

АСЦ ГосНИИ ГА

Данный экземпляр РЛЭ самолета АН-74-200

ДЛС ГС МТРФ

Эталонному экземпляру АСЦ соответствует.

УТВЕРЖДЕНО

Директор

О.Ю. Стадомский

74.00.0000.000.000 РЛ-ЛУ

Дата проверки 13.02.2003

Per.N^o 030

Самолет

АН-74-200

АСЦ ГосНИИ ГА

Данный экземпляр РЛЭ самолета АН-74-200

ДЛС ГС ГА МТ РФ

Эталонному экземпляру АСЦ соответствует.

Директор

О.Ю. Стадомский

Дата проверки 12.02.2004г Per.N^o 574

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

АСЦ ГосНИИ ГА

Данный экземпляр РЛЭ самолета АН-74-200

ДЛС ГС ГА МТ РФ

Книга 1

Эталонному экземпляру АСЦ соответствует.

Директор

О.Ю. Стадомский

Дата проверки 5.08.2003 Per.N^o 204



АСЦ ГосНИИ ГА

Данный экземпляр РЛЭ самолета АН-74-200

ДЛС ГС ГА МТ РС

Эталонному экземпляру АСЦ соответствует.

Директор

О.Ю. Стадомский

Дата проверки 9.02.04 Per.N^o 418

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

В приведенном ниже Перечне действующих страниц помещены расположенные подряд номера и соответствующие даты утверждения всех страниц Руководства, которые включены в Руководство по состоянию на дату его выхода в свет либо на дату утверждения очередного изменения.

При выпуске очередного изменения РЛЭ последнее обязательно предусматривает соответствующую замену листа (листов) Перечня действующих страниц.

Перечень действующих страниц позволяет при необходимости проконтролировать наличие в данном экземпляре всех действующих страниц, с учетом даты их утверждения.

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата	Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата
Титульный лист			Раздел 2		
Перечень действующих страниц	I *)	Февр 10/98 ПМТ	Содержание	I/2	Авг 25/92
	2 *)	Февр 10/98 ПМТ		I *)'	Апр 20/95 ПМТ
	3 *)	Февр 10/98 ПМТ		2	Апр 20/95 ПМТ
	4 *)	Апр 20/95		3	Апр 15/94 ПМТ
	5 *)	Июнь 20/97 ПМТ		4	Авг 25/92
	6 *)	Апр 20/95 ПМТ		5 *)	Апр 25/94
Содержание	I	Авг 25/92		6	Май 20/91
	2	Авг 25/92		7	Май 20/91
	3	Авг 25/92		8 *)	Апр 25/94
	4	Май 20/91		9 *)	Апр 25/94
	5/6	Май 20/91		10 *)	Апр 25/94
Служебная информация				II	Май 20/91
Содержание	I/2	Май 20/91		II	Апр 25/94
	I *)	Апр 20/95 ПМТ		13	Май 20/91
	2	Май 20/91		14	Май 20/91
	3	Май 20/91	Раздел 3		
	4	Май 20/91	Содержание	I/2	Май 20/91
	5	Май 20/91		I *)	Апр 25/94
	6 *)	Февр 10/98		2	Май 20/91
	7	Май 20/91		3	Май 20/91
	8	Авг 25/92		4	Апр 20/95
	9/10	Май 20/91		5/6	Апр 20/95
Раздел I			Раздел 4		
Содержание	I/2	Май 20/91	Содержание	I	Май 20/91
	I	Май 20/91		2	Май 20/91
	2	Авг 25/92		I	Апр 15/94 ПМТ
	3	Авг 25/92		2	Май 20/91
	4	Авг 25/92		3	Май 20/91
	5/6 *)	Апр 20/95 ПМТ		4	Апр 15/94 ПМТ
				5 *)	Февр 15/97

) Знаком "" обозначены страницы с коллонитулом АН-74-200

Действительно: все

Перечень действующих страниц

Стр. I

Февр 10/98

ПМТ



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата	Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата
Раздел 4	6 *)	Апр 25/94	Раздел 4	46	Май 20/91
	6а	Апр 15/94 ПМТ		47	Май 20/91
	6б	Апр 15/94 ПМТ		48	Май 20/91
	6в	Апр 15/94 ПМТ		49	Апр 20/95 ПМТ
	6г	Апр 15/94 ПМТ		50 *)	Апр 25/94
	7 *)	Апр 25/94 ПМТ		51 *)	Апр 25/94
	8 *)	Апр 25/94 ПМТ		52 *)	Апр 25/94
	9	Май 20/91		53/54 *)	Апр 25/94
	10 *)	Апр 25/94		55	Май 20/91
	11	Апр 15/94 ПМТ		56 *)	Апр 25/94
	12	Апр 15/94 ПМТ	Раздел 5	I	Май 20/91
I3/I4 *)		Апр 25/94	Содержание	2	Апр 20/95 ПМТ
I5 *)		Апр 25/94 ПМТ		I *)	Апр 25/94
I6		Апр 15/94 ПМТ		2 *)	Февр 10/98
I7		Апр 15/94 ПМТ		3 *)	Апр 25/94
I8		Апр 20/95 ПМТ		4 *)	Апр 25/94
I9 *)		Апр 25/94		5	Май 20/91
20		Май 20/91		6	Февр 10/98
21		Апр 15/94 ПМТ		7	Май 20/91
22		Май 20/91		8	Май 20/91
23 *)		Апр 25/94		9 *)	Апр 25/94
24		Май 20/91		10	Май 20/91
25		Май 20/91		II *)	Апр 25/94
26		Май 20/91		12 *)	Апр 25/94
27		Май 20/91		13	Май 20/91
28		Май 20/91		14 *)	Апр 25/94
29		Май 20/91		15	Авг 25/92
30		Февр 10/98		16	Авг 25/92
31		Май 20/91		17	Май 20/91
32		Февр 15/97		18	Май 20/91
33		Апр 20/95 ПМТ		19	Май 20/91
34		Май 20/91		20	Май 20/91
35 *)		Апр 25/94		21	Май 20/91
36 *)		Апр 25/94		22	Май 20/91
37		Май 20/91		23	Май 20/91
38		Май 20/91		24	Май 20/91
39 *)		Апр 25/94		25	Апр 20/95 ПМТ
40 *)		Февр 10/98		26	Май 20/91
41		Май 20/91		27	Апр 20/95 ПМТ
42 *)		Апр 25/94		28	Апр 15/94 ПМТ
43		Май 20/91		29	Апр 20/95 ПМТ
44		Май 20/91			
45		Май 20/91			

Перечень действующих страниц

Действительно: все

Стр. 2
Февр 10/98
ПМТ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата	Раздел подраздел пункт	Стр	Дата
Раздел 5	30 *)	Апр 25/94	Раздел 6	33 *)	Апр 25/9
	31	Май 20/91		34 *)	Апр 25/9
	32	Май 20/91		35/36	Май 20/9
	33 *)	Апр 25/94		37	Авг 25/9
	34	Авг 25/92		38	Авг 25/9
	35 *)	Апр 25/94		39	Авг 25/9
	36 *)	Апр 25/94		40	Авг 25/9
	37	Июль 15/96		41	Авг 25/9
	38	Май 20/91		42	Авг 25/9
	39	Авг 25/92		43	Май 20/9
	40	Апр 20/95 ПМТ		44	Май 20/9
	41	Авг 25/92		45	Май 20/91
	42	Февр 10/98		46	Авг 25/9
	43 *)	Апр 25/94		47 *)	Апр 25/9
	44	Май 20/91		48 *)	Апр 25/94
	45/46	Май 20/91		49	Май 20/91
Раздел 6				50 *)	Февр 10/98
Содержание	I	Май 20/91		51	Авг 25/92
	2	Май 20/91		52 *)	Апр 25/94
	I/2	Май 20/91		53	Авг 25/92
	3/4	Авг 25/92		54	Май 20/91
	5/6	Авг 25/92		55	Май 20/91
	7/8	Май 20/91		56 *)	Апр 25/94
	9 *)	Апр 25/94		57	Май 20/91
	10 *)	Апр 25/94		58	Авг 10/93
	II/I2	Февр 10/98		59	Май 20/91
	I3 *)	Апр 25/94		60	Авг 25/92
	I4	Авг 25/92		61	Май 20/91
	I5/I6 *)	Апр 25/94		62	Май 20/91
	I7/I8	Авг 10/93		63	Авг 25/92
	I9/20	Май 20/91		64	Май 20/91
	21	Июль 15/96		65	Июль 15/96
	22	Май 20/91		66	Авг 25/92
	23/24	Июль 15/96		67	Май 20/91
	25	Май 20/91		68	Май 20/91
	26	Авг 25/92		69	Июль 15/96
	27 *)	Апр 25/94		70	Май 20/91
	28 *)	Апр 25/94		71	Авг 25/92
	29	Авг 25/92		72	Май 20/91
	30	Май 20/91		73	Авг 25/92
	31	Май 20/91		74	Май 20/91
	32 *)	Апр 25/94		75 *)	Апр 25/94
				76 *)	Апр 25/94

Действительно: все

Перечень действующих стр



Стр.
Февр 10
ПМТ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел, подраздел пункт	Стр.	Дата	Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата
Раздел 6	77 №)	Апр 25/94	Раздел 7	13 №)	Апр 25/94
	78	Авг 25/92		14 №)	Апр 25/94
	79	Май 20/91		15 №)	Апр 25/94
	80	Май 20/91		16 №)	Апр 25/94
	81	Май 20/91		17 №)	Апр 25/94
	82	Май 20/91		18 №)	Апр 25/94
	83	Май 20/91		19 №)	Апр 25/94
	84	Май 20/91		20 №)	Апр 25/94
	85	Май 20/91		21 №)	Апр 25/94
	86	Авг 25/92		22 №)	Апр 25/94
	87	Май 20/91		23/24 №)	Апр 25/94
	88	Май 20/91		25/26 №)	Апр 25/94
	89	Май 20/91		27/28 №)	Апр 25/94
	90	Май 20/91		29/30 №)	Апр 25/94
	91	Май 20/91		31/32 №)	Апр 25/94
	92	Май 20/91		33/34 №)	Апр 25/94
	93	Май 20/91		35/36 №)	Апр 25/94
	94	Май 20/91		37/38 №)	Апр 25/94
	95 №)	Апр 25/94		39/40 №)	Апр 25/94
	96 №)	Апр 25/94		41 №)	Апр 25/94
97	Май 20/91	42 №)	Апр 25/94		
98	Май 20/91	43/44 №)	Апр 25/94		
99	Май 20/91	45/46 №)	Апр 25/94		
I00 №)	Апр 25/94	47/48 №)	Апр 25/94		
I01 №)	Апр 25/94	49/50 №)	Апр 25/94		
I02	Авг 25/92	51/52 №)	Апр 25/94		
I03	Авг 25/92	53/54 №)	Апр 25/94		
I04	Май 20/91	55/56 №)	Апр 25/94		
Раздел 7 Содержание	I/2 1 2 3 4 5 6 7 8 №) 9 I0 II №) I2 №)	Май 20/91 Май 20/91 Май 20/91 Май 20/91 Май 20/91 Май 20/91 Май 20/91 Апр 20/95 Апр 25/94 Май 20/91 Май 20/91 Апр 25/94 Апр 25/94	57/58 59 60 61 №) 62 №) 62a №) 63 №) 64 №) 65/66 №) 67 №) 68 №) 69/70 №) 71/72 №) 73/74 №) 75/76 №)	Май 20/91 Май 20/91 Май 20/91 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94 Апр 25/94	

