

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- 5.1. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ
 - 5.1.1. Общие указания
 - 5.1.2. Отказ двигателя на разбеге ($v \leq v_T$)
 - 5.1.3. Отказ двигателя на разбеге ($v > v_T$)
 - 5.1.4. Отказ двигателя на глиссаде
 - 5.1.5. Уход на второй круг с одним неработающим двигателем
 - 5.1.6. Уход на второй круг с отказом двигателя в момент перевода РУД на взлетный режим
 - 5.1.7. Отказ двигателя в условиях обледенения
 - 5.1.8. Отказ двигателя при полете с отказавшим триммером элеронов
 - 5.1.9. Отказ двигателя при полете с отказавшим триммером руля направления
 - 5.1.10. Отказ двигателя по причине невыработки топлива из бака 3 очереди (отказ перекрывного крана)
 - 5.1.11. Отказ обогрева носка воздухозаборника одного из двигателей
 - 5.1.12. Посадка с отказавшим двигателем в условиях обледенения при работающей ПОС и отбором воздуха от ВСУ
 - 5.1.13. Отказ двигателя на пробеге
 - 5.1.14. Отказ реверса при посадке с отказавшим двигателем
- 5.2. НЕТ ПОДАЧИ ВОЗДУХА ОТ ДВУХ ПОДСИСТЕМ СКВ ИЛИ ОТКАЗ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ САРД
- 5.3. ВЫПУСК ИНТЕРЦЕНТОРА АУК ПРИ ЛОЖНОМ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ
- 5.4. НЕ ВЫПУСКАЮТСЯ КОНЦЕВЫЕ ЗАКРЫЛКИ ОТ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ СИСТЕМ
- 5.5. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДОВ УПРАВЛЕНИЯ СЕКЦИЯМИ ЭЛЕРОНОВ ЛЕВОГО И ПРАВОГО БОРТОВ
- 5.6. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ КОНЦЕВЫХ (ВНУТРЕННИХ) ЗАКРЫЛКОВ (ЗАКРЫЛКИ ФИКСИРУЮТСЯ В МОМЕНТ ОТКАЗА С АСИММЕТРИЕЙ ДО 10° (7°))
- 5.7. ФЛЮГЕРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭЛЕРОНОВ ОДНОГО БОРТА (ИЛИ ОДНОЙ ИЗ СЕКЦИЙ) ИЗ-ЗА РАССОЕДИНЕНИЯ МЕХАНИЧЕСКОЙ ПРОВОДКИ
- 5.8. ЗАКЛИНИВАНИЕ ОДНОЙ ПОЛОВИНЫ РВ
- 5.9. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДКИ УПРАВЛЕНИЯ РВ (ФЛЮГИРОВАНИЕ ОДНОЙ ИЗ СЕКЦИЙ)



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- 5.10. ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМИ ГЕНЕРАТОРАМИ
- 5.11. НЕУБОРКА ИНТЕРЦЕПТОРА № 6 (5) ИЗ ОТКЛОНЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ
- 5.12. РАССОЕДИНЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНК
- 5.13. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ ПРЕДКРЫЛКОВ
- 5.14. НЕСИГНАЛИЗИРУЕМЫЙ ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПРИБОРНОЙ СКОРОСТИ У КВС И 2П
- 5.15. ОТКАЗ ДВУХ ОСНОВНЫХ АВИАГОРИЗОНТОВ
- 5.16. ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ОСНОВНЫХ АВИАГОРИЗОНТОВ И РЕЗЕРВНОГО АВИАГОРИЗОНТА АГР-74
- 5.17. ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ОСНОВНЫХ АВИАГОРИЗОНТОВ И РЕЗЕРВНОЙ МГВ
- 5.18. АКТИВНЫЙ ОТКАЗ КАНАЛА КРЕНА САУ С ПОСЛЕДУЮЩИМ СИГНАЛИЗИРУЕМЫМ ОТКЛЮЧЕНИЕМ
- 5.19. ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ КУРСА НА ПНП И РМИ
- 5.19.1. Отказ индикации курса на ПНП и РМИ при заходе на посадку
- 5.19.2. Отказ индикации курса на ПНП и РМИ при выполнении полетов в высоких широтах
- 5.20. ОБЕСТОЧИВАНИЕ АВАРИЙНОЙ ШИНЫ ЛЕВОГО РУ 27 В
- 5.21. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ШИНЫ ПРАВОГО РУ 115 В ПРИ ПОЛЕТАХ В СЕВЕРНОМ ПОЛУШАРИИ НА ШИРОТАХ ОТ 80° И ВЫШЕ
- 5.22. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ДВУХ ОСНОВНЫХ ШИН ТР1 И ТР2 РУ 36 В
- 5.23. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ОСНОВНОЙ ШИНЫ ПРАВОГО РУ 27 В ПРИ ПОЛЕТАХ В СЕВЕРНОМ ПОЛУШАРИИ НА ШИРОТАХ ОТ 80° И ВЫШЕ
- 5.24. НЕ УБИРАЮТСЯ КОНЦЕВЫЕ ЗАКРЫЛКИ НА ОСНОВНОМ И РЕЗЕРВНОМ РЕЖИМАХ УПРАВЛЕНИЯ
- 5.25. ОТСУТСТВИЕ ВИДИМОСТИ ЧЕРЕЗ СТЕКЛО С МЕСТА КВС
- 5.26. ОТКАЗ ЛЕВОЙ ГИДРОСИСТЕМЫ И СЕТИ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ЖИДКОСТИ
- 5.27. ОТКАЗ ЛЕВОЙ И ПРАВОЙ ГИДРОСИСТЕМ ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ЖИДКОСТИ
- 5.28. НЕВЫРАБОТКА ТОПЛИВА ИЗ БАКА 2 ОЧЕРЕДИ (ОТКАЗ ПЕРЕКРЫВНОГО КРАНА)
- 5.29. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ И АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ПОС ПЛАНЕРА И ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДВИГАТЕЛЕЙ
- 5.30. САМОПРОИЗВОЛЬНЫЙ ВЫПУСК ОДНОЙ ИЗ ОПОР С ОТКРЫТИЕМ СТОРКИ ШАССИ В ПОЛЕТЕ ПО МАРШ-РУТУ
- 5.31. ОТКАЗ А-723 И ПОВЫШЕННЫЙ УХОД ИЗД. 802
- 5.32. ОТКАЗ УПРАВЛЕНИЯ ПОВОРОТОМ КОЛЕС ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ ШАССИ (РЕЖИМ САМООРИЕНТИРОВАНИЯ)
- 5.33. ОТКАЗ ЛЕВОЙ ГИДРОСИСТЕМЫ И СЕТИ ГИДРОАККУМУЛЯТОРА ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ЖИДКОСТИ
- 5.34. РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ КАБИНЫ
- 5.35. ЗАГОРАНИЕ НА РАЗБЕГЕ ($v \leq v_I$) ТАБЛО КРАСНОГО ЦВЕТА

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.1. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ

5.1.1. Общие указания

Признаки отказа двигателя:

1. Разворот и кренение самолета в сторону отказавшего двигателя.
2. Горит табло ПРАВ ДВИГ - ОТКАЗ (ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ).
3. Звучит прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа.
4. Падение частоты вращения роторов двигателя.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "ЛЕВ ДВИГ - ОПАСН ВИБР" ("ПРАВ ДВИГ - ОПАСН ВИБР") ДВИГАТЕЛЬ ОСТАНОВИТЕ, ДОЛОЖИТЕ ДИСПЕТЧЕРУ УВД И ВЫПОЛНИТЕ ПОСАДКУ НА БЛИЖАЙШЕМ АЭРОДРОМЕ.

При отказе двигателя:

- установите рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ.
- отключите генератор отказавшего двигателя
- закройте пожарный кран отказавшего двигателя
- отключите отбор воздуха от отказавшего двигателя
- отключите СКВ грузовой кабины

КВС, КВС-БМ,
КВС-2П
КВС
КВС, КВС-БМ,
КВС-2П
2П
2П

Технология использования отбора воздуха на СКВ при отказе двигателя:

На этапах взлета или набора высоты:

- на высоте круга, но не менее 400 м, запустите ВСУ
- включите отбор воздуха на СКВ обеих кабин от ВСУ, отбор от двигателя выключите

КВС
2П

На этапе крейсерского полета:

- на высотах ниже 6000 м запустите ВСУ
- включите отбор воздуха на СКВ обеих кабин от ВСУ, отбор от двигателя выключите

КВС
2П

5.1.2. Отказ двигателя на разбеге ($V \leq V_I$)

Взлет прекратите, для чего:

- удерживая самолет от разворота и кренения отклонением педалей РН, элеронов, а при необходимости и несимметричным торможением колес, установите РУД в положение МГ
- отклоните штурвал от себя за нейтральное положение
- установите рычаг РЕВ работающего двигателя в положение максимального реверса
- выпустите интерцепторы
- примените основное торможение

КВС
КВС
КВС-2П
КВС
КВС

Действительно: все

5. Стр. I

Апр 25/94



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- при необходимости, для уменьшения бокового увода в конце пробега на скорости близкой к скорости руления, но не более 80 км/ч, выключите реверс тяги
- выполните действия в соответствии с п. 5.1.1

КВС-2П

КВС

5.1.3. Отказ двигателя на разбеге ($v > v_I$)

Работающий двигатель автоматически переключается на чрезвычайный режим (ЧР)

Взлет продолжайте, для чего:

- доложите "ЧР включен"
- удерживайте самолет от разворота и крена отклонением педалей РН, элеронов
- выполните подъем передней опоры шасси на скорости 175...230 км/ч
- создайте угол атаки 7...8° по УАП (угол тангажа 2...3°)
- после отрыва самолета создайте крен до 3° в сторону работающего двигателя, не допуская скольжения (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)
- переведите самолет в набор высоты с одновременным разгоном до скорости 205...250 км/ч
- на высоте 10 м уберите шасси и продолжайте набор высоты, сохраняя скорость 205...250 км/ч
- контролируйте и докладывайте изменение скорости и высоты
- доложите диспетчеру УВД
- на высоте 400 м увеличьте скорость до 250...290 км/ч, уберите закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылков до 285...315 км/ч и переводом работающего двигателя на промежуточный чрезвычайный режим
- в процессе уборки не допускайте потери высоты.

