

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ НА САМОЛЕТАХ АН - 24, АН-26

ЛЕТНЫЕ и ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ.

Максимальная скорость полета	-	АН-24	460 км/ч
		АН-26	450 км/ч
Скорость экстренного снижения	-		540 км/ч
Минимальная скорость полета на эшелоне:		АН-24	290 км/ч
		АН-26	310 км/ч
Скорость выпуска закрылков на 15°		АН-24	300 км/ч
		АН-26	320 км/ч
Скорость выпуска механизации при полетах в условиях обледенения	-	АН-24	300 км/ч
		АН-26	330 км/ч
Скорость полета с открытой рампой		АН-26	350 км/ч
Скорость закрытия рампы :			
от основной системы	-		320 км/ч
от аварийной системы	-		350 км/ч

ДЛИНА ВПП

Минимальная для взлета и посадки	-	1300 м
Для АН-24 при положении закрылков на взлете:		
5 гр.		более 1600 м
15 гр.		1600 м и менее
Длина разбега в зависимости от положения закрылков и состояния полосы		800 - 1000 м
Длина пробега в зависимости от положения закрылков и состояния полосы		600 - 800 м

ЦЕНТРОВКА

Предельно-передняя	-	15 %	СХ
Предельно-задняя	-	33 %	СХ
Рекомендуемая	-	22- 25 %	СХ
Опускания на хвост :	АН-24	-	49,5 % СХ
	АН-26	-	46 % СХ
Уборка шасси смещает центровку вперед:	АН-24	-	2,3-3,4 % СХ
	АН-26	-	2,6-4,07 % СХ
При взлете с грунта АН-26 с массой	21 т	не менее 19 %	СХ
	24 т	не менее 22 %	СХ

МАНЕВРИРОВАНИЕ НА ЗЕМЛЕ

Минимальная ширина рулежной дорожки	-	10 м
Минимальный радиус разворота на рулении	-	11,5 м

ОГРАНИЧЕНИЕ ПО ВЕТРУ

Скорость ветра допустимая для эксплуатации самолета:				
	встречный на взлете и посадке	-		30 м/с
	попутный	-		5 м/с
	боковой	-		12 м/с
	при рулении и буксировке	-		30 м/с
	при прочности снежного покрова:			
-	6 кг/см ² и более	для АН-26	боковой ветер	- 8 м/с
-	менее 6 кг/см ²	для АН-26	боковой ветер	- 12 м/с
-	7 кг/см ²	для АН-24	не более	- 10 м/с

	ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ		
Тип ВС	Централизованная, литров	Эксплуатационная, литров	Полная, литров
Ан-24	4810	5100	7080
Ан-24 с доп. баками	5790	6180	
Ан-26	6280	6880	

Расход топлива зависит от высоты полета

Критический остаток топлива, при котором срабатывает предупреждающий световой сигнал:

АН-24	-	580 кг
АН-24 с дополнительными баками	-	680 кг
/топливомер СПИТ1-5 АП	-	1000 кг
АН-26	-	580 кг

ДОПУСТИМЫЕ ВЕСОВЫЕ ДАННЫЕ (т)				
Полётная масса	Ан-24			Ан-26
Взлётная	21	21,8 *	22,5 *	24
Посадочная	21	21,8	22,5	24
Рулёжная	21,15	21,95	22,65	24,25
* Максимальная взлётная масса при отсутствии или неработающем РУ-19 – 21 т.				
Максимальная загрузка (кг)				
Пассажирский	5000	5000	5700	19 служ. пас.
Грузовой	5400	5400	6100	5500 *

* В исключительных случаях – 6300 кг.

ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКЕ

1. Необходимо помнить, что предполетная подготовка – это один из важнейших подготовительных этапов безопасного выполнения полета.
2. В процессе предполетной подготовки каждый член экипажа выполняет свой предписанный порядок действий согласно нормативным документам и о готовности докладывает КВС.
3. КВС оценивает качество и полноту проведения предполетной подготовки, принимает решение о полете или об отказе от его выполнения.
1. К-В.С. обсуждает, оценивает свое решение, но не идет на сговор со своей совестью, не поддается уговору членов экипажа и не идет на безрассудный риск.
4. Процесс предполетной подготовки регламентирован временем и члены экипажа не имеют права его сокращать или затягивать. Увеличение времени на подготовку допускается, но только не по желанию или вине экипажа.

РУЛЕНИЕ

Выруливание разрешается выполнять по сигналам выпускающего авиатехника. До начала движения запрещается поворачивать носовую стойку от "штурвальчика". Страгивание самолета происходит на режимах 15-20 гр. по УПРТ при эксплуатации самолета с твердого грунта и с ИВПП. В диапазоне режима работы двигателей 0-35 гр. по УПРТ скорость его изменения не должна быть больше 10-15 гр. в сек. Пользоваться тормозами своевременно и без энергичного их применения. Время разворота на 90 гр. – 6-8 сек.