Перечень действующих страниц

Действительно: все

Стр. 4
Апр 20/95

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел подраздел пункт	Стр	Дата	Раздел подраздел пункт	Стр	Дата
Раздел 7	77/78 *)	Апр 25/94	Раздел 9	I	Май 20/91
	79/80 *)	Апр 25/94	Содержание	2	Авг 25/92
	81 *)	Апр 25/94	9.1	I	Май 20/91
	82 *)	Апр 25/94		2	Февр 15/97
	83 *)	Апр 25/94		3	Февр 15/97
	84 *)	Апр 25/94		4 *)	Февр 15/97 ПМТ
	85 *)	Апр 25/94		5/6	Апр 15/94 ПМТ
	86 *)	Апр 25/94	9.2	I *)	Апр 25/94
	87 *)	Апр 25/94		2 *)	Апр 25/94
	88 *)	Апр 25/94		3 *)	Апр 25/94
	89 *)	Апр 25/94		4 *)	Апр 25/94
	90 *)	Апр 25/94		5	Авг 25/92
	91 *)	Апр 25/94		6	Авг 25/92
	92 *)	Апр 25/94	9.3	I	Май 20/91
	93 *)	Апр 25/94		2	Июль 15/96
	94 *)	Апр 25/94		3 *)	Апр 25/94
	95 *)	Апр 25/94		4	Апр 20/95
	96 *)	Апр 25/94		5	Май 20/91
	97 *)	Апр 25/94		6	Май 20/91
	98 *)	Апр 25/94	9.4	I	Май 20/91
	99 *)	Апр 25/94		2	Май 20/91
I00 *)	Апр 25/94			3	Май 20/91
I01	Май 20/91			4	Май 20/91
I02 *)	Апр 25/94			5	Апр 20/95
I03	Май 20/91			6	Май 20/91
I04	Авг 25/92			7	Май 20/91
I05	Май 20/91			8	Май 20/91
I06	Февр 15/97			9	Май 20/91
I07	Авг 25/92			I0	Май 20/91
I08	Май 20/91			I1	Май 20/91
I09 *)	Апр 25/94			I2	Май 20/91
I10 *)	Апр 25/94			I3	Май 20/91
I11 *)	Апр 25/94			I4	Май 20/91
I12 *)	Апр 25/94			I5	Май 20/91
I13 *)	Апр 25/94			I6	Май 20/91
I14 *)	Апр 25/94			I7	Май 20/91
I15/I16 *)	Апр 25/94			I8	Май 20/91
I17/I18 *)	Апр 25/94			I9	Май 20/91
I19/I20 *)	Апр 25/94			I0	Май 20/91
I21/I22 *)	Апр 25/94				
I23/I24 *)	Апр 25/94				
I25/I26 *)	Апр 25/94				

Перечень действующих страниц

Действительно: все

Стр. 5

Июнь 20/97

ПМТ



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата	Раздел подраздел пункт	Стр.	Дата
9.4	21	Май 20/91			
	22	Май 20/91			
	23	Май 20/91			
	24	Май 20/91			
	25	Май 20/91			
	26	Май 20/91			
	27	Май 20/91			
	28	Май 20/91			
9.5	I	Май 20/91			
	2	Май 20/91			
	3	Май 20/91			
	4	Май 20/91			
	5	Авг 25/92			
	6	Май 20/91			
	7	Авг 25/92			
	8	Май 20/91			
	9	Май 20/91			
	10	Май 20/91			
	II	Май 20/91			
	I2	Май 20/91			
	I3	Авг 25/92			
	I4	Май 20/91			
	I5	Май 20/91			
	I6	Май 20/91			
	I7	Май 20/91			
	I8	Май 20/91			
	I9	Авг 25/92			
	20	Авг 25/92			
	21	Авг 25/92			
	22	Май 20/91			
	23	Май 20/91			
	24	Май 20/91			
	25	Апр 20/95 ПМТ			
	26	Апр 15/94 ПМТ			
	27	Апр 15/94 ПМТ			
	28	Апр 20/95 ПМТ			
9.6	I	Май 20/91			
	2	Май 20/91			
	3/4	Май 20/91			

Перечень действующих страниц

Действительно: все

Стр. 6
Апр 20/95
ПМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ РЛЭ

КНИГА I

СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	Назначение РЛЭ Обязанности держателя РЛЭ Принятые символы и сокращения Порядок введения изменений Лист регистрации изменений Лист регистрации временных изменений
----------------------	--

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О САМОЛЕТЕ	I.1. Общий вид самолета I.2. Основные геометрические данные самолета I.3. Основные конструктивные особенности самолета
---------------------------	--

РАЗДЕЛ 2

ОБЩИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ	2.1. Классификация самолета 2.2. Общие ограничения условий эксплуатации 2.3. Минимальный состав экипажа 2.4. Максимальное количество пассажиров 2.5. Общие летные ограничения 2.6. Прочие ограничения 2.7. Ограничения по эксплуатации систем и оборудования
------------------------------------	--

РАЗДЕЛ 3

ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ	3.1. Общие указания 3.2. Предполетный осмотр самолета, проверка систем и оборудования
---------------------	--

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

РАЗДЕЛ 4

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА

- 4.1. Подготовка к выруливанию и руление
- 4.2. Взлет
- 4.3. Набор высоты
- 4.4. Крейсерский полет
- 4.5. Снижение
- 4.6. Заход на посадку
- 4.7. Заход на посадку при автоматическом режиме управления
- 4.8. Заход на посадку при директорном режиме управления
- 4.9. Заход на посадку в режиме ИСП
- 4.10. Заход на посадку в режиме ОСП
- 4.II. Особенности захода на посадку при крутых глиссадах (угол наклона $3^{\circ}31'$ - $4^{\circ}30'$)
- 4.12. Посадка
- 4.13. После посадки
- 4.14. Экстренное снижение
- 4.15. Уход на второй круг
- 4.16. Полет по выполнению визуальной ледовой разведки
- 4.17. Полеты в условиях обледенения
- 4.18. Полеты ночью
- 4.19. Полеты в турбулентной атмосфере
- 4.20. Заход на посадку в условиях сдвига ветра
- 4.21. Особенности эксплуатации самолета на грунтовых, покрытых снегом и ледовых ВПП
- 4.22. Особенности поведения самолета на больших углах атаки
- 4.23. Полет в высоких широтах над безориентирной местностью
- 4.24. Выполнение полета с одним неработающим двигателем на этапах набора высоты, крейсерского полета и снижения
- 4.25. Заход на посадку и посадка с одним неработающим двигателем

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

РАЗДЕЛ 5

ДЕЙСТВИЯ В СЛОЖНЫХ
СИТУАЦИЯХ

- 5.1. Отказ двигателя
- 5.2. Нет подачи воздуха от двух подсистем СКВ или отказ основной и резервной САРД
- 5.3. Выпуск интерцептора АУК при ложном загорании табло отказа двигателя
- 5.4. Не выпускаются концевые закрылки от основной и резервной систем
- 5.5. Рассоединение проводок управления секциями алеронов левого и правого бортов
- 5.6. Обрыв трансмиссии концевых (внутренних) закрылков (закрылки фиксируются в момент отказа с асимметрией 10° (7°))
- 5.7. Флюгерное положение алеронов 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)
- 5.IC. Полет с отказавшими генераторами
- 5.II. Неуборка интерцептора № 6 (5) из отклоненного положения
- 5.I2. Рассоединение штурвальных колонок
- 5.I3. Обрыв трансмиссии предкрылок
- 5.I4. Несигнализируемый отказ индикации приборной скорости у КВС и ЗП
- 5.I5. Отказ двух основных авиагоризонтов
- 5.I6. Отказ одного из основных авиагоризонтов и резервного авиагоризонта АГР-74
- 5.I7. Отказ одного из основных авиагоризонтов и резервной МГВ
- 5.I8. Активный отказ канала крена САУ с последующим сигнализируемым отключением
- 5.I9. Отказ индикации курса на ПНП и РМИ
- 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

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- 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 перекрывающего крана)
- 5.29. Отказ двигателя в полете и автоматическое включение ПОС планера и воздухозаборников двигателей
- 5.30. Самопроизвольный выпуск одной из опор с открытием створки шасси в полете по маршруту
- 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 ($V \leq V_1$) табло красного цвета

РАЗДЕЛ 6
ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ
СИТУАЦИЯХ

- 6.1. Аварийные контрольные карты
- 6.2. Пожар на самолете
- 6.3. Отказ двигателя и ПОС планера в условиях обледенения
- 6.4. Отказ двух двигателей
- 6.5. Посадка с неисправным шасси
- 6.6. Отказ двигателя в полете и снижение эффективности обогрева одного из носков предкрылков, а также одного из воздухозаборников дренажа топливных баков
- 6.7. Аварийная посадка на сушу
- 6.8. Посадка на воду
- 6.9. Заход на посадку с отказавшим двигателем и механизмом изменения $K_{\text{ш}} \text{ РН}$
- 6.10. Самопроизвольная подача огнегасящего вещества во все пожарозащитные отсеки

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

РАЗДЕЛ 7
ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- 7.1. Общие сведения
- 7.2. Взлетные характеристики
- 7.3. Характеристики полета по маршруту
- 7.4. Расчет дальности и продолжительности полета
- 7.5. Посадочные характеристики

РАЗДЕЛ 9
ПРИЛОЖЕНИЕ

- 9.1. Карта контрольной проверки
- 9.2. Инструкция по заправке самолета топливом
- 9.3. Расчет центровки самолета
- 9.4. Погрузка и выгрузка грузов.
- 9.5. Перечень допустимых отказов и неисправностей самолета
- 9.6. Справочные материалы

КНИГА 2
РАЗДЕЛ 8
ЭКСПЛУАТАЦИЯ СИСТЕМ
И ОБОРУДОВАНИЯ

- 8.1. Силовая установка
- 8.2. Вспомогательная силовая установка
- 8.3. Топливная система
- 8.4. Пожарное оборудование
- 8.5. Гидросистема
- 8.6. Система управления самолетом
- 8.7. Шасси
- 8.8. Система кондиционирования воздуха
- 8.9. Кислородное оборудование
- 8.10. Противообледенительная система
- 8.II. Двери, люки
- 8.I2. Бытовое и аварийно-спасательное оборудование
- 8.I3. Электроснабжение
- 8.I4. Освещение и световая сигнализация
- 8.I5. Навигационное оборудование
- 8.I6. Пилотажное оборудование
- 8.I7. Связное оборудование
- 8.I8. Радиотехническое оборудование
- 8.I9. Бортовое устройство регистрации параметров полета БУР-3

СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- НАЗНАЧЕНИЕ РЛЭ
- ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ РЛЭ
- ПРИНЯТЫЕ СИМВОЛЫ И СОКРАЩЕНИЯ
- ПОРЯДОК ВВЕДЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ
- ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ
- ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

НАЗНАЧЕНИЕ РЛЭ

Руководство по летной эксплуатации самолета Ан-74-200, оборудованного для полетов по международным трассам, разработано на основе РЛЭ самолета Ан-74 и является основным техническим документом, определяющим и регламентирующим конкретные правила его летной эксплуатации, технику и методику выполнения полета с учетом особенностей его пилотирования, - в объеме необходимом для обеспечения летной годности самолета в соответствии с Нормами летной годности, по которым сертифицирован данный тип самолета.

Страницы, отличающиеся от РЛЭ самолета Ан-74, отмечены коллонитулом Ан-74-200.

Указания по эксплуатации самолетных систем и оборудования в полете по международным трассам изложены на страницах отмеченных индексом ПМТ.

Требования и указания настоящего РЛЭ обязательны для всего командно-летного и летного состава при летной эксплуатации самолета данного типа.

Вылет самолета без РЛЭ на борту ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

С. Стр. I

Действительно: все

Апр 20/95
ПМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОБЯЗАННОСТИ ДЕРЖАТЕЛЯ РЛЭ

Держателем РЛЭ является командир летного отряда, а в других подразделениях (организациях), использующих РЛЭ в качестве нормативного документа, - их руководитель.

Держатель РЛЭ несет ответственность за своевременное и правильное внесение в РЛЭ всех изданных изменений и дополнений в соответствии с установленным порядком.

За нахождение РЛЭ на борту самолета в каждом полете и обеспечение возможности быстрого получения необходимой информации в любой момент на земле и в полете ответственность несет командир воздушного судна.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРИНЯТЫЕ СИМВОЛЫ И СОКРАЩЕНИЯ

Для быстрого определения характера и содержания вводимых в РЛЭ последующих изменений или дополнений соответствующие части текста отмечают на полях вновь изданных листов вертикальной чертой.

Все величины в РЛЭ приведены в единицах системы МКГСС, а в скобках указываются соответствующие величины в единицах системы СИ.

Скорости полета в РЛЭ приведены в виде приборных скоростей без индекса "ПР".

Истинная и индикаторная скорости, которые приводятся в отдельных случаях, обозначаются соответственно индексами "ИН" и "ИС".

Для сокращения объема РЛЭ в его тексте используются сокращенные и символические обозначения отдельных, наиболее часто употребляемых терминов, слов и групп слов.