БМ

КВС

КВС

КВС

КВС

КЗС

КВС-2П

2П

КВС, КВС-БР(2П)

КВС-2П

КВС

Усилия на штурвале снимайте триммером РВ

ПРИМЕЧАНИЕ. Уборка закрылков вызывает перебалансировку по педалям РН, связанную с изменением передаточного отношения первого звена РН, что требует увеличения отклонения педали для балансировки самолета до 4/5 хода

- выполните действия в соответствии с п. 5.1.1
- полет по кругу производите на скорости 300...320 км/ч
- развороты выполняйте с креном не больше 15°
- примите решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме
- произведите посадку в соответствии с рекомендациями подразд. 4.25

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.1.4. Отказ двигателя на глиссаде

При отказе:

- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- удерживайте самолет от крена и разворота
- доложите диспетчеру УВД
- сохраняйте скорость предпосадочного снижения
- выполните действия в соответствии с п. 5.1.1
- для восстановления траектории снижения и выдерживания скоростей снижения используйте увеличение режима двигателя до взлетного с последующим уменьшением до требуемого
- не изменяя положения закрылков, выполните посадку в соответствии с подразд. 4.12, а после касания действуйте в соответствии с подразд. 4.25

КВС
КВС
КВС, КВС-БР(2П)
КВС
КВС
КВС
КВС

В случае ухода на второй круг:

- предупредите экипаж об уходе на второй круг
- установите работающему двигателю взлетный режим с одновременной уборкой закрылков в положение $10^\circ/25^\circ$
- дальнейшие действия выполняйте в соответствии с п. 5.1.5

КВС
КВС, КВС-2П
КВС, Э

ВНИМАНИЕ! 1. ПРИ ОТКАЗЕ ДВИГАТЕЛЯ В КОНФИГУРАЦИИ $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ ВОЗМОЖНО КРЕНЕНИЕ САМОЛЕТА В СТОРОНУ РАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ ИЗ-ЗА ЭФФЕКТИВНОСТИ АУК.

2. УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ТРЕБУЕТ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ К СВОЕВРЕМЕННОЙ УБОРКЕ ЗАКРЫЛКОВ И ВЫДЕРЖИВАНИЮ СКОРОСТИ. ПРИ ПРАВИЛЬНЫХ И СВОЕВРЕМЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ ПОТЕРЯ ВЫСОТЫ ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 35 М (УГОЛ ГЛИССАДЫ ДО $3,5^\circ$).

3. ПРИ СНИЖЕНИИ ПО ГЛИССАДЕ В РЕЖИМЕ "ОСП" В СЛУЧАЕ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ ДО ПРОЛЕТА ДПРМ ПРИ ОТСУТСТВИИ ВИЗУАЛЬНОГО КОНТАКТА С НАЗЕМНЫМИ ОРИЕНТИРАМИ ПО КУРСУ ПОСАДКИ ВЫПОЛНИТЕ УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ.

5.1.5. Уход на второй круг с одним неработающим двигателем

Минимальная высота ухода на второй круг - 45 м.

При уходе на второй круг:

- установите взлетный режим работающему двигателю
- парируйте разворачивающий и кренящий момент РН и элеронами, создайте крен $2...3^\circ$ в сторону работающего двигателя, не допуская скольжения (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на $1/4$ диаметра), сохраняйте величину скорости $180...235$ км/ч (конфигурация $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$)

КВС, КВС-БМ,
КВС-2П
КВС

Действительно: все

5. Стр. 3

Апр 25/94



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | |
|--|-------------|
| - переведите самолет в набор высоты, сохраняя скорость 180...
...235 км/ч (конфигурация $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$), уберите шасси | KBC, KBC-2П |
| - на высоте 200 м увеличьте скорость до 195...245 км/ч, уберите
закрылки в положение $\delta_z = 10^\circ/19^\circ$ | KBC, 2П |
| - на высоте 400 м увеличьте скорость до 255...285 км/ч и уберите
закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки
закрылков до 280...315 км/ч (см. разд. 4, табл. 4.1) | KBC, 2П |
| - не допускайте в процессе уборки закрылков потери высоты. Усилия,
возникающие на рычагах управления, снимайте триммерами.
Пилотируйте самолет плавно, учитывая, что потребные отклонения
штурвала и усилия в продольном канале меньше, чем при нормаль-
ном уходе | KBC, 2П |

ПРИМЕЧАНИЕ. Уборка закрылков вызывает перебалансировку по РН, связанную с переключением передаточного отношения первого звена РН, что требует увеличения отклонения педали для балансировки самолета на 4/5 хода.

Усилия снимайте триммером РН

- | | |
|---|-----|
| - после уборки закрылков переведите работающий двигатель на про-
межуточный чрезвычайный режим | KBC |
| - выполните заход на посадку и посадку в соответствии с подразд. 4.25 | KBC |

5.1.6. Уход на второй круг с отказом двигателя в момент перевода РУД на взлетный режим

При отказе:

- | | |
|--|------------------|
| - работающий двигатель автоматически переключается на чрезвычай-
ный режим | |
| - доложите "ЧР включен" | БМ |
| - продолжайте уход на второй круг (см. подразд. 4.15) | KBC, Э |
| - парируйте разворачивающий и кренящий моменты отклонением педалей
РН и элеронами, создайте крен 2...3° в сторону работающего двига-
теля, не допуская скольжения (шарик указателя скольжения должен
быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра) | KBC |
| - на скорости, как и при нормальном уходе на второй круг, плавно
переведите самолет в набор высоты, учитывая, что потребные от-
клонения штурвала и усилия в продольном канале меньше, чем при
нормальном уходе | KBC |
| - уберите шасси | KBC-2П |
| - усилия, возникающие на рычагах управления, снимайте триммерами | KBC |
| - доложите диспетчеру УВД | KBC, KBC-БМ (2П) |
| - выполните действия в соответствии с п. 5.1.1 | KBC, KBC-БМ, 2П |
| - на высоте 200 м увеличьте скорость до 195...245 км/ч, уберите
закрылки в положение $10^\circ/19^\circ$ | KBC, KBC-2П |
| - выполните дальнейшие рекомендации в соответствии с п. 5.1.5 | KBC |

ВНИМАНИЕ! УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ОТКАЗОМ ОДНОГО ДВИГАТЕЛЯ В МОМЕНТ УХОДА ТРЕБУЕТ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ К СВОЕВРЕМЕННОЙ УБОРКЕ ЗАКРЫЛКОВ И ВЫДЕРЖИВАНИЮ СКОРОСТИ. ПРИ ПРАВИЛЬНЫХ И СВОЕВРЕМЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ ПОТЕРЯ ВЫСОТЫ ПРИ УХОДЕ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 35 м (УГОЛ НАКЛОНА ГЛИССАДЫ ДО 3,5°).

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.1.7. Отказ двигателя в условиях обледенения

При отказе:

- доложите диспетчеру УВД
- отключите обогрев внутренних предкрылков
- отключите подачу воздуха в грузовую кабину
- примите меры по выходу из зоны обледенения, при необходимости используйте взлетный режим работающего двигателя
- на высотах не больше 6000 м запустите ВСУ со щитка аварийного запуска ВСУ
- полет выполняйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.24
- на высотах меньше 6000 м включите отбор воздуха от ВСУ в систему ПОС и обогрев внутренних предкрылков

КВС, КВС-БР (2П)
КВС-2П
КВС-2П
КВС

КВС, КВС-БМ

КВС, Э
КВС-2П

5.1.8. Отказ двигателя при полете с отказавшим триммером элеронов

При отказе:

- доложите диспетчеру УВД и примите меры по производству посадки на ближайший аэродром
- выдерживайте скорость, при которой усилия на штурвале наименьшие, но скорость не должна быть меньше 280...340 км/ч
- полет выполняйте в соответствии с подразд. 4.24

КВС, КВС-БР (2П)

КВС, КВС-2П

КВС

5.1.9. Отказ двигателя при полете с отказавшим триммером руля направления

При отказе:

- доложите диспетчеру УВД и примите меры по производству посадки на ближайший аэродром
- для уменьшения усилий на педалях создайте крен до 10^0 в сторону работающего двигателя
- полет выполняйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.24

КВС, КВС-БР (2П)

КВС

КВС, Э

5.1.10. Отказ двигателя по причине невыработки топлива из бака 3 очереди (отказ перекрывного крана)

При отказе:

Действуйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.24

Кроме того:

- откройте кран кольцевания и перейдите на ручное управление выработкой топлива
- запустите двигатель в соответствии с подразд. 8.1, п. 3 "Запуск двигателя в полете"
- учитывайте невыработку топлива из бака 3 очереди
- при наличии топлива в баках I (2) очереди полукрыла с отказавшим краном установите распределительный кран этого полукрыла на подачу топлива из баков I (2) очереди в двигатель нажатием кнопки-табло АВАР
- при невозможности устранения несимметрии при выработке топлива парируйте кренящий момент отклонением элеронов, используя триммирование для снятия усилий
- боковое уклонение устраняйте до ВПР.

КВС, Э

КВС-2П

КВС, КВС-БМ

КВС
КВС-2П

КВС

КВС

Если боковое уклонение больше 20...30 м, уйдите на второй круг

ПРИМЕЧАНИЕ. При принятом решении продолжать полет рассчитывайте дальность и продолжительность полета (см. разд. 7).

Действительно: все

5. Стр. 5

Май 20/91

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.1.11. Отказ обогрева носка воздухозаборника одного из двигателей

При отказе:

- выключите двигатель с отказавшим ПОС носка воздухозаборника в соответствии с п. 5.1.1
- действуйте в соответствии с рекомендациями п. 5.1.7

КВС, КВС-БМ

КВС, Э

5.1.12. Посадка с отказавшим двигателем в условиях обледенения при работающей ПОС и отбором воздуха от ВСУ

Посадку выполняйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.25

КВС

5.1.13. Отказ двигателя на пробеге

При отказе:

- удерживайте самолет от разворота и крена отклонением РН и элеронов, односторонним торможением колес шасси, уменьшением отрицательной тяги второго двигателя
- в конце пробега на скорости близкой к скорости руления, но не более 80 км/ч, выключите реверс тяги работающего двигателя
- доложите диспетчеру УВД

КВС

КВС, КВС-2П

КВС, КВС-БР(2П)

5.1.14. Отказ реверса при посадке с отказавшим двигателем

Признаки отказа:

1. Не горит табло открытого положения ковша реверса.
2. Разворот самолета на пробеге в сторону отказавшего двигателя.

При отказе:

- переведите РУД двигателя в положение МГ прямой тяги
- удерживайте самолет от разворота и крена отклонением РН и элеронов, односторонним торможением колес

КВС

КВС

5.2. НЕТ ПОДАЧИ ВОЗДУХА ОТ ДВУХ ПОДСИСТЕМ СКВ ИЛИ

ОТКАЗ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ САРД

Признаки отказа:

1. Загораются табло ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ, ЦСО.
2. Возрастание "высоты" в кабине.
3. Звучит прерывистый звуковой сигнал в телефонах членов экипажа.
4. Переход стрелки кабинного вариометра на подъем.
5. Падает избыточное давление.