Руление по грунту происходит на режимах 18-26 гр. по УПРТ. Руление по грунту с прочностью 5-6 кг/см² должно происходить без остановок, без крутых разворотов, а торможение – в крайних случаях и без юза.

При скорости руления по грунту более 5 км/ч перейти на рулежное управление. Радиус разворота при прочности (плотности) грунта (снега):

- плотность 5-6 кг/см² – радиус 15-16 м.
- плотность 7,5-10 кг/см² – 12-14 (АН-24) и 20 м (АН-26), при этом скорость не должна быть более:
для АН-24 – 5-10 км/ч
для АН-26 – 15-20 км/ч

Радиус разворота при рулении по размокшему грунту увеличивается до 30 м, так как используется взлетно-посадочное управление носовой стойкой.

Если для руления с равномерной, умеренной скоростью требуется режим 20-25 гр. по УПРТ, то это говорит о предельно слабой прочности грунта. В этом случае не следует останавливать самолет до тех пор, пока он не выйдет на участок с большей прочностью или на искусственное покрытие.

При прочности снежного покрова 7 кг/см^2 и более разрушения покрова не происходит, а при прочности менее 7 кг/см^2 образуется колея глубиной 5-6 см.

На рулении по РД (или по оси ВПП) с известным азимутом на исполнительный старт (руление выполняется возможно точнее по оси) произвести выставку курса самолета:

- согласовать ГИК-1 и убедиться, что показания УШ-2, КППМ 2-го пилота соответствуют значению магнитного (истинного) азимута РД (или ВПП)
- проконтролировать соответствие показаний курса на указателях ГИК-1 и ГПК-52

После выполнения указанных операций курсовые приборы ГИК-1 и ГПК-52 готовы к взлету и выставка курса на исполнительном старте не требуется.

Руление при одном работающем двигателе и прочности снежного покрова более 7 кг/см^2 возможно на скорости не более 5 км/ч и использовании взлетно-посадочного управления передней стойкой.

Страгивание с места для предупреждения разворота выполнять на режиме не более 30 гр. по УПРТ.

Проверка тормозов на рулении управления самолетом выполняется в следующей последовательности:

- после страгивания КВС проверяет работу основной системы торможения,
- на рулении КВС проверяет работу аварийной системы торможения,
- на прямом участке по команде КВС работу основной системы прверяет 2-й пилот,
- в процессе руления КВС проверяет работу управления самолетом от штурвальчика и педалей,
- в конце проведенных операций выполняется ККП "На рулении".

ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ И ЕГО ВЫПОЛНЕНИЕ

Одним из элементов подготовки к полету является определение взлетной массы, скоростей для различных этапов взлета.

Если при подготовке к полету оказалось, что взлетная масса ВС превышает допустимую для фактических условий на старте, то КВС имеет право принять решение о переносе вылета.

При взлете на уклон 1% длина разбега увеличивается на 70 м, под уклон – уменьшается на 35 м.

Изменение взлетного веса на каждые 100 кг изменяет длину разбега на 8 м.

Превышение аэродрома над уровнем моря на каждые 100 м или уменьшение давления на аэродроме взлета на каждые 10 мм.рт.ст. увеличивает длину разбега на 15 м. Каждый 1 м/с встречного ветра до 8 м/с уменьшает длину разбега на 20 м.

При встречном ветре более 8 м/с длину разбега рассчитывают по формуле:

$$L_{\text{раз.потр.}} = L_{\text{раз.стан.}} \times (1 - U_{\text{встр}}/V_{\text{отр}})^2 \text{ м}$$

В приведенных таблицах вы познакомитесь с рядом рассчитанных параметров (взлетные массы, скорости, их отношения) в зависимости от условий на старте для самолета АН-24:

Разр	=	760 мм.рт.ст.
Тнар.воз.	=	+15°
Lвпп	=	2000 м
δ зак.	=	15 гр.

Рассчитав по графикам, получаем следующие результаты:

М макс. (т)	21,8	21,4	21,0	20,6	20,2	19,8	19,4	19,0
V ₁ км/ч	215	213	210	207	205	203	201	198
V п.ст. км/ч	210	213	211	208	206	204	202	199
V ₂ км/ч	235	233	231	228	226	223	221	219

Разр	=	760 мм.рт.ст.
Тнар.воз.	=	+15°
Lвпп	=	2000 м
δ зак.	=	15 гр.