Примерами подобных сокращений являются:

БПРМ	- ближний приводной радиомаяк
БМ	- бортмеханик
БР	- бортрадист
БР(2П)	- работу выполняет БР. При отсутствии БР на борту работу выполняет 2П
БР(Ш)	- работу выполняет БР. При отсутствии БР на борту работу выполняет Ш
БР(БМ)	- работу выполняет БР. При отсутствии БР на борту работу выполняет БМ
2П	- второй пилот
ВСУ	- вспомогательная силовая установка
ВПП	- взлетно-посадочная полоса
ВПР	- высота принятия решения
ДПРМ	- дальний приводной радиомаяк
КВС	- командир воздушного судна
КВС - 2П	- работу выполняет 2П по команде КВС
КВС - БМ	- работу выполняет БМ по команде КВС
КВС - Ш	- работу выполняет Ш по команде КВС
КВС, 2П	
КВС, БМ	
КВС, Ш	
КВС, 2П, Ш	
КВС, 2П, БМ	
КВС, Э	- работу выполняет КВС и члены экипажа
КНД	- компрессор низкого давления

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

КВД	- компрессор высокого давления
КПВ	- клапан перепуска воздуха
К _ш	- механизм изменения передаточного отношения
МГ	- малый газ
МПШ	- механизм тряски штурвала
ПВД	- приемник воздушного давления
ППД	- приемник полного давления
ПОС	- противообледенительная система
ПМГ	- полетный малый газ
РД	- рулежная дорожка
РУР	- рычаг управления реверсом тяги
РУД	- рычаг управления двигателем
САУ	- система автоматического управления
СВ	- воздушный стартер
СКВ	- система кондиционирования воздуха
САРД	- система автоматического регулирования давления
СПГС	- самолетная переговорная громкоговорящая система
ТНД	- турбина низкого давления
УВД	- управление воздушным движением
УВИД	- указатель высоты и перепада давления
УСУМ	- указатель скорости и числа М
Ш	- штурман
Э	- работу выполняет каждый член экипажа
ЭСУ	- электронная система управления

При введении каждого нового сокращения впервые используемое сокращенное обозначение приводят, как правило, в скобках после его полной расшифровки.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОРЯДОК ВВЕДЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ

Система введения изменений

Совершенствование методов эксплуатации, введение конструктивных изменений или изменений состава бортового оборудования приводит к необходимости внесения в РЛЭ соответствующих изменений и дополнений.

Эти изменения и дополнения издают взамен или в дополнение соответствующего материала РЛЭ в виде отдельных листов типового образца и рассылают держателям РЛЭ.

Система учета изменений

Внесение разосланных листов с изменениями или дополнениями в РЛЭ подтверждается Листом регистрации изменений, помещенным в РЛЭ.

Настоящее Руководство соответствует своему назначению при условии, что оно своевременно приводится в соответствие с вводимыми изменениями.

Действительно: все

0. Стр. 5
Май 20/91



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

При поступлении новых листов, изменяющих или дополняющих РЛЭ, необходимо после помещения их в замок сшивателя, сделать соответствующую запись в данном Листе.

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Регистрационный номер Извещения (Рег. №) указывается в сопроводительном документе к Изменению и на каждой новой или замененной странице РЛЭ.
 2. Регистрационные номера присваиваются Изменениям в строго хронологическом порядке их выпуска.
Пропуск между соседними внесенными регистрационными номерами указывает, что соответствующий номер оказался неполученным. В этом случае держатель РЛЭ обязан немедленно затребовать недостающий материал.

В данном экземпляре РЛЭ произведены замены (дополнения, изъятия):

Рег. №	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопроводительного документа и дата	Подпись	Дата
		измененной	новой	аннулированной				
I Апр 20/95	0 - 5, 7, 8.13, 8.15, 8.17, 8.19, 9.3 - 9.5							
1 Июль 15/96	5, 6, 8.1, 8.5-8.8, 8.9, 8.14-8.16, 9.3							
3 Февр 15/97	4, 7, 8.1, 8.6, 8.7, 9.1							

0. Стр. 6

Февр 15/97

действительно: все

АН-74

15

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рег. №	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопроводи- тельный документа и дата	Подпись	Дата
		изме- нен- ной	но- вой	анну- лиро- ван- ной				

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

При поступлении новых листов, изменяющих или дополняющих РЛЭ, необходимо после помещения их в замок сшивателя, сделать соответствующую запись в данном Листе.

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Регистрационный номер Временного изменения (Рег. №) указывается в сопроводительном документе к Временному изменению и на каждой новой или замененной странице РЛЭ.
 2. Регистрационные номера присваиваются Временным изменениям в строго хронологическом порядке их выпуска.

Пропуск между соседними внесенными регистрационными номерами указывает, что соответствующий номер оказался неполученным. В этом случае держатель РЛЭ обязан немедленно затребовать недостающий материал.

В данном экземпляре РЛЭ произведены замены (дополнения, изъятия):

Рег. №	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопро- водительного документа и дата	Подпись	Дата
		изме- нен- ной	но- вой	анну- лиро- ван- ной				

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рег. №	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Номер документа	Входящий номер сопроводи- тельного документа и дата	Подпись	Дата
		изме- нен- ной	но- вой	анну- лиро- ван- ной				

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ О САМОЛЕТЕ



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- I.I. Общий вид самолета
 - I.I.I. Компоновочные схемы самолета
- I.2. Основные геометрические данные самолета
- I.3. Основные конструктивные особенности самолета

АН-74

17

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

I.I. ОБЩИЙ ВИД САМОЛЕТА

Общий вид самолета показан на рис. I.

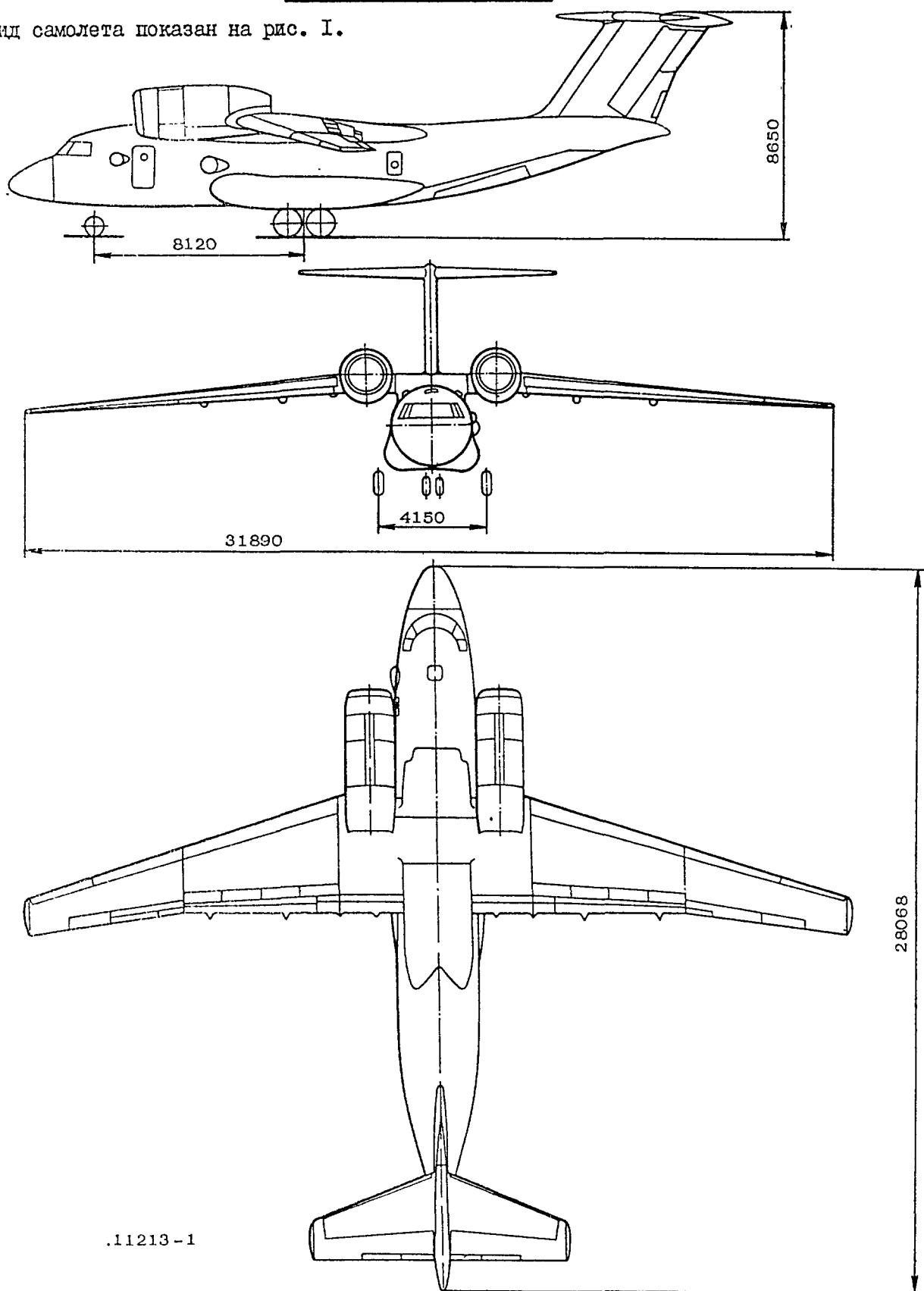


РИС. I. ОБЩИЙ ВИД САМОЛЕТА

I. Стр. I
Май 20/91



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

I.I.I. Компоновочные схемы самолета

Варианты компоновок самолета показаны на рис. 2, 3, 4, 5.

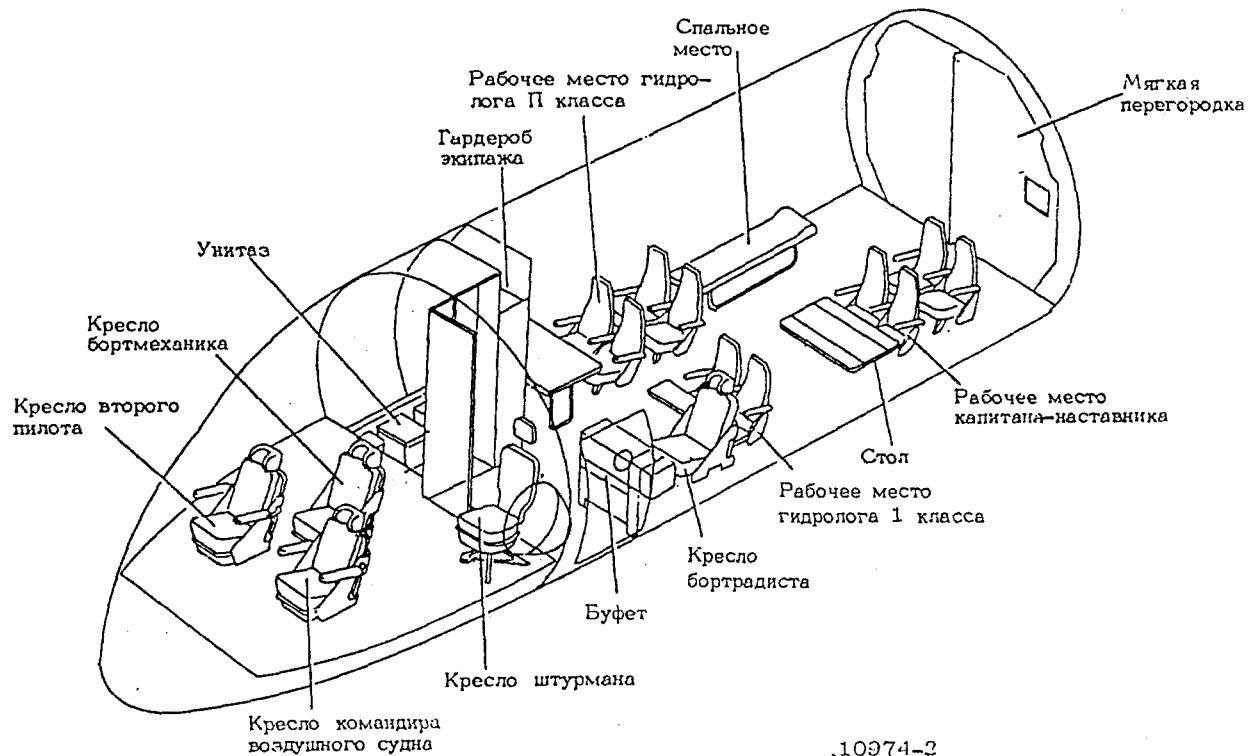


РИС. 2. КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА САМОЛЕТА В ВАРИАНТЕ ДЛЯ ВИЗУАЛЬНОЙ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ

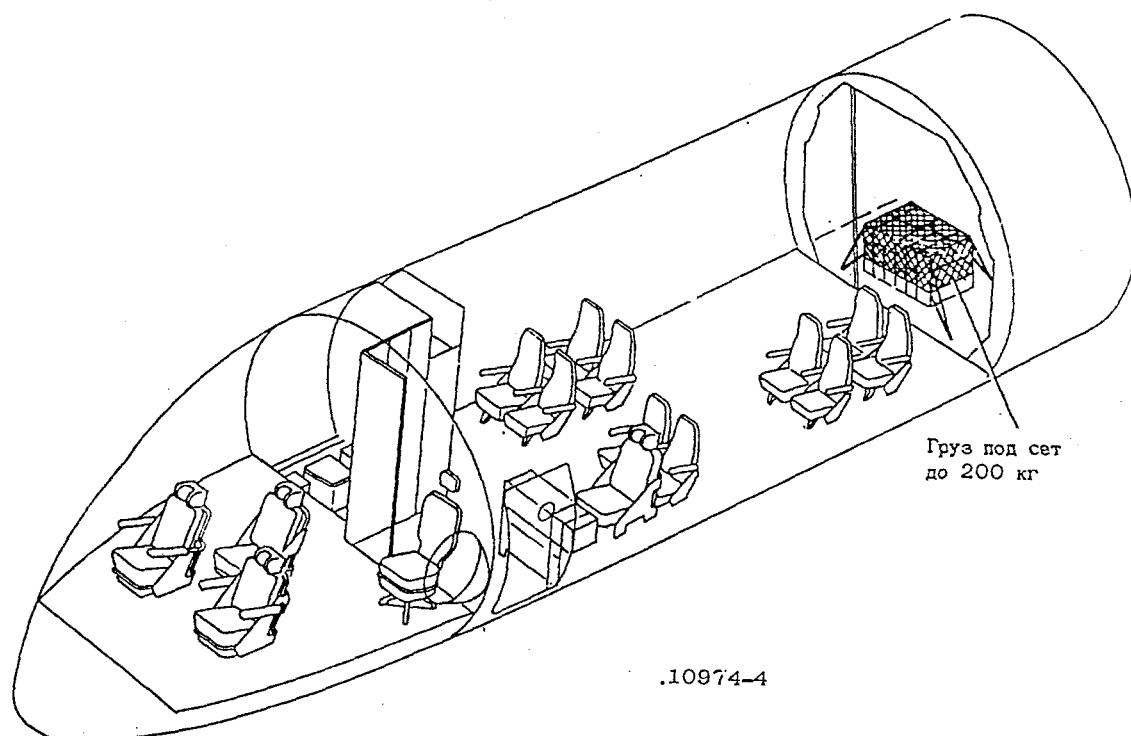


РИС. 3. КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА САМОЛЕТА В ПАССАЖИРСКОМ ВАРИАНТЕ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

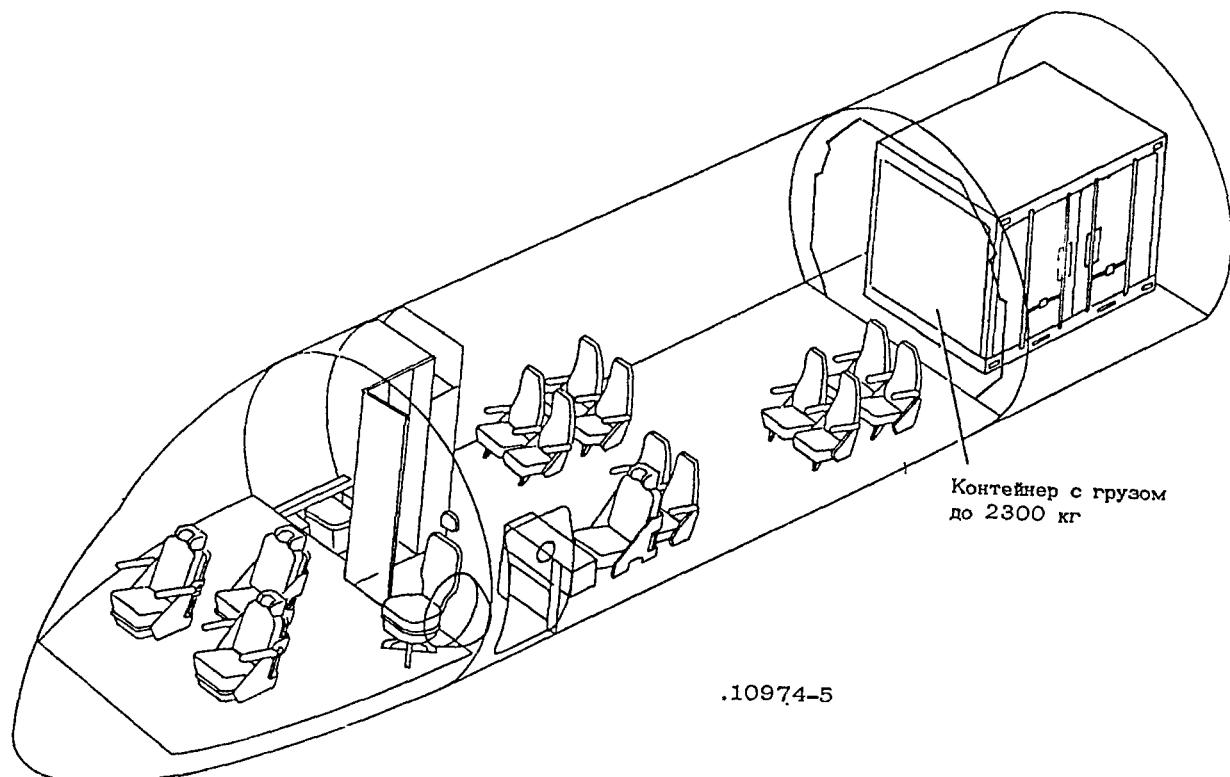


РИС. 4. КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА САМОЛЕТА В ГРУЗОПАССАЖИРСКОМ ВARIАНТЕ

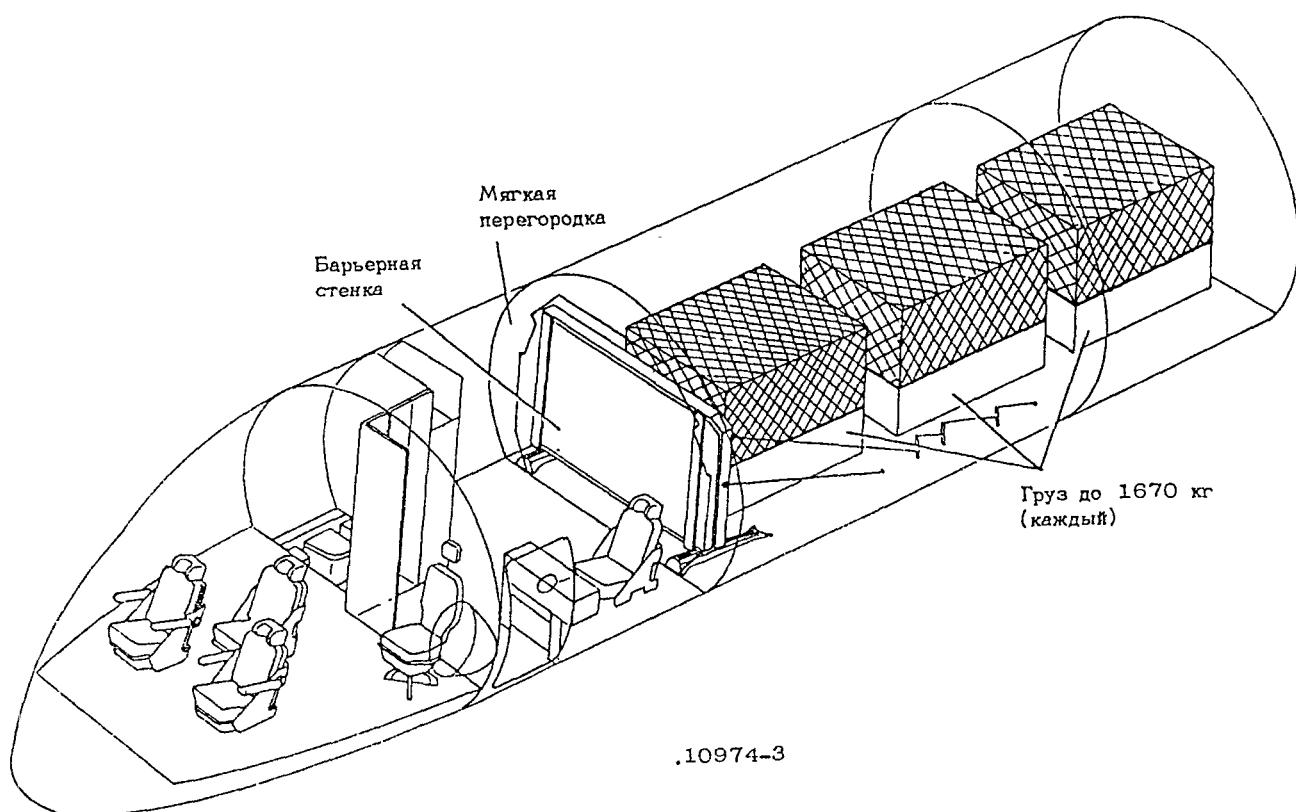


РИС. 5. КОМПОНОВОЧНАЯ СХЕМА САМОЛЕТА В ГРУЗОВОМ ВARIАНТЕ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

I.2. ОСНОВНЫЕ ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ САМОЛЕТА

Длина самолета	28,068 м
Размах крыла	31,890 м
Высота самолета на стоянке (пустого) в колесном варианте .	8,650 м
Расстояние от земли до оси двигателей на стоянке (масса 33500 кг, центровка 31,5 % САХ)	4,360 м
Внутренние габариты грузовой кабины:	
- ширина максимальная	2,500 м
- ширина по полу	2,150 м
- высота	2,200 м
- длина	10,485 м
Размеры проема хвостового люка при опущенной рампе (масса 33500 кг, центровка 31,5 % САХ)	2,400x2,270 м
Размеры аварийных люков:	
- бортового	0,510x0,915 м
- верхнего	0,500x0,510 м
Размеры входной двери	0,800x1,650 м
Высота порога грузовой кабины при стоянке на бетонной полосе (масса 33500 кг, центровка 31,5 % САХ)	1,172 м
База шасси на стоянке (масса 33500 кг, центровка 31,5 % САХ)	8,120 м
Колея шасси на стоянке (масса 33500 кг, центровка 31,5 % САХ)	4,150 м

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

I.3. ОСНОВНЫЕ КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ САМОЛЕТА

Гражданский самолет Ан-74-200, оборудованный для полетов по международным трассам, представляет собой цельнометаллический свободнонесущий моноплан с высокорасположенным крылом малой стреловидности и однокилевым Т-образным оперением.

Силовая установка самолета включает в себя два турбовентиляторных двухконтурных двигателей Д-36 серии ЗА, которые консольно закреплены на центроплане таким образом, что их реверсивные струи, обдувая верхнюю поверхность крыла, создают дополнительную подъемную силу.

На самолете предусмотрено реверсирование тяги двигателей для уменьшения длины пробега после посадки или прерванного взлета.

Вспомогательная силовая установка состоит из газотурбинного двигателя ТА-12, установленного в правом обтекателе шасси и обеспечивает:

- воздушный запуск двигателя Д-36;
- питание сжатым воздухом системы кондиционирования воздуха на земле;
- питание бортсети самолета электроэнергией переменного тока на аэродромах и в полете.

Шасси позволяют эксплуатировать самолет на аэродромах с искусственным, грунтовым, ледовым и снежным покрытием.

В хвостовой части фюзеляжа расположен грузовой люк для погрузки и выгрузки грузов, колесной техники и людей. Специальная рампа, закрывающая грузовой люк используется как трап для погрузки и выгрузки колесной техники и людей. Уборка рампы под фюзеляж обеспечивает подъезд автомашин к порогу грузовой кабины и загрузку самолета с борта автомашины.

Навигационный комплекс, пилотажное и связное оборудование позволяют эксплуатировать самолет на оборудованных и необорудованных воздушных трассах в любое время года и суток, в простых и сложных метеоусловиях, а также решать задачи автоматического, директорного и ручного управления полетом по заданной траектории на всех этапах полета.

**СБЫТ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ
ОГРАНИЧЕНИЯ**

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- 2.1. КЛАССИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА
- 2.2. ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
 - 2.2.1. Условия эксплуатации и виды полетов
 - 2.2.2. Высота аэродрома и полета, температура и влажность наружного воздуха
 - 2.2.3. Предельный ветер
 - 2.2.4. Класс и категория аэродромов
 - 2.2.5. Состояние взлетно-посадочной полосы (ВПП)
- 2.3. МИНИМАЛЬНЫЙ СОСТАВ ЭКИПАЖА
- 2.4. МАКСИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ
- 2.5. ОБЩИЕ ЛЕТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
 - 2.5.1. Ограничения по массе самолета
 - 2.5.2. Допустимые центровки
 - 2.5.3. Ограничения по скорости и числу M
 - 2.5.4. Допустимые перегрузки
 - 2.5.5. Допустимые углы крена и атаки
- 2.6. ПРОЧИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
- 2.7. ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ

2/

Ан-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.1. КЛАССИФИКАЦИЯ САМОЛЕТА

Самолет Ан-74-200, оборудованный для полетов по международным трассам, соответствует Нормам летной годности гражданских самолетов, распространенным на самолет Ан-74.