При отказе:

- наденьте кислородные маски и перейдите на кислородное питание в соответствии с рекомендациями подразд. 8.9, п. 3
- доложите диспетчеру УВД
- выполните экстренное снижение в соответствии с рекомендациями п. 4.14
- окажите помощь пассажирам при использовании кислородных масок
- примите решение о выполнении посадки на аэродроме назначения или на ближайшем аэродроме

КВС, Э

КВС-БР(ЭП)

КВС, Э

БР, БМ

КВС



5.3. ВЫПУСК ИНТЕРЦЕПТОРА АУК ПРИ ЛОЖНОМ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО

ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ

Признаки отказа:

1. Кренение в сторону, противоположную двигателю, отказ которого сигнализируется.

2. Изменения параметров работы двигателя не наблюдаются.

3. Интерцептор АУК возвращается в исходное положение через 12...28 с.

При отказе:

- удерживайте самолет от кренения и разворота
- проконтролируйте параметры работы двигателя с сигнализацией об отказе
- при отсутствии отказа двигателя примите решение о продолжении полета, доложите диспетчеру УВД
- в течение всего полета постоянно контролируйте параметры работы двигателя с ложной сигнализацией об отказе

КВС

КВС, 2П, БМ

КВС, КВС-БР (2П)

2П, БМ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.4. НЕ ВЫПУСКАЮТСЯ КОНЦЕВЫЕ ЗАКРЫЛКИ ОТ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ СИСТЕМ

Признаки отказа:

1. Загорание табло КОНЦ ЗАКР – ОТКАЗ УПР, ЦСО и (или) изменение положения закрылков по указателю.
2. Отсутствие изменения $K_{\text{ш}}$ РН в автоматическом режиме.

При отказе:

- доложите диспетчеру УВД об отказе
- перед заходом на посадку при возможности создайте переднюю центровку
- после третьего разворота на скорости 270...315 км/ч выпустите предкрылки
- перед входом в глиссаду на скорости 250...285 км/ч выпустите внутренние секции закрылков в посадочное положение ($30^\circ/0^\circ$) с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220...255 км/ч
- переключите $K_{\text{ш}}$ РН в положение ПОЛН вручную
- не превышайте ограничений по скорости и углу атаки
- пилотирование и управление двигателями выполняйте плавно во избежание непреднамеренной раскачки из-за ухудшения продольной устойчивости самолета и взмывания перед приземлением, не допуская при приземлении превышения угла атаки 10°
- при заходе на посадку и посадке поддерживайте скорости, приведенные в табл. 5.1^{*}
- посадку выполняйте практически без выравнивания
- на высоте 1...2 м плавно установите РУД в положение МГ

КВС, КВС-БР (2П)

КВС

КВС-2П

КВС-2П

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС

Таблица 5.1

Этапы полета	Скорость, км/ч, при посадочных массах, т						
	22	26	28	30	33	34,5	36
Заход на посадку	195	210	220	230	245	250	255
Приземление	165	180	190	200	215	220	225

ВНИМАНИЕ! В КОНФИГУРАЦИИ $30^\circ/0^\circ$ И ЦЕНТРОВОК БОЛЕЕ 26 % САМОЛЕТ ОБЛАДАЕТ УХУДШЕННОЙ ПРОДОЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ, ЧТО МОЖЕТ ПРИВЕСТИ К ПРОДОЛЬНОЙ РАСКАЧКЕ, ОСОБЕННО ПРИ ПОСАДКЕ.

^{*})

Здесь и далее по тексту в разд. 5 величины скоростей приземления приведены для справки.

Действительно: все

5. Стр. 9

Апр 25/94



5.5. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДОВ УПРАВЛЕНИЯ СЕКЦИЯМИ
ЭЛЕРОНОВ ЛЕВОГО И ПРАВОГО БОРТОВ

Признаки отказа:

1. Несинхронность перемещения левого и правого штурвалов по элеронам.
2. Отсутствие жесткой механической связи между левым и правым штурвалами элеронов.
3. При полете в автоматическом режиме (САУ) повышенные расходы правого штурвала.
4. Ухудшение реакции самолета по крену при отклонении штурвала.

При отказе:

- отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- примите решение о посадке на ближайшем аэродроме
- управление самолетом осуществляйте с места КВС
- управление с места 2П осуществляйте, отслеживая положение левого штурвала по элеронам
- при завершении полета не допускайте выхода самолета на угол атаки больше $9-10^\circ$ по УАП (возможно кренение самолета)
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными в посадочное положение, на скоростях на 10 км/ч больших, рекомендованных в разд. 4 для двух работающих двигателей
- посадку при боковом ветре выполняйте с устранением угла упреждения после касания, до опускания передней опоры

КВС

КВС, КВС-БР(2П)

КВС

КВС

2П

КВС

КВС

КВС

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.6. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ КОНЦЕВЫХ (ВНУТРЕННИХ) ЗАКРЫЛКОВ

(ЗАКРЫЛКИ ФИКСИРУЮТСЯ В МОМЕНТ ОТКАЗА С АСИММЕТРИЕЙ ДО 10° (7°))

Признаки отказа:

1. Кренение самолета.
2. Загорелось красное табло ЗАКРЫЛКИ АСИММ.
3. Звучит прерывистый звуковой сигнал в телефонах членов экипажа.
4. Загорание табло КОНЦ ЗАКР – ОТКАЗ УПР, ВНУТР ЗАКР – ОТКАЗ УПР, ЦСО.
5. При полете в автоматическом режиме (САУ) возможно загорание красного табло КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ и табло АП – ОТКАЗ, ЦСО.

При отказе на взлете:

- удерживайте самолет от кренения и разворота
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- наберите высоту круга и примите решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме, учитывая параметры полета, указанные в табл. 7.4

ВНИМАНИЕ! ЗАКРЫЛКИ ОСТАВЬТЕ В ТОМ ПОЛОЖЕНИИ, В КОТОРОМ ОНИ НАХОДИЛИСЬ НА МОМЕНТ ОТКАЗА

- при заходе на посадку довыпустите закрылки в посадочное положение для работающих секций, не изменяя положение отказавших секций закрылков

КВС

КВС, КВС-2П

КВС

КВС-2П

Таблица 5.2

Этапы полета	Скорость в км/ч при посадочных массах, т						
	22	26	28	30	33	34,5	36
Заход на посадку	195	210	220	230	245	250	255
Приземление	165	180	190	200	215	220	225

- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес

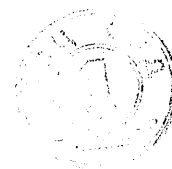
КВС, КВС-БМ

ВНИМАНИЕ! В ТЕЧЕНИЕ ВСЕГО ПОЛЕТА ИСПОЛЬЗОВАНИЕ САУ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Действительно: все

5. Стр. II

Апр 25/94



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

При отказе в начале выпуска закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$:

- удерживайте самолет от крена и разворота
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале, если она включена
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- после четвертого разворота уменьшите скорость до 255 км/ч и допустите от резервной системы внутренние (концевые) закрылки в посадочное положение
- при заходе на посадку удерживайте скорости в соответствии с табл. 5.2
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес.

КВС
КВС
КВС, КВС-БР (2П)
КВС-2П

При отказе при заходе на посадку в конфигурациях $10^{\circ}/25^{\circ}$ или $30^{\circ}/40^{\circ}$:

- удерживайте самолет от крена и разворота
- отключите САУ, если она была включена
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- примите решение о продолжении захода на посадку и посадке или уходе на второй круг
- при заходе на посадку удерживайте скорости в соответствии с разд. 4 для двух работающих двигателей. При уходе на второй круг не превышайте ограничений по скорости полета и углу атаки
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес

КВС
КВС
КВС, КВС-БР (2П)
КВС

При отказе на этапе ухода на второй круг:

- удерживайте самолет от крена и разворота
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- полет по кругу выполняйте в ручном режиме в конфигурации, при которой произошел отказ
- при полете по кругу не превышайте ограничений по скорости полета и углу атаки
- после четвертого разворота допустите от резервной системы внутренние (концевые) закрылки в посадочное положение
- при заходе на посадку и посадке удерживайте скорости в соответствии с разд. 4
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес

КВС
КВС
КВС, КВС-БР (2П)
КВС
КВС
КВС-2П
КВС
КВС, КВС-2П

5.7. ФЛИТЕРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭЛЕКТРОНОВ ОДНОГО БОРТА (ИЛИ ОДНОЙ ИЗ СЕКЦИЙ)ИЗ-ЗА РАССОЕДИНЕНИЯ МЕХАНИЧЕСКОЙ ПРОВОДКИ

Признаки отказа:

1. Незначительный рывок и уход балансировочного положения штурвала из нейтрального положения.

2. Ухудшение реакции самолета по крену при отклонении штурвала.

При обнаружении отказа:

- отключите САУ кнопкой **ОТКЛ** АП на штурвале, если она была включена
- доложите диспетчеру **УВД** об отказе
- примите решение о **посадке** на ближайшем аэродроме
- не допускайте резких отклонений РВ
- при завершении полета не допускайте выхода самолета на угол атаки больше $9-10^\circ$ по УАП (возможно кренение самолета)
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными в посадочное положение, на скоростях на 10 км/ч больших, рекомендованных разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС

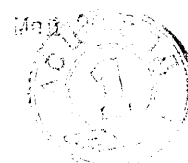
КВС, КВС-БР (2П)

КВС

КВС

КВС

КВС



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.8. ЗАКЛИНИВАНИЕ ОДНОЙ ПОЛОВИНЫ РВ

Признаки отказа:

1. Невозможно перемещение штурвальных колонек при управлении рулем высоты.
2. При полете в автоматическом режиме (САУ) возможно загорание табло ОТКЛЮЧИ АП - УСИЛИЕ и (или) ТАНТАЖОМ УПРАВЛЯЙ и появление прерывистого звукового сигнала в телефонах членов экипажа.