Рассчитав по графикам, получаем следующие результаты:

М макс. (т)	21,8	21,4	21,0	20,6	20,2	19,8	19,4	19,0
V ₁ км/ч	230	228	226	223	221	218	216	213
V п.ст. км/ч	231	228	226	223	221	218	217	214
V ₂ км/ч	240	238	236	233	231	228	226	224

В таблице №1 представлены данные зависимости тех же величин от одновременного изменения давления и t° наружного воздуха.

Рмм рт ст	Тгр н - в	вст. м/с	ВПП м	сз мм	Наэр м	G max т	V_1 Vn.ст	V_1 км/ч
730	+30	5	1400	1000	300	20,5	0,88	180
735	+30	5	1400	1000	300	20,5	0,88	180
740	+30	5	1400	1000	300	20,5	0,88	180
745	+30	5	1400	1000	300	20,7	0,88	180
750	+30	5	1400	1000	300	20,8	0,88	180
750	+25	5	1400	1000	300	21,4	0,88	187
750	+20	5	1400	1000	300	21,8	0,88	190
750	+15	5	1400	1000	300	21,8	0,88	190
750	+15	5	1800	1000	300	21,8	0,96	218
750	+15	5	2000	1000	300	21,8	0,97	220
750	+15	5	2200	1000	300	21,8	0,97	220

При этом V_1 имеет значения:

228, 228, 228, 230, 230, 235, 235, 240, 240, 240

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА

После занятия исполнительного старта с повышенным вниманием еще раз осмотри кабину – все ли на месте, все ли в порядке. Не торопись производить взлет, если есть какие-либо сомнения в его безопасном исходе. Проругив по прямой 5-10 м, установив самолет по оси ВПП, приготовься к выполнению обязательных операций по карте контрольных проверок. Выполняя карту, не торопись, а проверяй свои действия глазами и руками. Перед началом разбега еще раз убедись, что положение переключателя "Взлет-посадка" соответствует положению для взлета. Невключение его полностью или при его нейтральном положении, а особенно в условиях дефицита времени, наличии низкого коэффициента сцепления, предельного бокового ветра – самая главная причина начала уклонения в первой стадии разбега, что при нестандартном поведении самолета на отклонения рулей и более длительного времени на распознавание причины уклонения, как правило, всегда приводит к выкатыванию за боковую часть ВПП.

Отклонять закрылки на угол больше, чем требует РЛЭ, не рекомендуется, так как это снижает безопасность продолжения взлета в случае отказа двигателя. Методика выполнения взлета при любой взлетной массе самолета одинакова. Но необходимо учитывать влияние взлетной массы на величину скоростей каждого этапа взлета. Увеличение взлетной массы на каждые 100 кг увеличивают длину разбега примерно на 8 м.

ВЗЛЕТ

Установить режим 30-40 гр. по УПРТ, убедиться в нормальной работе двигателей, довести режим до взлетного, плавно отпустить тормоза, начать разбег. В процессе разбега контролируйте направление взлета:

- в первой части – тормозами и управлением носовой стойки,
- во второй – носовой стойкой и рулем направления

В процессе разбега с ростом скорости начните вести ее отсчет:

120,140,(150-контрольная),160... км/ч...

"рубеж", "подъем", "отрыв", "безопасная".

При появлении юза на режимах 30-40 гр. по УПРТ отпустить тормоза и в процессе разбега довести до взлетного режима, не допуская резкого увеличения во избежание разворота. По достижении скорости 150 км/ч (контрольная) б/механик должен убедиться, что двигатели вышли на взлетный режим, доложить КВС. Если двигатели не развили взлетного режима, взлет должен быть прекращен. Взлет также должен быть прекращен, если при взлете с грунта скорость 150 км/ч не была достигнута за 500 м до конца ВПП.

Скорость отрыва больше скорости подъема носовой стойки на . 5-10 км/ч. При взлете в условиях низкого Ксц. и бокового ветра скорость подъема носовой стойки практически равна скорости отрыва.

Примечание'

Условия прекращения взлета:

- невозможность выдерживания направления вдоль оси ВПП
- возникли обстоятельства или неисправности,могущие представить угрозу безопасности полета
- загорелись красные светосигнализаторы или табло
- двигатели не вышли на расчетный режим по достижении скорости 150 км/ч
- скорость 150 км/ч не развилась за 500 м до конца ВПП.

Отрыв самолета производить плавным отделением его от ВПП по достижении скорости отрыва при неизменном положении штурвала на момент создания положительного угла тангажа или незначительного последующего дотора, ориентируясь на величину скорости и участка разбега. Во всех случаях не допускать по АУСП для АН-24 угла тангажа 11,5°, для АН-26 – 10,8° во избежание касания ВПП подфюзеляжными гребнями. Одновременно с подъемом передних колес шасси образуется вертикальная составляющая силы тяги (Ру),вызывающая стремление самолета к забросу угла тангажа. Поэтому подъем передних колес нужно производить плавнее, не допуская увеличения угла тангажа более 9° по АУСП. Этим самым избегается касание самолета "хвостом" ВПП и отрыв на скорости менее потребной. Пользоваться тормозами после подъема передних колес нельзя, чтобы не создать удара передней ногой о ВПП.