Сертификат летной годности № ИЗ-74 и дополнения № ИЗ-74/01, № ИЗ-74/02 к нему выданы Авиационным регистром межгосударственного авиационного комитета.

Самолет допущен к ведению визуальной ледовой разведки, перевозке грузов и пассажиров, выполнению специальных работ при организации дрейфующих научных станций и обеспечению научно-исследовательских работ в центральном Арктическом бассейне.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.2. ОБЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ УСЛОВИЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.2.1. Условия эксплуатации и виды полетов

I. Разрешается выполнение полетов:

- а) визуальных и по приборам;
- б) днем и ночью;

в) в обледенении при температуре наружного воздуха (T_{HB}) не ниже минус 20 °C;

г) над водным пространством;

д) над равнинной и горной местностями;

е) в районах Северного полушария на широтах до 90°, в районах Южного полушария до полярных широт;

ж) в воздушном пространстве бывшего СССР по воздушным трассам и МВЛ, при обеспечении радиосвязи в МВ диапазоне в течение всего полета;

по международным трассам (кроме маршрутов зональной навигации с шириной трассы менее 1,85 км), оборудованным РМ VOR, VOR/DME, DME/DME, при обеспечении радиосвязи в МВ диапазоне в течение всего полета;

з) использование КВ и СВ станций на передачу запрещено, за исключением использования КВ радиостанций на передачу в случае отказа МВ радиостанций.

2. Вылет самолета в зону прогнозируемых ливневых осадков запрещается.

3. Вход самолета в зону ливневых осадков запрещается.

4. Приближение к опасным метеообразованиям (грозовые облака, смерчи) на расстояние меньше 15 км запрещается.

5. Метеорологические минимумы для взлата приведены в табл. 2.1.

Таблица 2.1

Видимость (дальность видимости) на ВПП, м			
С огнями осевой линии (днем и ночью)	Без огней осевой линии (с маркировкой осевой линии)		
	При наличии ОВИ		Без ОВИ (днем и ночью)
	Днем	Ночью	
200	300	400	400

ПРИМЕЧАНИЯ: I. Минимумы применимы при наличии запасного аэродрома, время полета до которого от аэродрома вылета не превышает одного часа.

В качестве запасного аэродрома в этом случае принимается аэродром, на котором фактические и прогнозируемые метеоусловия не хуже минимума для посадки на нем.

2. Минимум 200 м применяется при коэффициенте сцепления на ВПП не менее 0,5 и боковой составляющей скорости ветра не более половины предельно допустимого значения для взлета.

2. Стр. 2

Действительно: все

Апр 20/95
ПМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6. Метеорологические минимумы для посадки приведены в табл. 2.2.

Таблица 2.2

Режим захода на посадку	Параметры минимума для посадки при углах наклона глиссады			
	$2^{\circ}30' - 3^{\circ}30'$		$3^{\circ}31' - 4^{\circ}30'$	
	ВПР, м	Видимость на ВПР, м	ВПР, м	Видимость на ВПР, м
Автоматический (АЗП)	60	800	80	1000
Директорный (ДЗП)	60	800	80	1000
ПСП (по радиомаячным системам посадки типа СП, ILS, "Катет")	80	1000	80	1000
РСП+ОСП (по радиолокационной системе посадки и двум приводным радиостанциям)	80	1000	80	1000
РСП (по радиолокационной системе посадки)	80	1000	80	1000
ОСП (по двум приводным радиостанциям)	120	1800	120	1800
ОПРС (по одной приводной радиостанции)	200	2500	200	2500

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. На аэродромах со схемами захода на посадку по прямоугольному маршруту с углом крена 25° пилотирование выполняйте в штурвальном режиме управления или при использовании САУ.
Развороты выполняйте от РУА.

2. Минимальная высота, с которой возможен уход на второй круг, – 45 м.

2.2.2. Высота аэродрома и полета, температура и влажность наружного воздуха

1. Предельные значения атмосферного давления на уровне ВПР	780...488 мм рт.ст. (1040...650 гПа)
2. Высота аэродрома над уровнем моря	до 3600 м
3. Крейсерские высоты полета	до 10100 м
4. ТНВ у земли	от минус 53°C до 40°C
5. Относительная влажность наружного воздуха	до 98 % (при температуре $35^{\circ}\text{C} \pm 5^{\circ}\text{C}$)

2.2.3. Предельный ветер

1. Максимальная допустимая скорость ветра при рулении (в любом направлении)	17 м/с
2. Максимальная допустимая скорость ветра при взлете и посадке: – встречная составляющая	30 м/с

2. Стр. 3

Действительно: все
Апр 15/94
ПМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- попутная составляющая 5 м/с
- боковая составляющая (в зависимости от состояния ВПП и коэффициента сцепления):
 - а) ИВПП ($\mu > 0,6$) и песчаная ГВПП без дернового покрова 15 м/с
 - б) ИВПП (μ от 0,6 до 0,3) по рис. I
 - в) ГВПП с дерновым покровом 6 м/с
 - г) снежная ВПП:
 - при прочности снега не менее эксплуатационной II м/с
 - при прочности снега менее эксплуатационной 6 м/с
 - д) ледовая ВПП II м/с
 - е) заснеженная ВПП:
 - ИВПП, ледовая ВПП, снежная ВПП, ГВПП 6 м/с

ПРИМЕЧАНИЕ. Зависимость предельно допустимой составляющей ветра от коэффициента сцепления ИВПП приведена на рис. I.

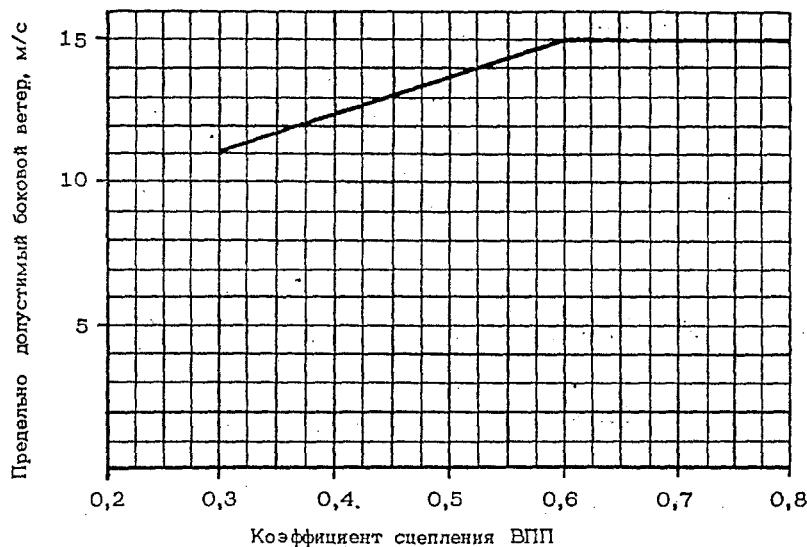


РИС. I. ЗАВИСИМОСТЬ ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМОЙ БОКОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ВЕТРА (ПОД УГЛОМ 90° К ОСИ ВПП) ОТ КОЭФФИЦИЕНТА СЦЕПЛЕНИЯ ИВПП

2.2.4. Класс и категория аэродромов

1. Класс аэродрома (по классификации МГА) – А, Б, В (с длиной ВПП, определенной для фактических условий и масс самолета в соответствии с указаниями разд. 7).

2. Самолет эксплуатируется на аэродромах с углами наклона глиссады до $4^{\circ}30'$, включительно.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.2.5. Состояние взлетно-посадочной полосы (ВПП)

I. Взлетно-посадочная полоса (ВПП), подготовленная в соответствии с НАС ГА:

а) ВПП с искусственным покрытием (ИВПП):

состояние поверхности:

- сухая, влажная, мокрая, обледеневшая ($\mu > 0,3$);

б) грунтовая ВПП (ГВПП):

- ГВПП с дерновым покровом (эксплуатационная прочность грунта не меньше $8,0 \text{ кгс}/\text{см}^2$ (785 кПа) для масс до $34,8 \text{ т}$; $9,0 \text{ кгс}/\text{см}^2$ (883 кПа) для масс больше $34,8 \text{ т}$;

- песчаная ГВПП без дернового покрова (эксплуатационная прочность грунта не меньше $7,5 \text{ кгс}/\text{см}^2$ (736 кПа) для масс до $34,8 \text{ т}$; $8,5 \text{ кгс}/\text{см}^2$ (834 кПа) для масс больше $34,8 \text{ т}$;

в) ледовая ВПП ($\mu > 0,3$);

г) снежная ВПП (ГВПП, ледовая ВПП):

- снежная ВПП с толщиной уплотненного снега не менее 6 см и температурой снега не выше минус 5°C при эксплуатационной прочности снега в соответствии с данными рис. 2 (в том числе покрытая слоем свежевыпавшего снега не более 150 мм) для масс до $34,8 \text{ т}$ и увеличенной прочностью снежного покрова на $1 \text{ кгс}/\text{см}^2$ для масс более $34,8 \text{ т}$.

ПРИМЕЧАНИЕ. Разрешаются разовые полеты при минимально допустимой прочности снежного покрова в соответствии с данными рис. 2 (в том числе покрытая слоем свежевыпавшего снега не более 10 мм);

д) заснеженная ВПП (ИВПП, ГВПП, ледовая ВПП):

- слой свежевыпавшего снега - не больше 150 мм .

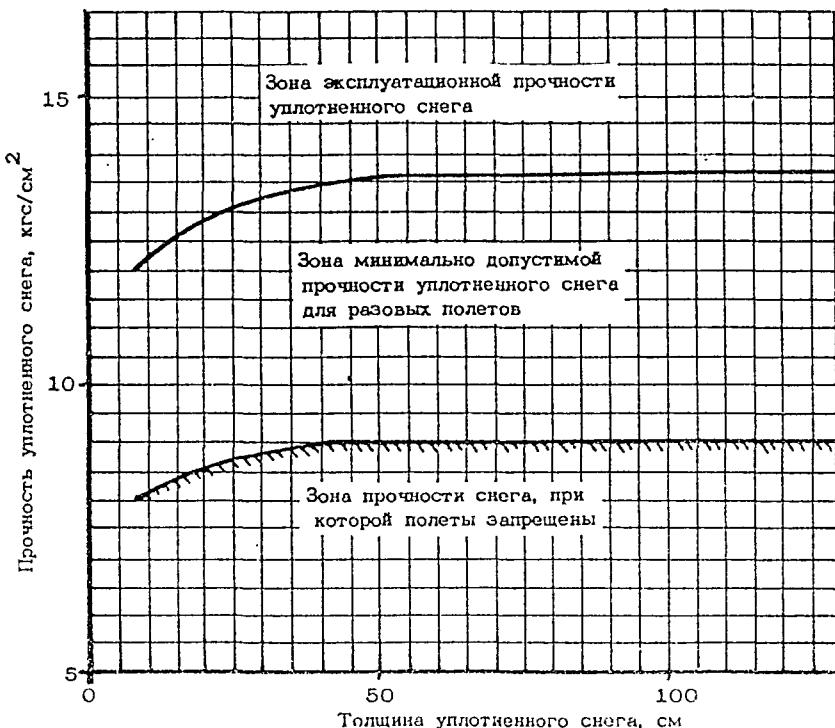


РИС. 2. ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ПРОЧНОСТЬ СНЕЖНОГО ПОКРОВА

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.3. МИНИМАЛЬНЫЙ СОСТАВ ЭКИПАЖА

Минимальный состав экипажа – 5 человек:

- командир воздушного судна;
- второй пилот;
- штурман;
- бортмеханик;
- бортрадист.

ПРИМЕЧАНИЕ. Разрешаются полеты без бортрадиста по трассам МГА, где связь на всем протяжении обеспечивается в МБ диапазоне.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.4. МАКСИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ

Максимальное количество пассажиров - 10 человек.

ВНИМАНИЕ! КОЛИЧЕСТВО ПАССАЖИРОВ НА БОРТУ САМОЛЕТА НЕ ДОЛЖНО ПРЕВЫШАТЬ ЧИСЛО ПАССАЖИРСКИХ КРЕСЕЛ.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.5. ОБЩИЕ ЛЕТНЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

2.5.I. Ограничения по массе самолета

Максимальная рулежная масса	36850 кг
Максимальная взлетная масса	36500 кг
Максимальная посадочная масса	33000 кг
Максимальная масса заправляемого топлива:	
- при $\rho = 0,775 \text{ г}/\text{см}^3$	13210 кг
- при $\rho = 0,805 \text{ г}/\text{см}^3$	13700 кг
Максимальная коммерческая загрузка:	
- без бортрадиста и барьерной стенки	7500 кг
- с бортрадистом и барьерной стенкой	5000 кг
Максимальная коммерческая загрузка при полете на максимальную дальность .	1500 кг
Максимальная масса груза при совместной перевозке пассажиров и грузов . .	2300 кг

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Расчет максимально допустимых взлетных и посадочных масс в зависимости от фактических условий производится в соответствии с указаниями разд. 7.
 2. В отдельных случаях разрешается посадка на аэродром вылета после взлета с максимальной взлетной массой, однако количество таких посадок не должно превышать 3 % от общего количества посадок.