Действия экипажа:

- | | |
|--|------------------|
| — сохраняйте, по возможности, исходный режим полета; отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале | КВС-2П |
| — разъедините штурвалы рукояткой РУЛЬ ВЫСОТЫ. РАССОЕДИНЕНИЕ БОРТОВ. При этом загорается табло ШТУРВАЛЫ РАССОЕДИНЕНЫ | КВС-2П |
| — примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме | КВС |
| — доложите диспетчеру УВД о заклинивании РВ и принятом решении | КВС, КВС-БР (2П) |
| — парировать возмущение самолета, возникшее в период разъединения управления, используйте триммер РВ | КВС, КВС-2П |
| — управляйте самолетом с рабочего места, имеющего исправную систему управления РВ | КВС, КВС-2П |
| — заход на посадку выполняйте с закрылками, выпущенными на $10\frac{9}{25}^{\circ}$, на скоростях 240-255 км/ч | КВС |
| — при заходе на посадку и на выравнивании потребные отклонения штурвала по рулю высоты увеличиваются в 1,5-2 раза, будьте готовы к парированию кренящего момента (не допускайте перед выравниванием γ более 3 м/с, быстрого изменения режима работы двигателей) | КВС |
| — произведите приземление (скорость приземления 220-235 км/ч) | КВС |
| — после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и тормозные колеса | КВС, КВС-2П |

5.9. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДКИ УПРАВЛЕНИЯ РВ(ФЛОГИРОВАНИЕ ОДНОЙ ИЗ СЕКЦИЙ)

Признаки отказа:

1. Пониженная реакция самолета на отклонение РВ.
2. Повышенные расходы РВ для выхода на заданную перегрузку.
3. Появление кренящего момента при отклонениях РВ.

При обнаружении отказа:

- примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме
- доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале, если она была включена
- сохраняйте, по возможности, исходный режим полета, пилотирование осуществляйте плавным отклонением РВ с одновременным отклонением триммера РВ
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными на $10^\circ/25^\circ$, на скоростях в соответствии с табл. 4.13
- при заходе на посадку учитывайте пониженную эффективность РВ (примерно в два раза) и не допускайте быстрого изменения скорости и режима работы двигателей
- перед посадкой, до БПРМ, создайте на штурвале с помощью триммера давящие усилия 10-15 кгс (100-150 Н); не допускайте перед выравниванием V_y более 3 м/с и высокого выравнивания
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес

КВС

КВС, КВС-БР(2П)

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС, КВС-2П

ПРИМЕЧАНИЕ. При необходимости ухода на второй круг учитывайте повышенные усилия для отклонения штурвала.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.10. ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМИ ГЕНЕРАТОРАМИ

Признаки отказа:

1. Загораются табло ПЕРЕМ ТОК ПРОВЕРЬ, ГЕНЕР1 ОТКЛ, ГЕНЕР2 ОТКЛ.
2. Мигают табло ПИТАНИЕ ОТ АККУМ.

При отказе:

- примите решение о посадке самолета на аэродроме вылета или ближайшем аэродроме
- выключите потребители основной шины из состава навигационного комплекса
- доложите диспетчеру УВД об отказе генераторов и принятом решении
- включите секундомер в момент перехода на аварийную шину
- разверните самолет в сторону ближайшего аэродрома
- выполните экстренное снижение до высоты запуска ВСУ (не выше 6000 м)

КВС

Ш

КВС,
КВС-БР(2П)

КВС

КВС

КВС

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОТКАЗЕ ГЕНЕРАТОРОВ УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО НА ЦИФРОВОМ СЧЕТЧИКЕ УКАЗАТЕЛЯ СКОРОСТИ УСИМ-1 ТЕКУЩЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ЧИСЛА "М" НЕ ИНДИЦИРУЕТСЯ. В СВЯЗИ С ЭТИМ ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ ДО ВЫСОТЫ 7800 м ВЫПОЛНЯЙТЕ НА СКОРОСТЯХ, НЕ ПРЕВЫШАЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ $V_{пр}$, УКАЗАННЫХ В ТАБЛ. 5.3.

Таблица 5.3

Высота, м	10100	9600	9100	8600	8100	7800
Скорость, км/ч	420	440	460	475	495	500

- запустите ВСУ на высоте не больше 6000 м (со щитка аварийного запуска ВСУ)
- включите генератор ВСУ и трансформаторы 36 В, выключите и затем включите ВУ-6 № 1 и 2
- включите потребители основной шины из состава навигационного комплекса

КВС, КВС-БМ

КВС

Ш

- ВНИМАНИЕ!** 1. ОТКАЗ ДВУХ ГЕНЕРАТОРОВ ПРИВОДИТ К ОБЕСТОЧИВАНИЮ ВСЕХ ТОПЛИВНЫХ НАСОСОВ (ВЫРАБОТКА ТОПЛИВА ПРОИЗВОДИТСЯ САМОТЕКОМ), ПРИ ЭТОМ РУКОВОДСТВУЙТЕСЬ РЕКОМЕНДАЦИЯМИ ПОДР. 8.3, п. 4.7.
2. УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ПИТАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, ПОДКЛЮЧЕННЫ К АВАРИЙНОЙ ШИНЕ, В ТЕЧЕНИЕ 30 МИН С УЧЕТОМ ДВУХ ПОПЫТОК ЗАПУСКА ВСУ.
- посадку выполняйте по рекомендациям, указанным в разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС

5.11. НЕУБОРКА ИНТЕРЦЕПТОРА № 6 (5) ИЗОТКЛОНЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ

Признаки отказа:

1. Кренение самолета в сторону неубравшегося интерцептора.
2. Непогасание соответствующего мнемоиндекса на мнемотабло интерцепторов.

При отказе в полете по маршруту:

- парируйте крен отклонением элеронов
- продолжайте полет, при этом учитывайте увеличение расхода топлива до 5 %
- отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- выполните заход на посадку и посадку по рекомендациям разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС

КВС

КВС

КВС, Э

При отказе на этапе захода на посадку:

- парируйте крен отклонением элеронов
- отключите САУ, если она была включена
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- при отказе в конфигурациях $\delta_z = 0^\circ/0^\circ$ и $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ согласно подразд. 4.25
- при отказе в конфигурации $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ до входа в глиссаду примите решение о доуборке закрылков до положения $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ (скорости захода на посадку и посадке выдерживайте согласно подразд. 4.25) или продолжении захода с $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$
- при отказе на глиссаде продолжайте заход на посадку и посадку с $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ по рекомендациям разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС

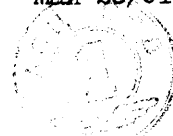
КВС

КВС, КВС-БР(2П)

КВС, Э

КВС, КВС-2П

КВС, Э



5.12. РАССОЕДИНЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНОК

Признаки рассоединения:

1. Загорится табло ШТУРВАЛЫ
РАССОЕДИНЕННЫ .

2. Отсутствует жесткая связь
и синхронность при перемещении
штурвалов.

При рассоединении штурвалов:

- отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- удерживайте штурвал в балансировочном положении. Помогайте управлять тангажом только по команде КВС
- выполните посадку на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме. Если отказ произошел в крейсерском полете, примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме
- доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении
- управление самолетом выполняйте с места КВС в соответствии с подразд. 5.9

КВС

2П

КВС

КВС, КВС-БР(2П)

КВС

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.13. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ ПРЕДКРЫЛКОВ

Признаки отказа:

1. Загорание табло УПР ПРЕДКР - ОТКАЗ, ПРЕДКРЫЛКИ - АСИММ, ЦСО.
2. Погасание на одной стороне мнемо-индекса на мнемотабло.

При отказе на взлете:

- парируйте кренение самолета отклонением элеронов
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- примите решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме
- заход на посадку и посадку выполняйте в ручном режиме с закрылками, выпущенными в положение $10^\circ/25^\circ$, на скоростях, рекомендованных в табл. 5.1

КВС

КВС, КВС-БР (2П)

КВС

КВС

При отказе в начале выпуска закрылков в положение $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ и при полете в конфигурации $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ при заходе на посадку:

- парируйте кренение самолета отклонением элеронов
- отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными в положение $10^\circ/25^\circ$ на скоростях, рекомендованных в табл. 5.1

КВС

КВС

КВС, КВС-2П

КВС

При отказе в конфигурации $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ при заходе на посадку:

- парируйте кренение самолета отклонением элеронов
- отключите САУ, если она была включена
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ в соответствии с рекомендациями, указанными в разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС

КВС

КВС, КВС-2П

КВС

При отказе на этапе ухода на второй круг:

- парируйте кренение самолета отклонением элеронов
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- полет по кругу выполняйте с $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$.

КВС

КВС, КВС-БР,

КВС-2П

КВС, КВС-2П

При необходимости доуберите закрылки до нулевого положения

- заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ на скоростях, рекомендованных в табл. 5.1

КВС



5.14. НЕСИГНАЛИЗИРУЕМЫЙ ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПРИБОРНОЙ СКОРОСТИ У КВС И 2П

Признаки отказа:

1. Расхождение показаний приборной скорости на УСИМ КВС и 2П и несоответствие истинной скорости по УС-И-ПБ.
2. Расхождение показаний приборной скорости УСИМ КВС и 2П и КУС-730/1100 штурмана.

При отказе:

- доложите диспетчеру УВД об отказе
- поддерживайте установленные скорости по указателю истинной скорости УС-И-ПБ(2П) и корректируйте их по отсчету текущих показаний приборной скорости штурманом, контролируйте $\alpha_{\text{тек}}$ по УАП
- на глиссаде поддерживайте скорость по информации $v_{\text{пр}}$ от штурмана и $\alpha_{\text{тек}}$ по УАП $5^{\circ} \dots 6^{\circ}$

КВС, КВС-БР(2П)

КВС, 2П, Ш

КВС-Ш

5.15. ОТКАЗ ДВУХ ОСНОВНЫХ АВИАГОРИЗОНТОВ

Признаки отказа:

1. Загораются табло АГ СРАВНИ, МГВ РЕЗЕРВ - ОТКАЗ, ЦСО, АГ ЛЕВ ОТКАЗ (АГ ПРАВ ОТКАЗ).
2. Выпадение бленкера АГ на ПКП КВС, 2П.
3. Звучит прерывистый звуковой сигнал в телефонах членов экипажа.
4. Загорание сигнализации об отключении САУ.

При отказе:

- | | |
|---|-----------------|
| - пилотируйте самолет по резервному авиагоризонту, сравнивая его показания с ДА-ЗОН, и по курсовой системе | КВС |
| - продублируйте отключение САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ | КВС |
| - примите решение о посадке на ближайшем аэродроме | КВС |
| - доложите диспетчеру УВД об отказе | КВС, КВС-БР(2П) |
| - при отказе на глиссаде примите решение о продолжении захода на посадку в ручном режиме или уходе на второй круг | КВС |

5.16. ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ОСНОВНЫХ АВИАГОРИЗОНТОВ
И РЕЗЕРВНОГО АВИАГОРИЗОНТА АГР-74

Признаки отказа:

1. Загораются табло АГ ЛЕВ ОТКАЗ (АГ ПРАВ ОТКАЗ).
2. Выпадение оленкера "АГ" на ПКП КВС (2П).
3. Расхождение показаний АГР-74 с исправным ПКП и ДА-30П (возможно выпадение оленкера АГ на АГР-74).