В момент отделения передних колес от ВПП пропадает их стабилизирующий путевой момент, поэтому проявляется стремление самолета к развороту вправо. Это стремление парируется отклонением руля направления.

Первый этап взлета заканчивается с прохождения высоты 10,7 м, когда после уборки шасси на Н=3-5 м идет устойчивый разгон.

Скорость уборки шасси:	АН-24 при закрылках 15 гр.	-	210-230 км/ч
	при закрылках 5 гр.	-	215-235 км/ч
	с грунта закр.15 гр.	-	195-205 км/ч
	АН-26 – закрылки 15 гр.	-	230 км/ч

Для предупреждения преждевременной уборки шасси:

1. На уборку шасси должна быть команда командира ВС
2. Должен погаснуть световой сигнализатор "включено от педалей"
3. Должно быть взятие штурвала "на себя"
4. Должен появиться прирост вертикальной скорости
5. Должно прекратиться касание колес о землю

При тренировочных и учебных полетах на АН-26 в зависимости от массы самолета разрешается использовать следующие режимы работы двигателей:

- 1- АИ-24ВТ – максимальный, РУ-19 – номинальный
2. АИ-24 ВТ – взлетный, если РУ-19 не работает. "ВПХ" в этом случае определяются по графикам 6.7 и 6.7.8

Второй этап взлета

К моменту пролета высоты 10,7 м самолет должен иметь скорость V_2 . В дальнейшем идет устойчивый разгон скорости с постоянным углом тангажа и вертикальной скорости с таким расчетом, чтобы к Н=120 м скорость была следующая:

для самолета АН-24	-	240-270 км/ч	-	при закрылках	15°
		245-275 км/ч	-	при закрылках	5°
АН-24 РВ	-	230-275 км/ч	-	при закрылках	15°
		235-280 км/ч	-	при закрылках	5°
АН-26	-	280-290 км/ч	-	при закрылках	15°

Окончание уборки закрылков должно совпасть со следующими значениями скоростей:

АН-24, АН-24РВ	-	270-300 км/ч
АН-26	-	310 км/ч

Первый разворот выполнить на скорости:

АН-24, АН-24РВ	-	320-330 км/ч
АН-26	-	310 км/ч

При появлении сигнала "Опасно земля" экипаж обязан оценить условия полета, энергичным, но не резким взятием штурвала на себя увеличить угол тангажа, не допуская срабатывания АУСП. При взлете в условиях ограничения шума на местности экипаж выполняет набор высоты до Н=500 м. на скорости:

АН-24	-	250 км/ч
АН-26	-	250-270 км/ч

На высоте не менее 500 и убираются закрылки при соответствующих скоростях начала уборки с разгоном скорости до:

АН-24, АН-24РВ	-	280-300 км/ч
АН-26	-	310 км/ч

На аэродромах со схемой, предусматривающей возможность разворота с выпущенной механизацией на Н=100 м, этот разворот разрешается выполнять на скорости:

АН-24, АН-24РВ	-	230-255 км/ч
АН-26	-	250 км/ч

На высоте 100 м ночью, 200 м, а при сложной орнитологической обстановке – вплоть до высоты круга днем, необходимо выключить фары.

Полет по прямоугольному маршруту

Полет по кругу выполняется на скорости 300 км/ч на самолете АН-24, 310 км/ч – АН-26. Экипаж ведет радиосмотрительность, прослушивает данные о погоде, ведет радиосвязь с диспетчером. Перед 3 разворотом прочитать раздел ККП и выпустить шасси. Установить скорость на АН-24, АН-24РВ – 280-300 км/ч, на АН-26 – 300 км/ч и выполнить 3-й разворот.

Если предполагается 3-й и 4-й развороты выполнять совмещенными при ширине маршрута 4 км, то перед 3 разворотом выпустить закрылки на 15°.

После выпуска закрылков на 15° установить скорость на АН-24 250 км/ч, АН-26 – 270-290 км/ч и выполнить 4-й разворот. При подходе к глиссаде установить скорость на АН-24 250 км/ч, на АН-26 – 250-265 км/ч. На этих скоростях довыпустить закрылки на 30-38°, сбалансировать самолет в посадочной конфигурации, установить соответствующую скорость снижения и продолжить заход на посадку, контролируя положение самолета относительно ВПП.

Скорости снижения на посадочной прямой:

Закрылки	Тип ВС	Посадочная масса (т)	Скорость снижения км/ч
38°	АН-24	19-21	200-210
	АН-24РВ	19-22,5	200-225
	АН-26	18-24	200-230

Если закрылки выпущены на 30°, то скорость планирования увеличивается на 10 км/ч, а длина пробега – на 180 м. Посадочные скорости меньше скоростей снижения на 30-35 км/ч.

