕЛА ОТ ВОЗМОЖНОГО ПОЖАРА, ЖЕНЩИНАМ СНЯТЬ СИНТЕТИЧЕСКИЕ ЧУЛКИ;
- ЗАСТЕГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ БУДЕТ ДАНА КОМАНДА "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

ПО ЭТОЙ КОМАНДЕ ВЫ ДОЛЖНЫ:

- ПРИНЯТЬ ПОЗЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ;
- ОПЕРЕТЬСЯ СКРЕЩЕННЫМИ РУКАМИ НА ВЕРХНЮЮ ЧАСТЬ СПИНКИ ВПЕРЕДИСТОЯЩЕГО КРЕСЛА, ГОЛОВУ ПОЛОЖИТЬ НА РУКИ, НОГИ ПЕРПЕНДИКУЛЯРНО ПОЛУ. ПАССАЖИРАМ, СИДЯЩИМ В ПЕРЕДНЕМ РЯДУ КРЕСЕЛ, СЕСТЬ РОВНО, НОГИ ПОСТАВИТЬ ПЕРПЕНДИКУЛЯРНО ПОЛУ, РУКИ ПОЛОЖИТЬ НА ПОДЛОКОТНИК;
- ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;

ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА ВЫ ДОЛЖНЫ РАССТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ И, ОСТАВАЯСЬ НА СВОЕМ МЕСТЕ, ОЖИДАТЬ КОМАНДУ "ЭВАКУИРОВАТЬСЯ".

ПО КОМАНДЕ "ЭВАКУИРОВАТЬСЯ" ВЫ ДОЛЖНЫ ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

ПРИ ЭВАКУАЦИИ НЕОБХОДИМО:

- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ ЭКИПАЖЕМ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ ВАМ БУДЕТ УКАЗАН;
- НАПОЛНЯТЬ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ В МОМЕНТ ВЫХОДА ЗА БОРТ САМОЛЕТА.

Убедитесь в принятии пассажирами фиксированной позы и готовности пассажиров к посадке на воду и доложите КВС (СБП)

Займите свое место в кресле и застегните привязные ремни (СБП, БП)

Застопорите плечевые ремни (СБП, БП) ■

5.26.3 ВЫПОЛНЕНИЕ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА ВОДУ

Выполните заход на посадку и посадку как при нормальной посадке с учетом следующих особенностей:

Посадку выполняйте с убраннным шасси и с закрылками, отклоненными на 40°

Кнопку "СТИРАН" изделия 680.12.5 НАЖМИТЕ

На высоте полета 100 м генераторы ОТКЛЮЧИТЕ

С высоты 20...15 м выдерживайте вертикальную скорость снижения 0,5-1,0 м/с

Перед началом выравнивания подайте команду "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

Начните выравнивание на высоте 10-8 м и скорости 205...230 км/ч

Перед приводнением остановите двигатели, закройте пожарные краны

Не допускайте крена самолета

При приводнении не допускайте потери скорости и удара самолета о воду

Приводнение выполняйте с углами тангажа 7...9° ($\alpha_{кас}=10...12^\circ$)

Удерживайте штурвал в отклоненном на себя положении до остановки самолета ■

5.26.4 АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ ПРИ ЭВАКУАЦИИ НА ВОДУ

Действия летного экипажа после остановки самолета

После остановки самолета:

- оцените расположение и поведение самолета на воде, направление ветра и степень опасности эвакуации людей. Примите решение и сообщите СБП и БП свои указания о проведении аварийной эвакуации (КВС)
- расстопорите и откатите кресло назад (КВС, 2П)
- снимите гарнитуры (КВС, 2П)
- расстегните привязные ремни (КВС, 2П)

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. 2П после остановки самолета должен принять участие в организации аварийной эвакуации
 2. При наличии на борту самолета инспектора, последний оказывает помощь СБП в организации аварийной эвакуации пассажиров
- убедитесь, что все пассажиры покинули самолет (КВС)
 - возьмите аптечки и эвакуируйтесь из самолета (2П)
 - возьмите аварийную радиостанцию и радиомаяк и эвакуируйтесь из самолета (КВС)
 - перережьте швартовочные фалы плотов ножом (КВС, 2П)
 - до погружения самолета в воду отведите плоты на расстояние не менее 100 м (КВС, 2П)
 - соедините плоты фалами для облегчения обнаружения (КВС, 2П)
 - равномерно рассредоточьтесь по плотам (КВС, 2П)



Действия СБП

После остановки самолета:

ПРИМЕЧАНИЕ. Действуйте согласно полученным указаниям КВС

- расстегните привязные ремни
- наденьте спасательный жилет, но не надувайте его
- встаньте и подойдите к передней входной двери и через иллюминатор оцените направление ветра и степень опасности эвакуации людей
- при отсутствии опасности для эвакуации откройте переднюю входную дверь
- оцените поведение самолета на воде (если не было указаний КВС, примите решение, каким способом проводить эвакуацию людей: "сухим" или "мокрым")
- подойдите к передней служебной двери и через иллюминатор оцените направление ветра и степень опасности эвакуации людей
- при отсутствии опасности для эвакуации откройте переднюю служебную дверь
- подойдите к плотам и расшвартуйте их
- перенесите плоты к безопасным аварийным выходам (с помощью выделенных пассажиров)