При отказе:

- | | |
|---|------------------|
| - отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале | КВС |
| - выведите самолет в горизонтальный полет без скольжения по ДА-30П и изменения курса по ПНП и РМИ | КВС |
| - определите исправный авиагоризонт, сравнивая показания авиагоризонтов и ДА-30П | КВС, 2П |
| - выполняйте пилотирование самолета по исправному авиагоризонту, сравнивая его показания с ДА-30П | КВС, КВС-2П |
| - доложите диспетчеру УВД об отказе | КВС, КВС-БР (2П) |
| - примите решение о посадке на ближайшем аэродроме | КВС |
| - при появлении рассогласования на глиссаде в условиях отсутствия визуальной видимости - уйдите на второй круг, используя ДА-30П и исправный АГ | КВС, КВС-2П |
| - при необходимости передайте управление второму пилоту | КВС |

5.17. ОТКАЗ ОДНОГО ИЗ ОСНОВНЫХ АВИАГОРИЗОНТОВ

И РЕЗЕРВНОЙ МГВ

Признаки отказа:

1. Горят табло АГ СРАВНИ, МГВ
РЕЗЕРВ - ОТКАЗ, АГ ЛЕВ ОТКАЗ (АГ ПРАВ ОТКАЗ).

2. Выпал бленкер "АГ" на оставшемся
исправном авиагоризонте.

3. Загорание сигнализации об отклю-
чении САУ.

При отказе:

- выведите самолет в прямолинейный полет без скольжения по ДА-30П и АГР-74 и изменения курса по ПНП и РМИ
- определите исправный авиагоризонт сравнением показаний авиагоризонта КВС (2П) с АГР-74 и ДА-30П
- продублируйте отключение САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- отключите директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- примите решение о посадке на ближайший аэродром
- при появлении рассогласования на глиссаде в условиях визуальной ориентировки уйдите на второй круг по исправному АГ и ДА-30П

КВС

КВС-2П

КВС

КВС

КВС, КВС-БР(2П)

КВС

КВС

5.18. АКТИВНЫЙ ОТКАЗ КАНАЛА КРЕНА САУ С ПОСЛЕДУЮЩИМ

СИГНАЛИЗИРУЕМЫМ ОТКЛЮЧЕНИЕМ

Признаки отказа:

1. Кренение самолета.
2. Загорание табло КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ.

При отказе:

- кренение самолета парируйте элеронами
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- доложите диспетчеру УВД
- при отказе на высоте, близкой к ВПР, примите решение о посадке или уходе на второй круг

КВС

КВС-2П

КВС, КВС-БР (2П)

КВС

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.19. ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ КУРСА НА ПНП И РМИ

Признаки отказа:

1. Загораются табло КУРС СИСТ № 1 – ОТКАЗ, КУРС СИСТ № 2 – ОТКАЗ, КУРСЫ ПРОВЕРЬ, ЦСО, КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ.

2. Выпадают бленкеры "КС" на ПНП.

ПРИМЕЧАНИЕ. Отказ возможен без загорания табло и выпадания бленкеров. При этом отказ определяется по:

- расхождению курса между показаниями АК-59П и текущим значением курса больше 2° за один час полета;
- повышенному одностороннему уходу от ЛЗП (больше 5 км) на базе 250 км при определении ТКМС

5.19.1. Отказ индикации курса на ПНП и РМИ при заходе на посадку

При отказе:

- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ
- доложите диспетчеру УВД об отказе
- примите решение о посадке на ближайшем запасном аэродроме, на котором обеспечивается посадка по метеорологическому минимуму с учетом происшедшего отказа
- заход на посадку контролируйте по возможности с использованием информации: АК-59П – курс, АРК – КУР

КВС

КВС, БР (2П)

КВС

2П, Ш

5.19.2. Отказ индикации курса на ПНП и РМИ при выполнении полетов в высоких широтахВНИМАНИЕ! УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО ПРИ ЭТОМ:

- ПОСТУПАЕТ НЕДОСТОВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОТ МАГНИТНЫХ ДАТЧИКОВ КУРСА;
- ОТСУТСТВУЕТ ИНФОРМАЦИЯ БОРТОВЫХ СРЕДСТВ БЛИЖНЕЙ НАВИГАЦИИ "ВЕРР", АРК;
- ОТСУТСТВУЮТ РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ ОРИЕНТИРЫ;
- ОТСУТСТВУЕТ РАДИОСВЯЗЬ МВ ДИАПАЗОНА.

При отказе:

- примите решение о посадке на ближайшем запасном аэродроме
- осуществляйте навигацию с использованием информации от ДИСС, АК-59П, РСДН
- работу с РСДН выполняйте в режиме ручного ввода курса и скорости

КВС

Ш, 2П

Ш

Действительно: все

5. Стр. 25

Апр 20/95

ПМТ



5.20. ОБЕСТОЧИВАНИЕ АВАРИЙНОЙ ШИНЫ ЛЕВОГО РУ 27 В

Признаки отказа:

1. Загорается большое количество желтых табло при отсутствии загорания ЦСО у КВС.
2. Горит табло ЛЕВ ДВИГ - ПЕРЕГРЕВ, понижаются до нуля показания указателей положения РУД обоих двигателей, количества и температуры масла левого двигателя при нормальной работе двигателей.
3. Выпадают все бленкеры отказа ПНП(ЛЕВ)КВС, все бленкеры на УСИМ и бленкер "Н" на УВ-75-15.
4. Нет индикации АРК № I на ПНП и РМИ.
5. Нет обогрева левого ПЦД.
6. Выпадает бленкер "КС" на ПНП левом и бленкер "АГ" на ПКП левом.

При обесточивании:

Доложите диспетчеру УВД и произведите посадку на ближайшем аэродроме в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС, КВС-БР (2П)

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОЛЕТЕ И ПОСАДКЕ УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО:

- НЕТ ОТБОРА ВОЗДУХА НА ПОС ОТ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ;
- НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ И ДЕФЛЕКТОРОВ СТАБИЛИЗАТОРА НА МНМОТАБЛО МЕХАНИЗАЦИИ;
- НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЯ К_{ПН} И УПРАВЛЕНИЯ ТРИММЕРОМ ЭЛЕВОНОВ;
- НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ РЕЗЕРВНОГО ОСТАТКА ТОПЛИВА, НЕ РАБОТАЮТ ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ (№ 2 - ПРАВОГО ПОЛУКРЫЛА И № I - ЛЕВОГО ПОЛУКРЫЛА);
- ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ НЕ РАБОТАЮТ АРК № I, "КУРС МП-70" № I И НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ПРОЛЕТЕ МАРКЕРНЫХ МАЯКОВ;
- ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ НЕ ВЫДВИГАЕТСЯ ЛЕВАЯ ФАРА И НЕТ РУЛЕЖНОГО ОСВЕЩЕНИЯ;
- НЕ РАБОТАЕТ РЕВЕРС ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ;
- НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ "ОПАСНО-ЗЕМЛЯ";
- В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНЕНИЯ КРАН "ДИНАМИКА" ДОЛЖЕН БЫТЬ УСТАНОВЛЕН В ПОЛОЖЕНИЕ "РЕЗЕРВ";
- НЕТ ВНУТРЕННЕЙ СВЯЗИ ПО СПГС.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.21. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ШИНЫ ПРАВОГО РУ II5 В ПРИ ПОЛЕТАХ
В СЕВЕРНОМ ПОЛУШАРИИ НА ШИРОТАХ ОТ 80° И ВЫШЕ

Признаки отказа:

1. Загорается большое количество сигнальных табло, ЦСО.
2. Не подсвечиваются встроенным подсветом приборы и надписи на рабочих местах КВС, 2П, Ш.
3. Выпадают бленкеры на УВ-75-15ПБ, левом и правом УСИМ-1, УАП5-5.
4. Нет индикации АРК № 2 на ПНП и РМИ.
5. Нет индикации ДИСС.
6. Выпадает бленкер дальности на ИДР-1А.

При обесточивании:

Доложите диспетчеру УВД и произведите посадку на ближайшем аэродроме в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС, КВС-БР (2П)

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОЛЕТЕ И ПОСАДКЕ УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО:

- ОТСУТСТВУЕТ ИНДИКАЦИЯ СВС ПО ВСЕМ ПАРАМЕТРАМ;
- НЕ РАБОТАЮТ ДИСС, РЛК "БУРАН", РСДН, РСБН (ДАЛЬНОСТЬ), "КУРС МП" № 2, АРК № 2, РВ № 2;
- НЕ РАБОТАЕТ МНМОСИГНАЛИЗАЦИЯ ШИТКА ВЫРАБОТКИ ТОПЛИВА.

Самолетовождение осуществляйте по РСБН, АРК № 1, ВСЭК, КУС-730/1100, "Курс МП" № 1, астрокомпасу

КВС, Э

Действительно: все

5. Стр. 27

Апр 20/95

ИМТ



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.22. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ДВУХ ОСНОВНЫХ ШИН

ТР1 И ТР2 РУ 36 В

Признаки отказа:

1. Загораются табло: ПЕРЕМ ТОК ПРОВЕРЬ, ЦСО, ТР1 ОТКЛ, ТР2 ОТКЛ, КУРС СИСТ № 2 - ОТКАЗ, КУРСЫ ПРОВЕРЬ, КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ и другие табло потребителей.
2. Выпадают бленкеры "КС" на ПНП.

При обесточивании двух основных шин учитывайте, что не работают:

- ПНП левый, правый и штурмана;
- индикация числа М и $V_{м.д.}$ УСИМ;
- "Курс МП" № 2;
- курсовая система (правая);
- САУ;
- указатель поворота на правом ДА-ЗОП;
- БКК-18;
- АРК № 2;
- НВС;
- СВС;
- РСБН "Веер-М";
- РСДН А-723;
- БУРАН-74;
- МГВ (правая и резервная);
- ССВЭ.

При отказе:

- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ
- примите решение о посадке на ближайшем аэродроме и доложите диспетчеру об отказе и принятом решении
- пилотируйте самолет с использованием курсовой системы № 1, АРК № 1, РСДН (ввод данных вручную), КУРС МП № 1
- произведите посадку в соответствии с рекомендациями разд 4 для двух работающих двигателей

КВС

КВС, КВС-БР (2П)

КВС, Ш

КВС, Э

Действительно: все

5. Стр. 28

Апр 15/94

ПМТ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.23. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ОСНОВНОЙ ШИНЫ ПРАВОГО РУ 27 В ПРИ ПОЛЕТАХ

В СЕВЕРНОМ ПОЛУШАРИИ НА ШИРОТАХ ОТ 80° И ВЫШЕ

Признаки отказа:

1. Загорается большое количество сигнальных табло, ЦСО.
2. Выпадает бленкер "АГ" на правом ПКП.
3. Выпадает бленкер "КС" на правом ПНП.
4. Нет индикации РЛК "Буран", ДИСС, АРК № 2.
5. Горит табло ПОС ПЛАНЕРА НЕИСПР.
6. Нет обогрева правого ППД и ПВД.
7. Выпадают бленкеры на левом и правом УСИМ-1.