15°	АН-24	220-240
	АН-24РВ**	240-255
	АН-26	260-270

Посадочные скорости меньше скоростей снижения на 20 км/ч

10°	АН-24	260-270
	АН-24РВ*	270-280
	АН-26	270-290

Посадочная скорость для АН-24, 24РВ 0°	АН-24, 24РВ	230 км/ч
	АН-26	230-260 км/ч
	АН-24	240-250
	АН-24РВ	260-270
	АН-26	270-290

Посадочные скорости меньше скоростей планирования:
для АН-24, 24РВ на 20 км/ч
АН-26 на 20-30 км/ч

* С полётной массой. 22,5 т

Перед входом в глиссаду фары включаются на малый свет, а при наличии птиц – на большой. При посадке ночью фары включаются на высоте 100 м. При наличии экрана в СМУ используется либо малый свет, либо посадка без фар, либо с полувывущенными фарами при использовании малого света.

На высоте 100-200 м по команде командира закрывается отбор воздуха от двигателей на наддув кабины.

Пролет торца ВПП производится на Н=15 м. Начало выравнивания – на высоте 6-8 м для АН-24 и на Н=8-10 м для АН-26. Окончание выравнивания – на Н=0,5-1 м.

С этого момента на этапе выдерживания все внимание отдается окончанию расчета по удалению до посадочных знаков, высоте до уровня ВПП и посадочному положению самолета, не допуская преждевременного касания ВПП носовой стойкой, исключая посадку на три точки и грубого приземления.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

На этапе снижения от БПРМ до рубежа начала выравнивания не допускайте зачастую применяемую пилотами, чтобы произвести приземление ближе к началу ВПП, не долетая до зоны посадочных знаков, но не выходя за зону рекомендованного приземления – короткая ВПП, желание срулить по ближайшей РД и т.д., "подныривание" под глиссаду путем отдачи штурвала "от себя".

Это приводит к увеличенному расходу руля высоты на этапе начала выравнивания в результате пониженных скоростей, неэффективности задаваемого угла по рулю высоты на изменение Мкаб.

Порой низкое начало маневрирования приводит либо к посадке с опережением на переднюю стойку и, как результат, скоростному "козлу", либо к грубой посадке, когда временная перегрузка совпадает с физической. И тот, и другой способ касания ВПП приводит к остаточным или разрушающим деформациям элементов конструкции самолета и, как правило, к задержке полета.

После приземления на основные опоры и выдерживания с гашением скорости плавно опускается передняя опора отдачи штурвала "от себя". В процессе устойчивого пробега на 3-х опорах по команде КВС бортмеханик снимает винты с упора, предварительно поставив РУД в положение 0 градусов по УПРТ.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

Будьте внимательны на этом этапе взаимодействия, т.к. если РУДы не будут установлены в положение "0" по УПРТ, то винты не снимутся с упора и, как результат, не появится эффект аэродинамического торможения, а значит не исключено выкатывание за пределы ВПП.

Следует обратить внимание на положение ног на педалях ножного управления.

- На этапе снижения до момента опускания носовой стойки ноги находятся в полетном положении, т.е. каблуки на полу, носки – на нижней площадке ножного управления.
- После опускания носовой опоры каблуки переносятся на нижнюю площадку, а носки на верхнюю площадку ножного управления. Такое "земное" положение ног обеспечивает более плавное, безрисковое торможение самолета на пробегае без вмешательства в управление носовой стойкой от педалей.

При установившемся устойчивом пробегае вдоль оси ВПП во второй половине пробега приступить к плавному торможению синхронным нажатием на тормозные педали, контролируя эффект торможения по давлению в тормозах, горению сигнальных лампочек автомата юза, уменьшению длины пробега.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

- не допускается торможение одновременно обоими пилотами
- в случае неэффективности торможения от ножного управления, использовать торможение от аварийной системы, предварительно прекратив торможение от основной системы

На скользких ВПП, покрытых слякотью, торможение начинать на скорости не более 160 км/ч, уделяя повышенное внимание возможному рысканью самолета.

Фактическая посадочная дистанция, в зависимости от посадочной массы, Ксц, метеоусловий и положения закрылков на 38°, определяется по графикам рис-6.4.1. для АН-24 и 6.15.1, 6.15.2 для АН-26. В случае, если посадочная масса больше или равна 22 т, следует запустить двигатель РУ-19 на высоте круга, установив ему малый газ. После освобождения ВПП убрать закрылки, днем выключить фары, ночью переключить на малый свет. Большой свет включать по необходимости кратковременно. Заруливание на стоянку происходит по тем же законам руления, что и при выруливании со стоянки.