AH-74-200

26

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.5.2. Допустимые центровки

Диапазон эксплуатационных центровок:

- | | |
|--|------------|
| - предельно-передняя | I5,0 % САХ |
| - предельно-задняя | 31,5 % САХ |
| - центровка начала опрокидывания самолета на хвост | 60 % САХ |

ПРИМЕЧАНИЯ: I. Ручную кладь пассажиров разрешается перевозить в грузовом отсеке только под швартовочной сеткой или в контейнере.

2. Спальные места разрешается использовать для отдыха только на стоянке самолета и в полете на эшелоне.

Зависимость диапазона центровок от массы самолета показана на рис. 3.

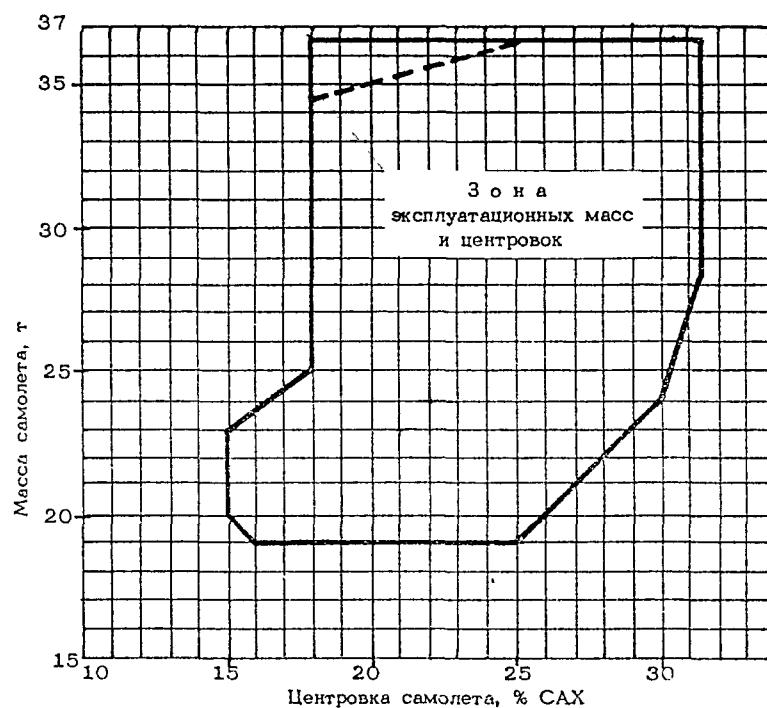


РИС 3 ДИАПАЗОН ДОПУСТИМЫХ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ЦЕНТРОВ ОК

ПРИМЕЧАНИЕ. Зона эксплуатационных масс и центровок, ограниченная пунктирной линией, действует для самолетов до № 99.1005.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.5.3. Ограничения по скорости и числу М

Максимально допустимая скорость полета	500 км/ч
Максимальное эксплуатационное число М	0,65
Максимально допустимая скорость полета при остатке топлива меньше 1000 кг	475 км/ч
Максимальное эксплуатационное число М при остатке топлива меньше 1000 кг	0,63
Максимально допустимая скорость полета при отклоненной механизации крыла:	
- при взлетной конфигурации ($\delta_3 = 10^\circ/19^\circ$, предкрылки выпущены)	345 км/ч
- при механизации крыла, отклоненной в положение $10^\circ/25^\circ$, предкрылки выпущены	345 км/ч
- при посадочной конфигурации ($\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$, предкрылки выпущены)	250 км/ч
Максимально допустимая скорость полета при выпуске и уборке шасси	345 км/ч
Максимально допустимая скорость полета с выпущенным шасси	400 км/ч
Максимально допустимая скорость при выпущенных поисковых фарах	330 км/ч

2.5.4. Допустимые перегрузки

1. Допустимые эксплуатационные перегрузки при маневре самолета

с убранный механизацией крыла:

- максимальная	2,5
- минимальная	0

2. Допустимые эксплуатационные перегрузки при маневре с выпущенной

механизацией крыла:

- максимальная	2,0
- минимальная	0

3. Допустимые эксплуатационные перегрузки при маневре с отклоненными

глиссадными интерцепторами при экстренном снижении:

- максимальная	2,25
- минимальная	0,3

AH-74

27

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.5.5. Допустимые углы крена и атаки

I. Максимальные углы крена приведены в табл. 2.3.

Таблица 2.3.

Вид, этап, режим полета	Максимальный угол крена, градус
Набор высоты	
Крейсерский полет	
Снижение до высоты круга	30
Заход на посадку до высоты 200 м	
Визуальный полет	
Взлет	
Заход на посадку с высоты 200 м до ВПР	
Полет с одним неработающим двигателем	15
Полет в турбулентной атмосфере	
Экстренное снижение	

2. Углы атаки (по УАП) для исключения касания хвостовой частью

фюзеляжа о ВПП не должны превышать:

- на взлете (в момент отрыва)

T5⁰

- на посадке (в момент касания)

110

3. Углы атаки в полете не должны превышать допустимые, указанные в

подразд. 4.22 "Особенности поведения самолета на больших углах

атаки"

AH-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.6. ПРОЧИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ

I. Классификационные числа АСЛ (показатель силового воздействия самолета на аэродромное покрытие) приведены в табл. 2.4.

Таблица 2.4

Масса самолета, кг	Жесткие покрытия				Нежесткие покрытия			
	Прочность грунтового основания, МН/м ³				Прочность грунтового основания, CBR			
	150	80	40	20	15	10	6	3
36500	13,6	14,9	16,3	17,7	11,0	13,6	15,5	18,0
19000	6,6	7,1	7,6	8,2	5,4	6,5	7,5	8,3

* Требования к буксировке приведены в РЭ (см. 009.00.00, стр. 201 и ТК № 301).

AH-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУА

³⁵⁾ См. РЭ, разд. 007.10.00, стр. 201.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

2.7. ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ

Ограничения, связанные собственно с работой конкретных систем, агрегатов и оборудования самолета, приводятся в соответствующих подразделах раздела 8.

ПОДГОТОВКА К ПОЛЕТУ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

3.1. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

3.2. ПРЕДПОЛЕТНЫЙ ОСМОТР САМОЛЕТА, ПРОВЕРКА СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ

Действительно: все

Раздел 3

Содержание. Стр. I/2

Май 20/91

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

3.1. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

осле получения полетного задания:

- изучите метеоусловия в пункте взлета, посадки (основных и запасных аэродромов), на маршруте, в районе ведения ледовой разведки или специальных работ и оцените возможность выполнения полета.

КВС, 2П, Ш

При определении запасного аэродрома учитывайте увеличение расхода топлива в соответствии с табл. 7.4 для отказа:

"Отказ левой гидросистемы и сети насосной станции из-за потери жидкости"

- ознакомьтесь с индивидуальными особенностями самолета
- получите коды опознавания для изделия 6201, сборники и регламенты аэронавигационных данных
- определите порядок использования отборов воздуха от двигателей на СКВ для конкретных условий взлета (см. разд. 7, рис. 10а)
- определите максимально допустимые взлетную и полетную массы самолета для конкретных условий данного аэродрома и определите значения скоростей v_1 , $v_{п.оп}$, v_2 , $v_{з.п.}$ (с выставкой индексов на УСИМ КВС и 2П), скорость ухода на второй круг (см. разд. 4 и 7) и частоту вращения вентилятора, соответствующую взлетному режиму (см. разд. 8)
- определите максимально допустимую посадочную массу самолета для ожидаемых условий на аэродроме посадки
- определите потребное количество топлива и полезную нагрузку в соответствии с заданием на полет
- выберите схему размещения грузов для обеспечения допустимого диапазона центровок в течение всего полета
- определите взлетную и посадочную центровку самолета
- проинструктируйте пассажиров о поведении в полете
- продемонстрируйте пассажирам правила пользования кислородным оборудованием и кислородной маской
- перед полетом над водным пространством продемонстрируйте пассажирам аварийно-спасательный жилет
- примите доклад от наземного технического состава о проведенных работах при подготовке к полету и по устранению неисправностей, выявленных в предыдущем полете

Э

Ш

КВС, 2П

КВС, 2П

КВС, 2П

КВС, Ш

2П, БМ

2П, БМ

БР (БМ)

БР (БМ)

БР (БМ)

КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

3.2. ПРЕДЛЕТНЫЙ ОСМОТР САМОЛЕТА,

ПРОВЕРКА СИСТЕМ И ОБОРУДОВАНИЯ

Осмотр стоянки

Убедитесь, что:

- посторонние предметы под самолетом и около него отсутствуют, место стоянки для запуска двигателя подготовлено
- упорные колодки под колеса основных опор шасси установлены
- аэродромные средства пожаротушения на стоянке имеются
- отстой топлива слит и в слитом топливе отсутствуют механические примеси, вода или кристаллы льда

БМ

БМ

БМ

БМ

Осмотр планера самолета

Убедитесь, что:

- все чехлы, заглушки и защитные кожухи сняты
- на наружных поверхностях самолета, остеклении кабин, стеклах внешнего освещения и внешней сигнализации, наружных антенах, приемниках воздушного давления и температуры наружного воздуха, статических разрядниках, воздухозаборниках, дренаже топливных баков нет внешних повреждений, грязи, льда, снега, инея, подтекания топлива, масла, рабочей жидкости гидросистемы
- обтекатели антенн, все бортовые и аварийные люки, грузовой люк и лючки не имеют внешних повреждений и закрыты. Визуальные указатели пороговых замков утоплены
- сигнальные ракеты установлены
- заземление убрано

Э

Э

Э

2П, III

БМ

Осмотр силовой установки

Убедитесь, что:

- во входных каналах двигателей нет посторонних предметов, льда, снега и грязи
- капоты, гондолы двигателей, лючки чистые и исправные, замки закрыты и законтираны, подтеков масла и топлива нет

БМ

БМ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Осмотр шасси

Убедитесь, что:

- обжатие пневматиков колес, амортизаторов, стоек шасси нормальное
- колеса не повреждены, нет сдвига покрышек относительно реборд (по меткам)
- термоизвещатели, токосъемники закреплены и не имеют повреждений
- створки закрыты, не повреждены, подтеков гидросистемы нет

БМ

БМ

БМ

БМ

Осмотр зон расположения агрегатов

самолетных систем

Убедитесь, что:

- в местах расположения баков, агрегатов и трубопроводов топливной, масляной систем и гидросистемы нет подтеков топлива и рабочей жидкости гидросистемы
- пробки заливных горловин, топливных и масляных баков закрыты
- аккумуляторы установлены, количество масла в маслобаке ВСУ соответствует норме, створка закрыта

БМ

БМ

БМ

Осмотр кабин

Убедитесь, что:

- входная дверь плавно перемещается и фиксируется в полностью открытом положении. Замки открываются и закрываются от обеих ручек. Контрольные метки на рычагах совпадают.
- посторонние предметы отсутствуют.
- внутренняя поверхность кабин, остекления иллюминаторов чистые, внешних повреждений нет
- ручные огнетушители опломбированы и закреплены
- рампа, створки и гермошиток грузолюка замкнуты, контрольные метки на крюках боковых замков выступают. Наезды на рампе застопорены
- боковой аварийный люк закрыт и опломбирован

БМ

2П, БМ

Э

БМ

2П, БМ

БМ

ВНИМАНИЕ! ШТИРЬ С ЗАМКА СНИМТЕ И ПЕРЕСТАВЬТЕ В ГНЕЗДО СИГНАЛИЗАТОРА НА ПУЛЬТЕ ПРЕДПОЛЕТНОЙ ПОДГОТОВКИ. ФИКСАТОР РУЧКИ ОТКРЫТИЯ ВЕРХНЕГО АВАРИЙНОГО ДОКА В КАБИНЕ ЭКИПАЖА УСТАНОВИТЕ В ГОРИЗОНТАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- верхний аварийный люк закрыт и опломбирован	КВС, БМ
- грузы закреплены, ручная кладь пассажиров закрыта швартовочной сеткой	2П, БМ
- аварийно-спасательное оборудование имеется и находится на штатных местах	Э
- убедитесь в наличии таблиц показаний высотометров, указателя скорости и графика поправок магнитного компаса	III
- кислородное оборудование пассажиров исправно и находится на штатном месте	БМ
- перегородка разделителя на ширину не менее 510 мм при перевозке пассажиров	БМ
- правильные ремни и кресла пассажиров исправны	2П, БР (БМ)
- потребители электроэнергии отключены	БМ
- убедитесь, что органы управления САРД находятся в исходном положении	2П