ПРИМЕЧАНИЕ. Предпочтительным является введение в действие плотов с подветренной стороны, что позволяет исключить возможность забрасывания плота волнами и ветром обратно в самолет в процессе наполнения

- присоедините швартовочный фал плота за скобу у входной двери
- выбросите плот как можно дальше от самолета, при этом следите, чтобы плот не попал обратно в самолет (при выбрасывании через переднюю входную дверь следите, чтобы плот не попал под поручень двери-трапа)
- введите плот в действие рывком за пуско-привязной фал, предварительно выбрав его слабинку (длина соединительного фала 6 м)
- вернитесь в салон и голосом привлечите внимание пассажиров
- проинструктируйте пассажиров, как попасть в плот
- дайте команду пассажирам начать эвакуацию через безопасные выходы
- организуйте эвакуацию пассажиров
- не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода, пресекайте попытки пассажиров взять с собой ручную кладь
- не разрешайте никому из пассажиров возвращаться в самолет
- убедитесь, что все пассажиры покинули самолет, возьмите аптечки и покиньте самолет

Действия БП

После остановки самолета:

ПРИМЕЧАНИЕ. Действуйте согласно полученным указаниям КВС

- расстегните привязные ремни
- наденьте спасательный жилет, но не надувайте его



- встаньте и подойдите к задней входной двери и через иллюминатор оцените направление ветра и степень опасности эвакуации людей
- при отсутствии опасности для эвакуации установите водозащитные щитки, откройте заднюю входную дверь
- оцените поведение самолета на воде (если не было указаний КВС, примите решение, каким способом проводить эвакуацию людей: "сухим" или "мокрым")
- подойдите к задней служебной двери и через иллюминатор оцените направление ветра и степень опасности эвакуации людей
- при отсутствии опасности для эвакуации установите водозащитные щитки, откройте заднюю служебную дверь
- подойдите к плоту и расшвартуйте его
- перенесите плоты к безопасным аварийным выходам (с помощью выделенных пассажиров)

ПРИМЕЧАНИЕ. Предпочтительным является введение плотов в действие с подветренной стороны, что позволяет исключить возможность забрасывания плота волнами и ветром обратно в самолет в процессе наполнения

- присоедините швартовочный фал плота за скобу у двери
- выбросите плот как можно дальше от самолета, при этом следите, чтобы плот не попал обратно в самолет
- введите плот в действие рывком за пуско-привязной фал, предварительно выбрав его слаbinу (длина соединительного фала 6 м)
- голосом привлеките внимание пассажиров, для усиления громкости используйте электромегафон
- проинструктируйте пассажиров, как попасть в плот
- дайте команду пассажирам начать эвакуацию через безопасные выходы
- организуйте эвакуацию пассажиров
- не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода, пресекайте попытки пассажиров взять с собой ручную кладь
- не разрешайте никому из пассажиров возвращаться в самолет
- убедитесь, что все пассажиры покинули самолет, возьмите аптечки и покиньте самолет

После сбора и посадки пассажиров в плоты:

- равномерно рассредоточьтесь по плотам (СБП, БП)
- перережьте швартовочные фалы плотов ножом (СБП, БП)
- немедленно отведите плоты на расстояние не менее 100 м (СБП, БП)
- соедините плоты фалами (СБП, БП) ■

5.26.5 ЭВАКУАЦИЯ ЛЕЖАЧЕГО ПАССАЖИРА

Эвакуацию лежачего пассажира после аварийной посадки самолета выполняйте через заднюю входную дверь (левый борт) или через переднюю служебную дверь (правый борт) после эвакуации всех пассажиров

Эвакуация лежачего пассажира через заднюю входную дверь:

- проверьте фиксацию лежачего пассажира к носилкам привязными ремнями (КВС)
- откиньте стеклянную перегородку в районе 35-36 шпангоутов (БП)
- опустите подголовник носилок, если он был поднят (2П)
- выньте две шпильки, фиксирующие носилки к раме в районе головы пассажира (2П)
- вынесите носилки с пассажиром через заднюю входную дверь (КВС, 2П)

Эвакуация лежачего пассажира через переднюю служебную дверь:

- проверьте фиксацию лежачего пассажира к носилкам привязными ремнями (КВС)
- откройте откидную панель передней перегородки гардероба в районе 11 шпангоута (СБП)
- опустите подголовник носилок, если он был поднят (2П)
- выньте две шпильки, фиксирующие носилки к раме в районе головы пассажира (2П)
- вынесите носилки с пассажиром через переднюю служебную дверь (КВС, 2П) ■