ОСОБЕННОСТИ ЗАРУЛИВАНИЯ НА СТОЯНКУ:

- занимать стоянку можно только по сигналам встречающего лица ИТС, своевременно реагируя на их изменения
- допустимый предельный момент начала разворота оканчивается, когда линия от встречающего авиатехника через осевую стоянки пройдет через вас
- в стесненных условиях на стоянке, когда до начала разворота приходится рулить на препятствие, высота которого ниже касательной плоскости к окружности винта, начинать разворот, когда обтекатель локатора своей передней частью еще не закрывает это препятствие. Для этого необходимо вывернуть максимально штурвалчик управления передним колесом в сторону разворота.

ВЫКЛЮЧЕНИЕ ДВИГАТЕЛЕЙ

Выключение двигателей как правило производится на стоянке. Перед выключением двигателей, если руление проходило в условиях, когда снег набивался в маслорадиатор, полностью открыть створки маслорадиатора и продуть его.

Если руление проходило на режимах более 20° по УПРТ, то перед выключением двигателей необходимо проработать в течение 2-х минут на режиме малого газа. При рулении на режимах менее 20° по УПРТ разрешается двигатели выключать сразу. Перед выключением двигателей на стоянке:

- поставьте самолет на стояночный тормоз,
- выключите "ненужные" потребители электроэнергии,
- выключите управление передней стойкой,
- выключите СТГ и ГО,
- проверьте напряжение аккумуляторов, которое должно быть не менее 24 вольт. Если напряжение аккумуляторов менее 24 вольт, то останов двигателей производите от наземного источника напряжением 28-29 В или гидрофлюгером,
- выключите обогрев ВНА,
- выключите двигатели путем закрытия "стоп-крана",
- застопорите рули.

После прекращения вращения винтов необходимо все системы привести в исходное положение.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

- до полной остановки винтов запрещается выключать бортовые аккумуляторы•

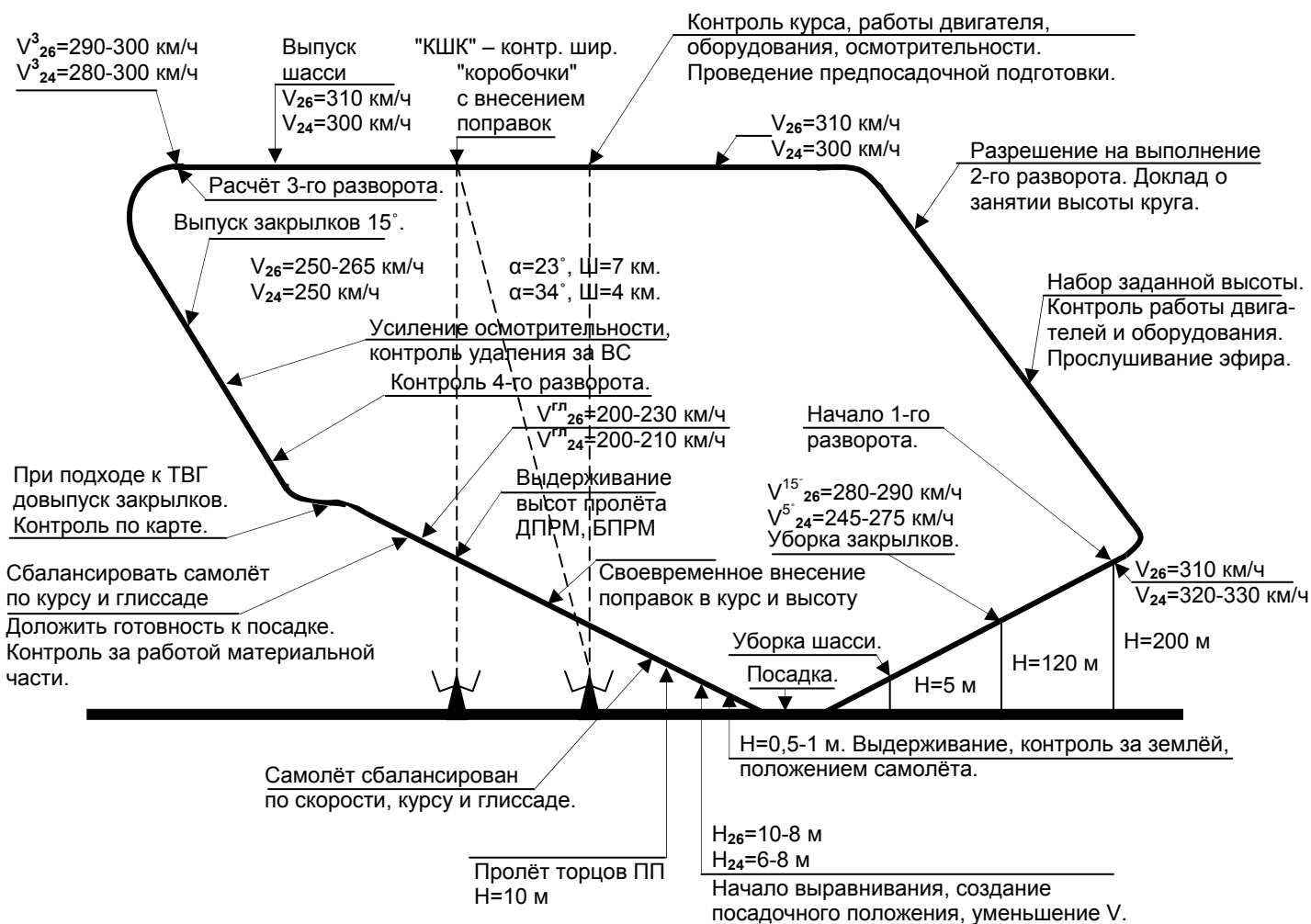
При проверке напряжения на аварийной шине в результате выключения режима "Ручное" при отсутствии напряжения аккумуляторов экипаж должен помнить, что в этом случае исчезает возможность управления носовой стойкой, не подается напряжение на электромагнитные клапаны останова двигателей и на управление снятия винтов с упора – это приводит к уходу винта на промежуточный упор.