При обесточивании:

Доложите диспетчеру УВД и произведите посадку на ближайшем аэродроме по возможности, где отсутствуют условия обледенения, в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОЛЕТЕ И ПОСАДКЕ УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО:

- ПОС НЕ РАБОТАЕТ;
- НЕ РАБОТАЕТ АВТОМАТИКА ВЫРАБОТКИ ТОПЛИВА, ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ I И II ОЧЕРЕДЕЙ ПРАВОГО ПОЛУКРЫЛА;
- НЕ ВЫПУСКАЮТСЯ ШАССИ ОТ ОСНОВНОЙ СИСТЕМЫ;
- НЕ РАБОТАЮТ ПРАВАЯ КУРСОВАЯ СИСТЕМА, ПРАВЫЙ ПКП, ДИСС, РЛК "БУРАН", НВС-74, "КУРС МП" № 2, АРК № 2, СД № 2, РАДИОСТАНЦИЯ "БАКЛАН" № 2, РСБН, РСДН.

Самолетовождение осуществляйте по АРК № 1, ЕСФК № 1, КУС-73С/ИСС, астрокомпасу, "Курс МП" № 1

КВС, КВС-БР (2П)

КВС, Э



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.24. НЕ УБИРАЮТСЯ КОНЦЕВЫЕ ЗАКРЫЛКИ НА ОСНОВНОМ И РЕЗЕРВНОМ РЕЖИМАХ УПРАВЛЕНИЯ

Признаки отказа:

1. Загорятся табло КОНЦ ЗАКР - ОТКАЗ УПР, ЦСО.
2. Неперестройка ограничителей максимально допустимой скорости.
3. Неперестройка ограничителей при уборке в полетную конфигурацию механизмов $K_{\text{ш}}$ РН.
4. Ощущения пилотов.

При отказе:

На взлете:

- доложите диспетчеру УВД
- примите решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме
- полет на запасной аэродром выполняйте в соответствии с рекомендациями табл. 7.4, не превышая скорость 345 км/ч
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками в конфигурации $10^0/19^0$
- величину скорости захода на посадку поддерживайте согласно табл. 4.13

КВС, КВС-БР (2П)

КВС

КВС

КВС, Э

КВС

При уходе на второй круг:

- доложите диспетчеру УВД
- уход на второй круг и полет по кругу выполняйте с закрылками в конфигурации $\delta_3 = 10^0/40^0$ на скорости 175...225 км/ч
- после четвертого разворота выпустите внутренние закрылки в положение 30^0
- заход на посадку и посадку выполните с закрылками $30^0/40^0$ в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС, КВС-БР (2П)

КВС, Э

КВС-2П

КВС, Э

5.25. ОТСУТСТВИЕ ВИДИМОСТИ ЧЕРЕЗ СТЕКЛОС МЕСТА КВС

Признаки отказа:

Отсутствие видимости через
стекло.

При отказе:

- примите решение о продолжении полета
 - доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении
 - примите меры по выходу из зоны обледенения, выключите обогрев левого стекла
 - при невозможности очистить стекло перед посадкой на высоте круга на $V_{з.п.}$ при $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ выключите наддув кабины самолета
 - если стекло очистить не удалось, заход на посадку выполняйте, используя для обзора открытую форточку
- При этом контроль за скоростью и управлением двигателями осуществляет 2П и информирует командира о положении самолета относительно ВПП по приборам о крене, угле атаки; штурман дает информацию о высоте

КВС

КВС, КВС-БР (2П)

КВС

КВС

КВС, 2П



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.26. ОТКАЗ ЛЕВОЙ ГИДРОСИСТЕМЫ И СЕТИ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ

ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ЖИДКОСТИ

Признаки отказа:

1. Загораются табло: ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ; БУСТ - НЕТ ДАВЛ ЛЕВ ГС; ВЕНТИЛЬ РЕВЕРСА ОТКРОЙ; ЦСО; ГИДРОСИСТ ЛЕВ - ОТКАЗ.
2. Гаснут табло: НАСОС - ЛЕВЫЙ; КРАН КОЛЫЦЕВ ОТКРЫТ.
3. Гаснет линия мнемосхемы наличия давления за левым насосом и левой ГС и наличия давления наддува в левом гидробаке.
4. Уменьшается количество жидкости в левом гидробаке (по указателю).
5. Падает давление в левой гидросистеме (по указателю).
6. При включении НС загорается табло НС ГИДРО - ОТКАЗ.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" НА ГЛИССАДЕ ДО ВЫСОТЫ 60 М УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ. ДЛЯ ЧЕГО УСТАНОВИТЕ ДВИГАТЕЛЯМ ВЗЛЕТНЫЙ РЕЖИМ С ОДНОВРЕМЕННОЙ УБОРКОЙ ЗАКРЫЛКОВ В ПОЛОЖЕНИЕ $10^\circ/25^\circ$ И РАЗГОНОМ СКОРОСТИ НА 10-15 КМ/Ч, ШАССИ НЕ УБИРАЙТЕ.

ПРИ НАБОРЕ ВЫСОТЫ ИЛИ НА ВЫСОТЕ КРУГА ОПРЕДЕЛИТЕ ХАРАКТЕР ОТКАЗА И ВЫПОЛНЯЙТЕ УКАЗАНИЯ РЛЭ ДЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ОТКАЗА.

ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО НА ВЫСОТЕ НИЖЕ 60 М ВЫПОЛНЯЙТЕ ПОСАДКУ В СООТВЕТСТВИИ С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ РАЗД. 4 ДЛЯ ДВУХ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЕЙ (ПРИ ЭТОМ РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ ГИДРОСИСТЕМЫ, НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ПОСАДКИ, ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ).

Учитывайте, что не работают:

- стеклоочиститель КВС;
- управление интерцепторами № 4 и 6;
- управление поворотом колес передней опоры шасси;
- основное управление уборкой и выпуском шасси;
- основное и резервное управление предкрылками;
- резервное управление концевыми закрылками;
- основное и резервное управление дефлектором стабилизатора;
- основное и резервное управление внутренними закрылками.

Кроме этого, не работают основные каналы привода РН и левой половины РВ, резервный канал привода правой половины РВ, что не оказывает влияния на работоспособность указанных приводов.

При отказе:

- | | |
|---|------------------|
| - продублируйте закрытие крана кольцевания вручную и откройте вентили сети реверса | КВС, КВС-БМ |
| - примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме. При этом учитывайте, что нормальное функционирование правой гидросистемы при дозаправке из дополнительной емкости обеспечивается в течение 4,5 ч | КВС |
| - доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении | КВС, КВС-БР (2П) |
| - контролируйте в полете количество жидкости в правом гидробаке, а при уменьшении уровня до 8-9 л дозаправьте бак из резервной емкости до 13 л | КВС, 2П, КВС-БМ |

Действительно: все

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Разрешается производить дозаправку вплоть до третьего разворота. При невозможности дозаправить гидробак до уровня 9 л застопорите I-е звено РН (см. "Отказ левой и правой ГС")

Выполните заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей с учетом следующего:

КВС, Э

- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП
- выпуск шасси выполните от резервной системы
- после четвертого разворота перед входом в глиссаду на скорости 270-315 км/ч рычагом основного управления выпустите конечные закрылки в посадочное положение в два приема с таким расчетом, чтобы при выпуске закрылков в положение $0^{\circ}/25^{\circ}$ скорость достигла 250-285 км/ч, а в конце выпуска закрылков ($0^{\circ}/40^{\circ}$) - 220-255 км/ч
- скорости выдерживайте согласно табл. 5.4
- пилотируйте при посадке плавно, при наличии бокового ветра перед приземлением полностью устраните угол упреждения, после приземления плавно опустите переднюю опору шасси
- направление на пробеге выдерживайте отклонением РН и элеронов и асимметричным торможением колес шасси во второй половине пробега
- после остановки самолета установите переключатель РЕВЕРС И АВАР ТОРМ в положение ОТ ГИДРО ПРАВ и выключите реверс двигателей. Освободите ВПП, выполняя развороты асимметричным торможением колес и изменением режима работы двигателей

Таблица 5.4

Этапы полета	Скорость в км/ч при посадочных массах, т					
	22	26	30	33	34,5	35,5
Заход на посадку	195	210	230	245	250	255
Приземление	165	180	200	215	220	225

ВНИМАНИЕ! УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ВЫПОЛНЯЙТЕ НА СКОРОСТИ 195-255 км/ч ПРИ КОНФИГУРАЦИИ ЗАКРЫЛКОВ $0^{\circ}/40^{\circ}$. ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ ПОЛОЖЕНИЕ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ.

- ПРИМЕЧАНИЯ:**
1. При отказе на взлете выполните заход на посадку и посадку на аэродром вылета или ближайший запасной аэродром при конфигурации закрылков $10^{\circ}/25^{\circ}$. Скорости захода на посадку и приземление выдерживайте согласно табл. 4.13.
 2. На пробеге возможно появление тряски передней опоры шасси, что не вызывает рыскания самолета по курсу и не затрудняет выдерживание направления на пробеге.

Действительно: все

5. Стр. 33

Апр 25/94



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.27. ОТКАЗ ЛЕВОЙ И ПРАВОЙ ГИДРОСИСТЕМ ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ЖИДКОСТИ

При отказе левой и правой гидросистем пилотирование самолета сопровождается повышенными усилиями в продольном канале (безбустерное управление) в сочетании с уменьшенным в 2-2,5 раза запасом продольной устойчивости при заходе на посадку. Уменьшается поперечная управляемость из-за отказа интерцепторов-алеронов, значительно уменьшается эффективность РН. Пилотирование выполняйте с отключенной САУ.

Заход на посадку при положении закрылков $30^{\circ}/0^{\circ}$, предкрылки выпущены, требует точного пилотирования, особенно при задних центровках, во избежание продольной раскачки самолета.

Признаки отказа:

1. Загораются табло: ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ; I-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП; ГИДРОСИСТ ЛЕВ - ОТКАЗ; ГИДРОСИСТ ПРАВ - ОТКАЗ; ВЕНТИЛЬ РЕВЕРСА ОТКРОЙ.
2. Гаснут табло: НАСОС - ЛЕВЫЙ; НАСОС - ПРАВЫЙ; КРАН КОЛЬЦЕВ ОТКРЫТ.
3. Гаснут линии мнемосхемы наличия давления за левым и правым насосами, в левой и правой гидросистемах, наддува в левом и правом баках.
4. Уменьшается количество жидкости в левом и правом гидробаках (по указателям).
5. Падает давление в левой и правой гидросистемах (по указателям).