Перед запуском двигателей

Проверьте напряжение аккумуляторных батарей	КВС, БМ
Подключите наземный или бортовой источник электроэнергии к бортсети	КВС-БМ
Включите бортовое устройство регистрации полета и введите служебные данные	БМ
Включите внутреннее освещение и отрегулируйте подсвет приборных досок, щитков, пультов	Э
Включите, проверьте и отрегулируйте яркость внутренней сигнализации	Э
Убедитесь, что двери и люки закрыты	КВС, БМ
Включите и проверьте СИС; установите связь с выпускающим на земле	КВС
Проверьте и подготовьте к полету органы управления системами кондиционирования и регулирования давления воздуха	2П, БМ
Проверьте и подготовьте к полету кислородное оборудование	Э
Проверьте количество топлива, масла и рабочей жидкости в баках	КВС, 2П, БМ
Подготовьте ВСУ к запуску и запустите ВСУ	КВС, КВС-БМ
Включите генератор ВСУ	КВС
Отрегулируйте кресло по росту	КВС, 2П
Включите, проверьте и подготовьте к полету пилотажное, навигационное, радиотехническое и связное оборудование	Э
Ведите и проконтролируйте программу полета в ЦВМ и изд. А-723	III
Убедитесь в наличии сигнала готовности НК-ГТОВ	III
Включите и проверьте внешнее освещение, внешнюю сигнализацию и проблесковый маяк	КВС, 2П
Включите магнитофон	КВС
Установите триммеры РВ в нейтральное положение	КВС-БМ
Подготовьте двигатели к запуску	КВС, БМ
Заведите часы и установите точное время	КВС, III, 2П

3. Стр. 4

Апр 20/95

Действительно: все

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Примите доклад от членов экипажа о результатах проверки и готовности к запуску двигателей	КВС
Получите разрешение на запуск двигателей	КВС
Включите все топливные насосы баков третьей очереди	БМ
Зачитайте раздел Карты контрольной проверки "Перед запуском двигателей"	БР (Ш)
Закройте шторкой блистер на рабочем месте штурмана	Ш
Произведите запуск и прогрев двигателей	КВС, БМ
<hr/> После запуска двигателей	
Включите генераторы двигателей на бортсеть и подготовьте систему электропитания к полету	КВС
ПРИМЕЧАНИЕ. Во избежание перегрева приводов-генераторов ПП21 работа двигателей Д-36 на режиме малого газа с подключёнными на борт генераторами не должна превышать 10 минут.	
При необходимости длительной работы двигателей, через каждые 10 минут работы на режиме малого газа, устанавливайте режим двигателей 55...60° (по ИП-33) по 5 минут для охлаждения ПП21.	
Страничение (10 мин) действует при температурах наружного воздуха выше 30 °С.	
Включите отбор воздуха от двигателей (СПВ)	2П
Отключите генератор ВСУ и выключите ВСУ	КВС
Выключите, проверьте и подготовьте к полету гидросистему, противообледенительную систему, систему кондиционирования воздуха, ИКВСП	КВС, 2П
Проверьте выпуск и уборку закрылок, предкрылок, дефлекторов стабилизатора и интерцепторов	КВС, 2П
Расстопорите управление, проверьте отклонение рулей и произведите окончательную подгонку кресел и педалей	КВС, 2П
Проверьте и отключите САУ	КВС
ПРИМЕЧАНИЕ. Запуск ВСУ, запуск и прогрев двигателей, проверку и подготовку систем самолета к полету производите в соответствии с рекомендациями разд. 8.	
Примите доклад от членов экипажа о результатах проверки и готовности самолета к полету	КВС
ПРИМЕЧАНИЯ:	
1. Во время предполетной подготовки все доклады от членов экипажа должны производиться по СПГС с обеспечением записи на магнитофон.	
2. Объем предполетной подготовки самолета экипажем в промежуточных и конечном аэропортах посадки разрешается ограничить только внешним осмотром и выполнением работ, указанных в РЛЭ, кроме проверки систем и оборудования самолета при следующих условиях:	
– за время полета на самолете не было неисправностей систем и оборудования;	
– время стоянки самолета не превышало 12 ч;	
– состав экипажа в данном аэропорту не менялся.	

3. Стр. 5/6

Апр 20/95

Действительно: все

ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- 4.1. ПОДГОТОВКА К ВЫРУЛИВАНИЮ И РУЛЕНИЕ
- 4.2. ВЗЛЕТ
 - 4.2.1. Подготовка к взлёту
 - 4.2.2. Взлёт
 - 4.2.3. Взлёт при боковом ветре
- 4.3. НАБОР ВЫСОТЫ
- 4.4. КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЕТ
- 4.5. СНИЖЕНИЕ
- 4.6. ЗАХОД НА ПОСАДКУ
- 4.7. ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ УПРАВЛЕНИЯ
- 4.8. ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПРИ ДИРЕКТОРНОМ РЕЖИМЕ УПРАВЛЕНИЯ
- 4.9. ЗАХОД НА ПОСАДКУ В РЕЖИМЕ ПСП
- 4.10. ЗАХОД НА ПОСАДКУ В РЕЖИМЕ ОСП
- 4.II. ОСОБЕННОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПРИ КРУТЫХ ГЛИССАДАХ
(УГОЛ НАКЛОНА 3°31' - 4°30')
- 4.12. ПОСАДКА
- 4.13. ПОСЛЕ ПОСАДКИ
- 4.14. ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ
- 4.15. УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ
- 4.16. ПОЛЕТ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ВИЗУАЛЬНОЙ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ
- 4.17. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНИЯ
 - 4.17.1. Общие сведения
 - 4.17.2. Взлёт
 - 4.17.3. Набор высоты
 - 4.17.4. Горизонтальный полёт
 - 4.17.5. Снижение, заход на посадку и посадка
- 4.18. ПОЛЕТЫ НОЧЬЮ
- 4.19. ПОЛЕТЫ В ТУРБУЛЕНТНОЙ АТМОСФЕРЕ
- 4.20. ЗАХОД НА ПОСАДКУ В УСЛОВИЯХ СДВИГА ВЕТРА
- 4.21. ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТА НА ГРУНТОВЫХ,
ПОКРЫТЫХ СНЕГОМ И ЛЕДОВЫХ ВПП
- 4.22. ОСОБЕННОСТИ ПОВЕДЕНИЯ САМОЛЕТА НА БОЛЬШИХ УГЛАХ АТАКИ

Раздел 4

Содержание. Стр. I

Май 20/91

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- 4.23. ПОЛЕТ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ НАД БЕЗОРИЕНТИРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ
- 4.24. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТА С ОДНИМ НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ НА ЭТАПАХ НАБОРА ВЫСОТЫ, КРЕЙСЕРСКОГО ПОЛЕТА И СНИЖЕНИЯ
 - 4.24.1. Набор высоты с одним неработающим двигателем
 - 4.24.2. Крейсерский полет с одним неработающим двигателем
 - 4.24.3. Снижение с одним неработающим двигателем
- 4.25. ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА С ОДНИМ НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.1. ПОДГОТОВКА К ВЫРУЛИВАНИЮ И РУЛЕНИЮ

*.) Перед выруливанием:

- включите световые табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ, НЕ КУРИТЬ
- убедитесь в отсутствии сигналов на предупреждающих табло

КВС
КВС, Э

ВНИМАНИЕ! ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА НИЖЕ МИНУС 30 °С ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ ПРОИЗВЕДИТЕ НЕСКОЛЬКО РАЗ ОТКЛОНЕНИЕ РУЛЯ ВЫСОТЫ И РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ ИЗ ОДНОГО КРАЙНЕГО ПОЛОЖЕНИЯ В ДРУТОЕ, А ТАКЖЕ ОТКЛОНЕНИЕ И УБОРКУ ИНТЕРЦЕНТОРОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ В ТОРМОЗНОМ РЕЖИМЕ

- заведите часы (блок 55М изделия 6201), установите I-е сутки, точное время, время смены кодов, коды рабочий и запасной
- проверьте работоспособность триммера РВ
- установите триммеры РВ, РН и элеронов в нейтральное положение
- убедитесь, что навигационное, пилотажное, радиосвязное и радиотехническое оборудование самолета и регистрирующие приборы включены, горит табло НК - ГОТОВ
- подготовьте астрокомпас АК-59 к работе в соответствии с п. 8.15.4
- настройте АРК № 1 на частоту ДПРМ, а АРК № 2 – на частоту привода коридора выхода
- уточните курс взлета и маневр выхода из зоны аэродрома
- включите изделие 6201 и самолетный ответчик СО-72М
- доложите командиру воздушного судна об установке данных системы опознавания
- убедитесь в правильности установки регулирующих органов САРД
- включите СКВ самолета
- установите переключатели обогрева стекол в положение ОСЛАБЛ
- включите выключатели СО ЛЕВ и СО ПРАВ и установите переключатели ПОС планера и двигателей в положение АВТ
- включите табло ВЫХОД
- убедитесь, что аварийные и предупреждающие табло не горят
- убедитесь, что АДР включен и не горят табло АДР – ОТКАЗ и АДР – НЕТ РЕЗЕРВА. Если табло горят, нажмите кнопку АДР ПОДГОТОВКА – табло должны погаснуть

*.) В варианте ледовой разведки капитан-наставнику и гидрологам необходимо занять кресла последних рядов

Действительно: все

4. Стр. 1
Апр 15/94
ПМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | |
|---|-----------|
| - зачитайте Карту контрольной проверки ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ | КВС-БР(Ш) |
| - запросите разрешение на выруливание | КВС |
| - убедитесь в отсутствии препятствий в полосе руления | КВС, 2П |
| - дайте команду отсоединить кабель аэродромного СПУ и убрать колодки | КВС |
| - предупредите экипаж о выруливании | КВС |
| - включите управление передней опорой | КВС |
| - снимите самолет со стояночного тормоза и увеличьте режим работы двигателей до необходимого для плавного страгивания | КВС |

ПРИМЕЧАНИЕ. В случае необходимости использования реверса на стоянке или при рулении двигатели должны быть прогреты в соответствии с указаниями подр. 8.1.

На рулении:

- | | |
|---|------------|
| - опробуйте работу основной, а затем аварийной систем торможения | КВС |
| - установите потребную скорость руления в зависимости от состояния рулежной полосы, наличия препятствий и условий видимости | КВС |
| - при отрицательных температурах наружного воздуха, сильном снегопаде или обледенении включите обогрев ПВД и ШД. При задержке на рулении на время более 5 мин периодически отключайте обогрев ПВД и ШД на 5 мин для охлаждения | КВС |
| - развороты и направление на рулении выдерживайте поворотом рукоятки, а при необходимости – раздельным торможением колес или созданием асимметрии тяги. Схема движения характерных точек самолета и его шасси при развороте с минимальным радиусом показана на рис. I | КВС |
| - на разворотах убедитесь в работоспособности пилотажных и навигационных приборов | Ш, КВС, 2П |
| - включите режим выставки курса по РД (если известен курс РД и она маркирована) | Ш |
| - зачитайте Карту контрольной проверки НА РУЛЕНИИ | БР(Ш) |

- ВНИМАНИЕ!
1. НЕ ДОПУСКАЙТЕ РАЗВОРОТОВ ПРИ ПОЛНОСТЬЮ ЗАТОМОЖЕННЫХ КОЛЕСАХ ОДНОЙ ИЗ ОСНОВНЫХ ОПОР ШАССИ.
 2. ПРИ БОКОВОМ ВЕТРЕ БОЛЕЕ 10 м/с НЕ ИСПОЛЬЗУЙТЕ РЕЖИМ ДВИГАТЕЛЯ (С ПОДВЕТРИННОЙ СТОРОНН) ВЫШЕ 0,7 НОМИНАЛЬНОГО.
 3. ПРИ РАЗВОРОТАХ ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СКОРОСТЬ НЕ БОЛЬШЕ 10 км/ч.