В условиях высоких температур наружного воздуха после установки тормозных колодок по усмотрению КВС стояночный тормоз можно выключить.

ПОСЛЕПОЛЕТНЫЙ ОСМОТР

В послеполетном осмотре принимает участие весь экипаж. При этом осмотр происходит в следующем порядке:

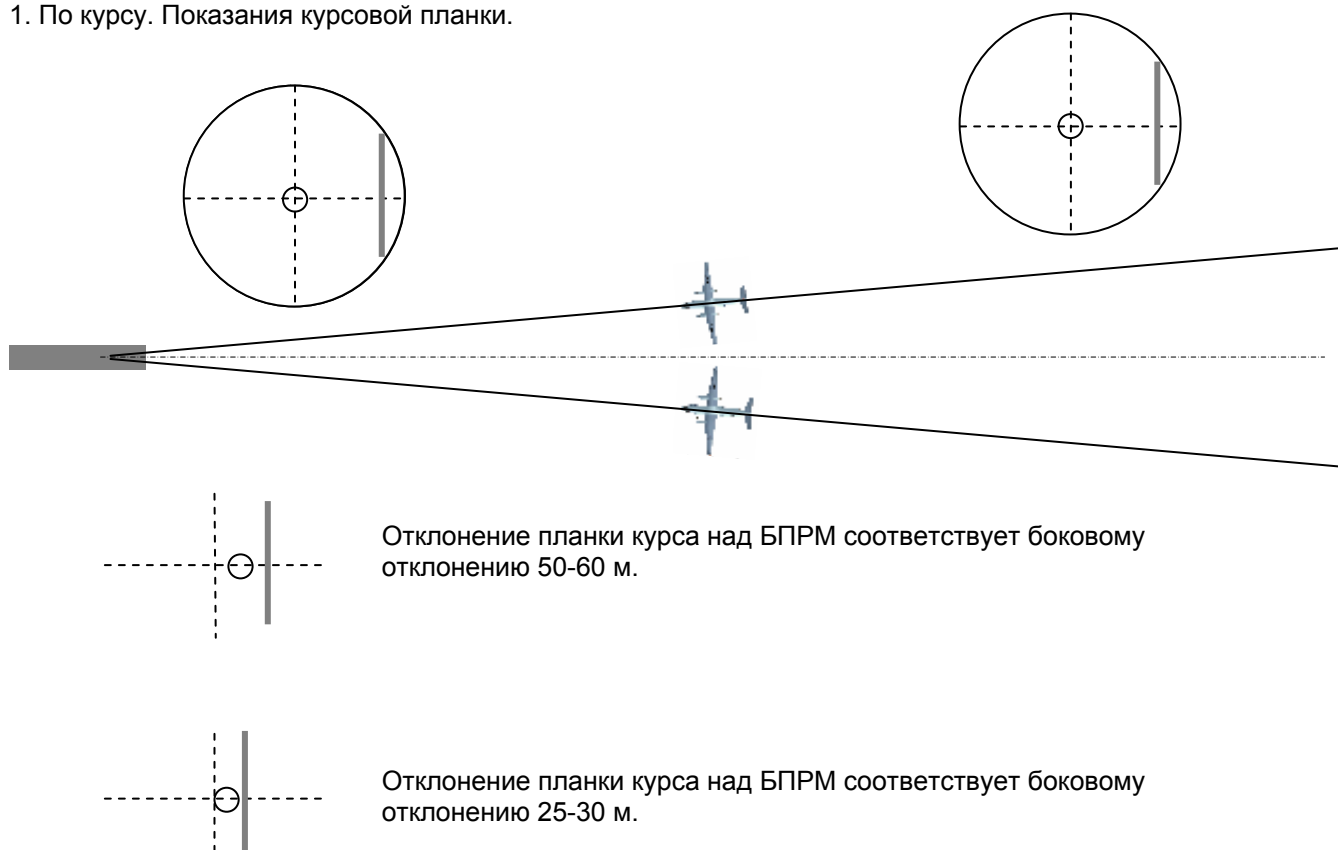
- КВС осматривает шасси и поверхность фюзеляжа,
- 2 пилот, штурман – антенны, обтекатель локатора,
- б/механик – планер, винты, шасси, доступные места на двигателе.