ВНИМАНИЕ! ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" НА ГЛИССАДЕ ДО ВЫСОТЫ 60 М УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ. ДЛЯ ЧЕГО УСТАНОВИТЕ ДВИГАТЕЛЯМ ВЗЛЕТНЫЙ РЕЖИМ С ОДНОВРЕМЕННОЙ УБОРКОЙ ЗАКРЫЛКОВ В ПОЛОЖЕНИЕ $10^{\circ}/25^{\circ}$ И РАЗГОНОМ СКОРОСТИ НА 10-15 КМ/Ч, НАССИ НЕ УБИРАЙТЕ.

ПРИ НАБОРЕ ВЫСОТЫ ИЛИ НА ВЫСОТЕ КРУГА ОПРЕДЕЛИТЕ ХАРАКТЕР ОТКАЗА И ВЫПОЛНЯЙТЕ УКАЗАНИЯ РЛЭ ДЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ОТКАЗА.

ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО НА ВЫСОТЕ НИЖЕ 60 М ВКЛЮЧИТЕ НАСОСНУЮ СТАНЦИЮ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕМ "НС" И УСТАНОВИТЕ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ "РЕВЕРС И АВАР ТОРМ" В ПОЛОЖЕНИЕ "ОТ НС".

ПОСАДКУ ВЫПОЛНИТЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ РАЗД. 4 ДЛЯ ДВУХ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЕЙ.

Учитывайте, что не работают:

- бустерное управление РН;
- бустерное управление РВ;
- управление интерцепторами № 3-6;
- основное и резервное управление концевыми закрылками;

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- основное управление внутренними закрылками;
- основное и резервное управление дефлектором стабилизатора;
- основное торможение колес;
- основное управление предкрылками;
- основное и резервное управление уборкой и выпуском шасси;
- стеклоочиститель 2П.

ПРИМЕЧАНИЕ. Предкрылки, резервное управление внутренними закрылками, поворот колес передней опоры шасси и стеклоочиститель КВС работают от насосной станции.

При загорании табло I-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП:

Застопорите I-е звено РН, для чего:

- установите педали нейтрально
- отключите ручную питание бустеров РН и РВ от левой и правой

гидросистем выключателем на центральном пульте.

КВС, 2П

ВНИМАНИЕ! ПОСЛЕ ОТКЛЮЧЕНИЯ БУСТЕРОВ ПРИ НЕСТОПОРЕНИИ I-го ЗВЕНА РН ЗАГОРАЕТСЯ ТАБЛО "ПЕДАЛИ - В НЕЙТРАЛЬ".

ВЫПОЛНИТЕ ВБЛИЗИ НЕЙТРАЛИ ОТКЛОНЕНИЕ ПЕДАЛЕЙ ДО 1/4-1/3 МАКСИМАЛЬНОГО ХОДА. УБЕДИТЕСЬ В СТОПОРЕНИИ I-го ЗВЕНА РН ПО ОТСУТСТВИЮ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СТРЕЛОЧНОГО УКАЗАТЕЛЯ ИНДИКАТОРА ЕГО ПОЛОЖЕНИЯ, ЗАГОРАНИЮ ТАБЛО "I-е ЗВЕНО РН ЗАСТОПОР" И ПОГАСАНИЮ ТАБЛО "I-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП" И "ПЕДАЛИ - В НЕЙТРАЛЬ".

При отказе левой и правой гидросистем:

Продублируйте закрытие крана кольцевания

Доложите диспетчеру УВД и примите решение о посадке на ближайший запасной аэродром, если на основном аэродроме условия посадки, близкие к метеоминимуму.

Перед заходом на посадку, при возможности, создайте переднюю центровку

Откройте вентиль сети реверса

Выпустите шасси от механической системы и подтяните створки основных опор шасси с помощью лебедок (время выпуска шасси - 1 мин, закрытие створок - до 5 мин)

После третьего разворота включите насосную станцию и на скорости 270-315 км/ч выпустите от резервной системы предкрылки.

Перед входом в глиссаду на скорости 250-285 км/ч выпустите от резервной системы внутренние закрылки в положение 30°/0° с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220-255 км/ч. При выпуске закрылков обеспечивайте балансировку самолета триммером РВ

КВС

КВС, КВС-БР (2П)

КВС-БМ

КВС-БМ

КВС, КВС-2П

Действительно: все

8. Огр.



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Выполните заход на посадку и посадку при конфигурации закрылков $30^{\circ}/0^{\circ}$ в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей с учетом следующего:

- скорость при заходе на посадку и посадке поддерживайте согласно табл. 5.4 (при $v_{3П}$ $\alpha = 7,5-8,5^{\circ}$ по УАП, а при $v_{пос}$ $\alpha \leq 11^{\circ}$), пилотирование и управление двигателями выполняйте плавно во избежание непреднамеренной раскочки и взмывания самолета перед приземлением. При наличии бокового ветра перед приземлением полностью устранили угол упреждения;
- направление на пробеге поддерживайте отклонением РН, элеронами, управлением передней опоры шасси с помощью педалей;
- аварийное торможение начинайте со скорости 80 км/ч;
- в конце пробега установите переключатель РЕВЕРС И АВАР ТОРМ в положение ОТ НС и отключите реверс двигателей;
- после освобождения ВПП остановите самолет аварийным торможением и выключите насосную станцию.

- ВНИМАНИЕ!** 1. УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ, ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ, ВЫПОЛНЯЙТЕ НА СКОРОСТИ 195-255 км/ч ПРИ КОНФИГУРАЦИИ ЗАКРЫЛКОВ $30^{\circ}/0^{\circ}$ (ПРИ ЭТОМ САМОЛЕТ ОБЛАДАЕТ УХУДШЕННОЙ ПРОДОЛЬНОЙ УСТОЙЧИВОСТЬЮ). ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ ПОЛОЖЕНИЕ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ НА ВЫСОТЕ КРУГА ВЫКЛЮЧИТЕ НС.
2. ПРИ ОТКАЗЕ НА ВЗЛЕТЕ ДО УБОРКИ МЕХАНИЗАЦИИ ВЫПОЛНИТЕ ПОСАДКУ НА АЭРОДРОМЕ ВЫЛЕТА ПРИ КОНФИГУРАЦИИ ЗАКРЫЛКОВ $10^{\circ}/19^{\circ}$. СКОРОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ И ПРИЗЕМЛЕНИЯ ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СОГЛАСНО ТАБЛ. 4.13 С УВЕЛИЧЕНИЕМ ИХ НА 10 км/ч.
3. МАКСИМАЛЬНО ПОДУШИМАЙТЕ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ - 15 МИН.
4. ПОСЛЕ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ В ТЕЧЕНИЕ 15 МИН ПРИ $t_{HВ} \geq 30^{\circ}C$ ЗАПИСИТЕ В ПОЛЕТНОЙ ЖУРНАЛ ДАТУ, УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПОЛЕТА. ДАЛЬНЕЙШАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ПОСЛЕ РАБОТЫ НА УКАЗАННОМ РЕЖИМЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

КВС. Э

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.28. НЕВЫРАБОТКА ТОПЛИВА ИЗ БАКА 2 ОЧЕРЕДИ

(ОТКАЗ ПЕРЕКРЫВНОГО КРАНА)

Признаки отказа:

1. Погасла кнопка-табло крана 2 очереди.
2. Погасла линия мнемосхемы насоса 2 очереди этого полукрыла.
3. Отсутствуют показания выработки топлива из бака 2 очереди с отказавшим краном на индикаторе топливомера.
4. Уменьшение количества топлива в баке 3 очереди этого полукрыла. (Возможно загорание табло РЕЗЕРВ ОСТАТОК ТОПЛ, ЦСО).

При отказе:

- | | |
|--|------------------|
| - перейдите на ручное управление выработкой, не включайте насос 2 очереди бака с отказавшим краном | КВС-2П |
| - откройте кран кольцевания для подачи топлива на оба двигателя из бака 2 очереди с исправным (открытым) краном | КВС-2П |
| - выключите насосы 3 очереди полукрыла с отказавшим краном 2 очереди | КВС-2П |
| - парируйте кренение самолета отклонением элеронов, снимая усилие триммером | КВС |
| - рассчитайте дальность и продолжительность полета (см. разд. 7) | КВС, Ш |
| - примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме, учитывая невырабатываемый остаток топлива | КВС |
| - доложите диспетчеру УВД о принятом решении | КВС, КВС-БР (2П) |
| - после выработки топлива из бака 2 очереди включите отключенные насосы 3 очереди и закройте кран кольцевания | КВС-2П |
| - выполните заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей | КВС |

При этом:

- | | |
|--|-----|
| а) учитывайте инерцию при создании крена на крыло с большей массой | КВС |
| б) при заходе на посадку не допускайте крена больше 15° | |
| в) боковое уклонение устраняйте до ВПР. Если боковое уклонение больше 20-30 м, уйдите на второй круг | |

Действительно: все



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.29. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ И АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ПОС ПЛАНЕРА И ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДВИГАТЕЛЕЙ

Признаки отказа:

1. Горит табло ПРАВ ДВИГ - ОТКАЗ
(ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ).
2. Горит табло ОБЛЕДЕНЕНИЕ.
3. Горят табло мнемоиндикатора ПОС крыла
и оперения.

при отказе.

- доложите диспетчеру УВД
- выполните требования подразд. 4.24
- убедитесь в отсутствии обледенения
- отключите ПОС планера и ПОС воздухозаборников вручную,
если обледенение отсутствует
- полет при наличии обледенения выполняйте в соответствии
с подразд. 5.1.7

КВС, КВС-БР (2П)

КВС, Э

КВС, 2П

КВС, 2П

КВС, Э

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.30. САМОПРОИЗВОЛЬНЫЙ ВЫПУСК ОДНОЙ ИЗ ОПОР С ОТКРЫТИЕМ

СТВОРКИ ШАССИ В ПОЛете ПО МАРШРУТУ

Определяется по поведе-
нию самолета, сигнализации
уборки-выпуска шасси и визу-
ально.

При отказе:

- уменьшите скорость полета. При этом не допускайте превышения скорости 350 км/ч

- оцените по индикатору шасси и визуально через смотровые лючки положение шасси (см. подр. 8.7, п. 4.1.6)

ВНИМАНИЕ! ЕСЛИ ПРИ ОСМОТРЕ НЕ ВЫЯВЛЕНО РАЗРУШЕНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ КОНСТРУКЦИИ ШАССИ ПРИ ВНЕШНЕЙ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ ГИДРОАГРЕГАТОВ И ТРУБОПРОВОДОВ (ПО ОТСУТСТВИЮ СЛЕДОВ ЖИДКОСТИ В НИШЕ ШАССИ И ПРИБОРАМ КОНТРОЛЯ ПАРАМЕТРОВ ГИДРОСИСТЕМЫ НА ЩИТКЕ "ГИДРОСИСТЕМА"), ВЫПУСТИТЕ ШАССИ И ЗАКРОЙТЕ СТОРКИ, УСТАНОВИВ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ РЕЗЕРВНОГО ВЫПУСКА ШАССИ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫПУСК ШАССИ", А ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ РЕЗЕРВНОГО ЗАКРЫТИЯ СТОРОК В ПОЛОЖЕНИЕ "ЗАКРЫТИЕ СТОРОК" ДО КОНЦА ПОЛЕТА. ЕСЛИ НАБЛЮДАЮТСЯ СЛЕДЫ ЖИДКОСТИ В НИШЕ ШАССИ ИЛИ ОТМЕЧАЕТСЯ ПО УКАЗАТЕЛЯМ УМЕНЬШЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ЖИДКОСТИ В ГИДРОБАКАХ, ВЫПУСТИТЕ ШАССИ ОТ МЕХАНИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ, ПОДТЯНИТЕ СТОРКИ ОСНОВНЫХ ОПОР ШАССИ ДО ФИКСАЦИИ ИХ ЗАМКАМИ

- примите решение о посадке на ближайшем аэродроме
- доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении
- выполните заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями, указанными в разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС

КВС, КВС-2П

КВС.

КВС, КВС-БР(2П)

КВС, Э

Действительно: все

5. Стр. 39

Авг 25/92



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.31. ОТКАЗ А-723 И ПОВЫШЕННЫЙ УХОД ИЗД. 802

Признаки отказа:

1. На ПУ А-723 горит табло ОТКАЗ.

2. Повышенный уход изд. 802 определяется по:

- расхождению более чем на 2° за час полета индикации курса на ПНП № I штурмана между курсовой шкалой и индексом заданного курса;
- повышенному одностороннему уходу от ЛЭП больше 5 км на базе 250 км при определении ТКМС;
- расхождению курса более 2° за час полета между показаниями АК-59П и ПНП № I штурмана.

При отказе:

- продолжайте полет. Доложите диспетчеру УВД
- проведите коррекцию курса в НВС-74 по данным АК-59П
- убедившись в повышенном уходе изд. 802, перейдите на второй полупакет БСФК-I, выключив изд. 802
- в полете контролируйте ТКМС и при необходимости проводите коррекцию курса в НВС-74

КВС, КВС-БР (2П)

Ш

КВС, Ш

Ш

Действительно: все

5. Стр. 40
Апр 20/95
ПМТ

5.32. ОТКАЗ УПРАВЛЕНИЯ ПОВОРОТОМ КОЛЕС ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ ШАССИ(РЕЖИМ САМООРИЕНТИРОВАНИЯ)

Признаки отказа:

Отказ обнаруживается тактильно.

Если отказ произошел на разбеге на скорости меньше или равной V_I , взлет прекратите, для чего:

- установите РУД в положение МГ
- установите рычаги РЕВ в положение максимального реверса
- выпустите интерцепторы
- примените основное торможение колес шасси
- направление на пробеге поддерживайте отклонением РН, элеронов, односторонним торможением колес шасси

Если отказ произошел на пробеге:

- отключите систему управления поворотом колес передней опоры
- направление на пробеге поддерживайте отклонением РН, элеронов, односторонним торможением колес шасси

Доложите диспетчеру об отказе

КВС

КВС-2П

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС,

КВС-БР (2П)



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.33. ОТКАЗ ЛЕВОЙ ГИДРОСИСТЕМЫ И СЕТИ ГИДРОАККУМУЛЯТОРА ИЗ-ЗА ПОТЕРИ ЖИДКОСТИ

Признаки отказа:

1. Загораются табло: ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ; БУСТ-НЕТ ДАВЛ ЛЕВ ГС; ГИДРОСИСТ ЛЕВ-ОТКАЗ; ВЕНТИЛЬ РЕВЕРСА ОТКРОЙ; ЦСО.
2. Гаснут табло: НАСОС-ЛЕВЫЙ, КРАН КОЛЫЦЕВ ОТКРЫТ.
3. Гаснет линия мнемосхемы наличия давления за левым насосом и левой ГС и наличия давления наддува в левом гидробаке.
4. Уменьшается количество жидкости в левом гидробаке (по указателю).
5. Падает давление в левой гидросистеме (по указателю).
6. Снижение давления до 60 кгс/см² (6 МПа) или до нуля в гидроаккумуляторе аварийного торможения (по указателю).

ВНИМАНИЕ: ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" НА ГЛИССАДЕ ДО ВЫСОТЫ 60 м УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ, ДЛЯ ЧЕГО УСТАНОВИТЕ ДВИГАТЕЛЯМ ВЗЛЕТНЫЙ РЕЖИМ С ОДНОВРЕМЕННОЙ УБОРКОЙ ЗАКРЫЛКОВ В ПОЛОЖЕНИЕ 10°/25° И РАЗГОНОМ СКОРОСТИ НА 10...15 км/ч, ШАССИ НЕ УБИРАЙТЕ.

ПРИ НАБОРЕ ВЫСОТЫ ИЛИ НА ВЫСОТЕ КРУТА ОПРЕДЕЛИТЕ ХАРАКТЕР ОТКАЗА И ВЫПОЛНЯЙТЕ УКАЗАНИЯ РЛЭ ДЛЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ОТКАЗА.

ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО НА ВЫСОТЕ НИЖЕ 60 м ВКЛЮЧИТЕ НАСОСНУЮ СТАНЦИЮ ВЫКЛЮЧАТЕЛЕМ "НС" И УСТАНОВИТЕ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ "РЕВЕРС И АВАР ТОРМ" В ПОЛОЖЕНИЕ "ОТ НС". ПОСАДКУ ВЫПОЛНЯЙТЕ В СООТВЕТСТВИИ С РЕКОМЕНДАЦИЯМИ РАЗД. 4 ДЛЯ ДВУХ РАБОТАЮЩИХ ДВИГАТЕЛЕЙ.

Учитывайте, что не работают:

- управление интерцепторами № 4 и 6;
- управление внутренними закрылками от основной системы;
- управление концевыми закрылками от резервной системы;
- основное управление уборкой и выпуском шасси;
- резервное управление дефлекторами стабилизатора;
- аварийное торможение колес шасси;
- реверс двигателей.

Кроме этого, не работают основные каналы привода РН и левой половины РВ, резервный канал привода правой половины РВ, что не оказывает влияния на работоспособность указанных приводов.

ПРИМЕЧАНИЕ. Предкрылки, резервное управление внутренними закрылками, поворот колес передней опоры шасси и стеклоочиститель КВС работают от насосной станции.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

При отказе:

Продублируйте закрытие крана кольцевания вручную

КВС

Примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме. При этом учитывайте, что нормальное функционирование правой гидросистемы при дозаправке из дополнительной емкости обеспечивается в течение 4,5 ч

КВС

Доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении

КВС, КВС-БР (2П)

Контролируйте в полете количество жидкости в правом гидробаке, а при уменьшении уровня до 8-9 л дозаправьте бак из резервной емкости до 13 л.

КВС, 2П, КВС-БМ

Разрешается производить дозаправку, вплоть до третьего разворота

Выполните заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей с учетом следующего:

КВС, Э

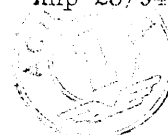
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП
- выпустите шасси от резервной системы
- после третьего разворота на скорости 270-315 км/ч включите НС, выпустите от резервной системы предкрылки, выпустите концевые закрылки рычагом основного управления в положение $0^\circ/40^\circ$ с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220-255 км/ч
- после четвертого разворота и на скорости 220-255 км/ч выпустите от резервной системы внутренние закрылки с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 180-225 км/ч
- при заходе на посадку поддерживайте скорость 180-225 км/ч
- пилютируйте при посадке плавно, при наличии бокового ветра перед приземлением полностью устраните угол упреждения, после приземления плавно опустите переднюю опору шасси
- торможение колесами выполняйте сразу после опускания передней опоры
- направление на пробеге поддерживайте отклонением РН, управлением передней опоры шасси
- после освобождения ВПП остановите самолет и отключите насосную станцию

- ВНИМАНИЕ!** 1. УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВЫПОЛНЯЙТЕ НА СКОРОСТИ 195-250 км/ч С ДОУБОРКОЙ ВНУТРЕННИХ ЗАКРЫЛКОВ ОТ РЕЗЕРВНОГО УПРАВЛЕНИЯ, ОБЕСПЕЧИВ КОНФИГУРАЦИЮ ЗАКРЫЛКОВ $0^\circ/40^\circ$. ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ ПОЛОЖЕНИЕ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ.
2. МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ - 15 мин.
3. ПОСЛЕ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ В ТЕЧЕНИЕ 15 мин ПРИ $T_{НВ} \geq 30^\circ\text{C}$ ЗАПИШИТЕ В БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ ДАТУ, УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПОЛЕТА. ДАЛЬНЕЙШАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ПОСЛЕ РАБОТЫ НА УКАЗАННОМ РЕЖИМЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Действительно: все

5. Стр. 43

Апр 25/94



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.34. РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ КАБИНЫ

Признаки отказа:

I. После включения резервной САРД нормальное кабинное давление не восстанавливается:

- стрелка кабинного вариометра показывает ПОДЪЕМ;
- горит табло ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ, звучит прерывистый звуковой сигнал в телефонах членов экипажа.

При разгерметизации кабины:

- наденьте кислородные маски и перейдите на кислородное питание в соответствии с рекомендациями подразд. 8.9, п. 3
- включите сигнал бедствия
- доложите диспетчеру УВД
- переключатель АРД установите в положение ОТКЛ
- выполните экстренное снижение в соответствии с рекомендациями п. 4.14
- окажите помощь пассажирам при использовании кислородных масок
- переключатель АРД установите в положение РЕЗЕРВ
- примите решение о выполнении посадки на аэродроме назначения или на ближайшем аэродроме

КВС, Э

КВС

КВС-БР (2П)

КВС-БР (2П)

КВС, Э

БР, БМ

2П

КВС

5.35. ЗАГОРАНИЕ НА РАЗБЕТЕ ($v \leq v_I$) ТАБЛО

КРАСНОГО ЦВЕТА

Взлет прекратите, для чего:

- установите рычаги РУД ЛЕВ, РУД ПРАВ в положение МГ
- установите рычаги РЕВ в положение максимального реверса
- выпустите интерцепторы
- примените основное торможение

КВС

КВС-БМ

КВС

КВС