Приложение 6

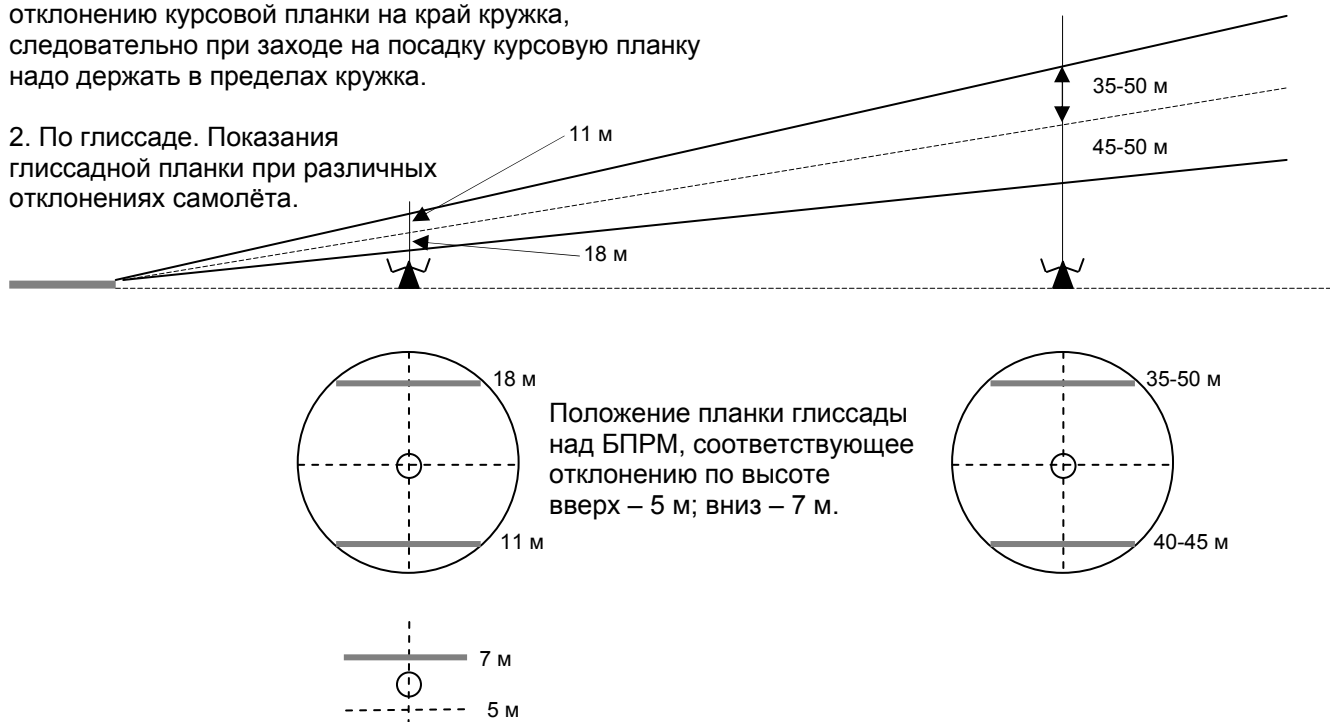
Информацию об отклонении от курсо-глиссадной линии можно получить с помощью самолётной курсо-глиссадной системы.

1. По курсу. Показания курсовой планки.



Так как над БПРМ предельное боковое отклонение равно 32 м (на удалении 1 км), а это соответствует отклонению курсовой планки на край кружка, следовательно при заходе на посадку курсовую планку надо держать в пределах кружка.

2. По глиссаде. Показания глиссадной планки при различных отклонениях самолёта.



Над БПРМ (удаление 1 км) предельное отклонение по глиссаде вниз, когда глиссадная планка находится вверху на второй точке, и вверх, когда глиссадная планка находится внизу на третьей точке.