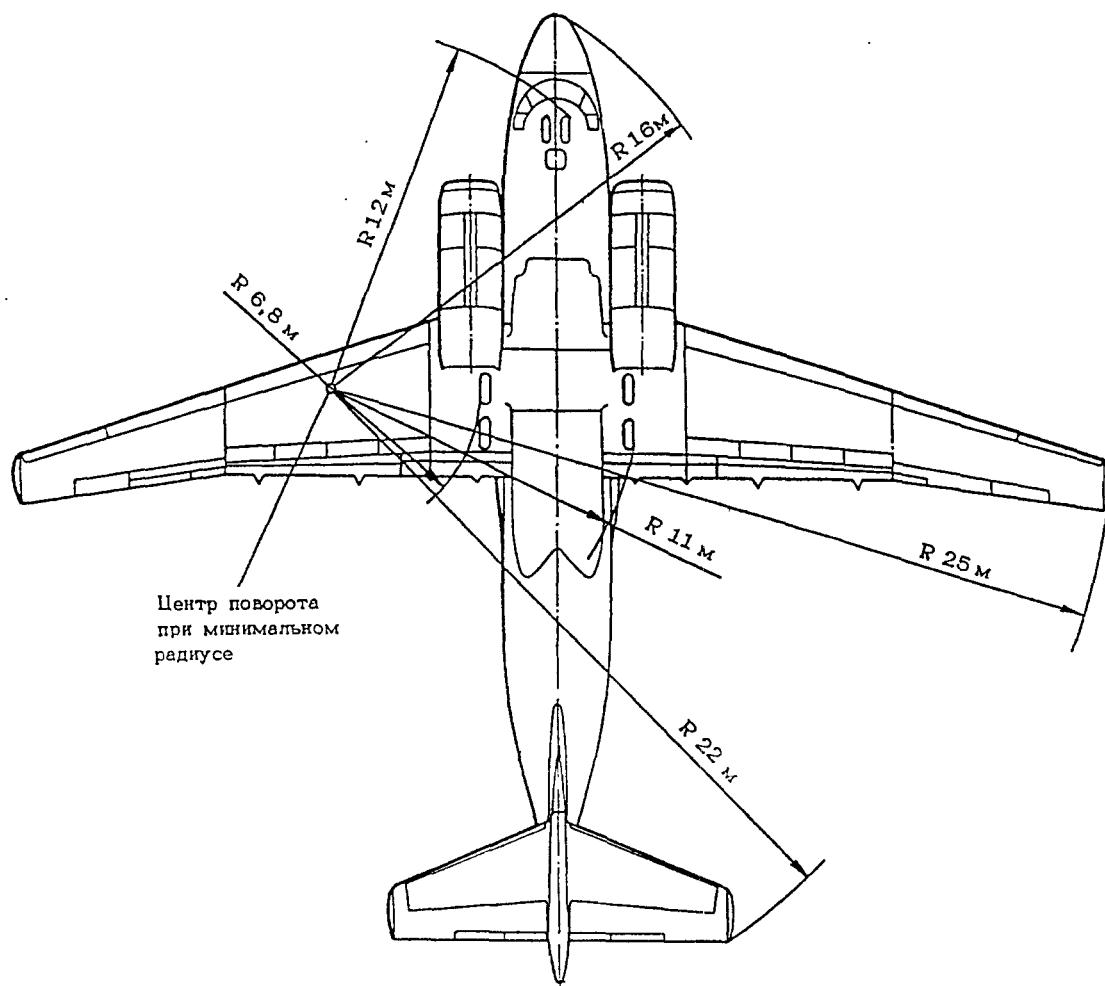


РИС. I. СХЕМА ДВИЖЕНИЯ ХАРАКТЕРНЫХ ГАБАРИТНЫХ ТОЧЕК САМОЛЕТА

И ЕГО ШАССИ ПРИ РАЗВОРОТЕ С МИНИМАЛЬНЫМ РАДИУСОМ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.2. ВЗЛЕТ

Взлетное положение закрылков 10°/19°

4.2.1. Подготовка к взлету

На предварительном старте:

- выпустите закрылки и предкрылки во взлетное положение
- убедитесь, что загорелось табло ПОЛН на центральном пульте и погасло табло ОГРАНИЧ
- проверьте стопорение кресла, закрытие форточек, положение рукояток обдува фонаря
- убедитесь, что стрелки высотометров ВМ-15ПБ и указателей УВ-75-15ПБ установлены на нуль, а стрелка указателя УВ-75-15Ф-ПБГ - на высоту аэродрома. Сравните давление на высотомерах с барометрическим давлением на аэродроме вылета, а указателя футов - с давлением, приведенным к среднему уровню моря, в соответствии с данными службы УВД.
Показания указателей давления высотометров (футомера) должны соответствовать данным метеослужбы с допуском:
 - ±1,5 мм рт.ст. (2,0 гПа) - для УВ;
 - ±2,0 мм рт.ст. (3,0 гПа) - для ВМ.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЕСЛИ ПОКАЗАНИЯ УКАЗАТЕЛЕЙ ДАВЛЕНИЯ ВЫСОТОМЕРОВ (ФУТОМЕРА) ПРЕВЫШАЮТ ДОПУСТИМЫЕ ЗНАЧЕНИЯ - ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩАЕТСЯ;

- включите обогрев ПВД, ШД за 3 мин до взлета
- зачитайте Карту контрольной проверки НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ
- получите условия взлета и разрешение на выруливание на ВПП

На исполнительном старте:

- установите самолет по оси ВПП в направлении взлета, прорулите по прямой 5-10 м и затормозите колеса
- установите соответствующий режим работы ответчика СО-72М
- убедитесь, что табло ЛЕВ (ПРАВ) РЕВЕРС НЕЙСИР и ЛЕВ (ПРАВ) РЕВЕРС - не горят
- убедитесь, что табло сигнализации открытого положения створок сопел двигателей горят
- убедитесь, что переключатель АВТ - РУЧН управления створками в положение АВТ
- проверьте установку курса
- выпусти фары и включите их в режим "Взлет-посадка"

КВС-2П

КВС

Э

Э

Э

КВС

КВС-БР (III)

КВС

КВС

КВС

КВС, БМ

КВС, БМ

КВС, БМ

Ш, КВС, 2П

2П

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРИМЕЧАНИЕ. Включение фар в режим "Взлет-посадка" выполняется по решению КВС в зависимости от условий взлета

- отключите отборы воздуха от двигателей и подачу воздуха в кабину^{*)} экипажа и грузовую кабину
- зачитайте Карту контрольной проверки на исполнительном старте
- получите разрешение на взлет

2П

КВС-БР (Ш)

КВС

4.2.2. Взлет

После получения разрешения на взлет:

- напомните экипажу величину скорости V_1 , $V_{\text{п.оп}}$, V_2
- доложите: "Первый разворот на высоте ... влево (вправо) на курс ... градусов"
- убедитесь в отсутствии препятствий на ВПП и в выключении стояночного тормоза
- удерживая самолет на тормозах, плавно установите обоим двигателям режим $74-76^{\circ}$ по ИЛ-33 (КПВ КНД открыты)
- убедитесь в нормальной работе двигателя
- синхронно отпустите тормоза и через 2-3 с плавно увеличьте режим работы двигателей до взлетного

КВС

Ш

КВС, 2П

КВС

БМ

КВС, КВС-БМ

ВНИМАНИЕ! ПРИ ВЗЛЕТЕ СО СКОЛЬЗКИХ ВПП, ПОКРЫТЫХ ОСАДКАМИ, УВЕЛИЧЬТЕ РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ДО СТРАГИВАНИЯ САМОЛЕТА, НО НЕ ВЫШЕ $74-76^{\circ}$ ПО ИЛ-33, СИНХРОННО ОТПУСТИТЕ ТОРМОЗА И В НАЧАЛЕ РАЗБЕГА ПЛАВНО И СИНХРОННО УВЕЛИЧЬТЕ РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ДО ВЗЛЕТНОГО

- при достижении частоты вращения роторов двигателей, соответствующей взлетному режиму, доложите "Режим взлетный"
- при достижении скорости 100 км/ч доложите "Контрольная"
- если до скорости 100 км/ч не поступил доклад "Режим взлетный", прекратите взлет
- направление на разбеге выдерживайте соразмерным отклонением педалей РН при нейтральном положении РВ

БМ

2П

КВС

КВС

ВНИМАНИЕ! 1. НА РАЗБЕГЕ, ДО СКОРОСТИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ, ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИТЕ, ЕСЛИ ВОЗНИКЛИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ИЛИ НЕИСПРАВНОСТИ, КОТОРЫЕ ПО ОЦЕНКЕ КВС МОГУТ ПРЕДСТАВИТЬ УГРОЗУ БЕЗОПАСНОСТИ ПРОДОЛЖЕНИЯ ВЗЛЕТА ИЛИ ПОСЛЕДУЮЩЕГО ЗАВЕРШЕНИЯ ПОЛЕТА. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ДЛЯ ПРЕКРАЩЕНИЯ ВЗЛЕТА НЕ ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ ПРЕДПИСАННЫХ ДЛЯ СЛУЧАЯ ПРЕРВАННОГО ВЗЛЕТА ПРИ ОТКАЗЕ ОДНОГО ДВИГАТЕЛЯ.

2. НА РАЗБЕГЕ, ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "ЛЕВ РЕВЕРС" ("ПРАВ РЕВЕРС"), ВЗЛЕТ ПРЕКРАТИТЕ

^{*)} Если взлет будет выполняться с отключенными отборами воздуха от двигателей и отключенной подачей воздуха в кабину экипажа и грузовую кабину.



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- произведите отсчет скорости разбега через каждые 10 км/ч, начиная со 130 км/ч	2П
- при достижении скорости V_1 доложите "Рубеж"	2П
- после достижения скорости V_1 застопорите РУД	БМ
- при достижении скорости $V_{\text{пп.оп}}$ доложите "Подъем"	2П
- по докладу второго пилота "Подъем" на скорости 175...230 км/ч увеличьте*) угол атаки для обеспечения отрыва (7...8° по УАП, угол тангажа 2...3°)	КВС
- при достижении скорости V_2 доложите "Безопасная"	2П
- переведите самолет в набор высоты с одновременным разгоном до скорости 225...265 км/ч, контролируя тангаж по ПКП	КВС
ПРИМЕЧАНИЕ. При поднятии передней опоры шасси и переходе в набор высоты в течение 3...4 с происходит искажение показаний вариометров и барометрических высотомеров	
- на высоте 10 м, убедившись в положительной V_y , уберите шасси	КВС-2П
- при появлении поправки в курс более 2° по результатам контроля по разбегу или рулению введите поправку в курс	III
- если взлет выполняется с включенными фарами, на высоте 50...70 м выключите фары и произведите их уборку	КВС-2П
- набор высоты 200 м выполните на скорости 225...265 км/ч	КВС
- на высоте 200 м над рельефом местности и скорости 255...285 км/ч уберите закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылоков до 280...315 км/ч	КВС, КВС-2П
- после уборки закрылоков установите обоим двигателям номинальный режим. Проконтролируйте закрытие створок сопла по погасанию сигнальных табло СОПЛО ЛЕВ ОТКРЫТО (СОПЛО ПРАВ ОТКРЫТО)	КВС, 2П
- после набора высоты круга, но не ниже 400 м включите отборы воздуха от*) двигателей и подачу воздуха в кабину экипажа и грузовую кабину	2П
- включите обогрев ВСУ и проконтролируйте включение по загоранию кнопки-табло ОБОГРЕВ	КВС
- убедитесь, что табло ПОЛН на центральном пульте погасло и загорелось табло ОГРАНИЧ	КВС
- усилия с органов управления снимайте триммерами	КВС, 2П
- установите на шкале задатчика абсолютного давления САРД 760 мм рт. ст. (1013 гПа)	2П

*) Здесь и далее по тексту диапазон скоростей указан для самолета массой:
- при взлете 22-36,5 т соответственно;
- при посадке 22-36,0 т соответственно.

**) Если взлет выполнялся с отключенными отборами воздуха от двигателей и отключенной подачей воздуха в кабину экипажа и грузовую кабину.

AH-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ СРАБАТЫВАНИЯ ЛЮБОГО ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕГО СИГНАЛА СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРИЕМЛЕНИЯ ЗЕМЛИ, ДЕЙСТВУЙТЕ СОГЛАСНО РЕКОМЕНДАЦИЯМ, ПРИВЕДЕННЫМ В ТАБЛ. 4.0.

Таблица 4.0

Сигнальная команда	Речевая команда	Действия экипажа	Исполнитель
"ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Опасный спуск"	<p>а) Уменьшите вертикальную скорость снижения самолета до прекращения выдачи сигнализации СПВЗ;</p> <p>б) Проконтролируйте вертикальную скорость снижения по вариометрам и высоту по указателям РВ.</p>	KBC
"ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Земля, земля"	<p>а) Кнопкой ОТКЛ САУ на штурвале отключите САУ;</p> <p>б) Переведите самолет в набор высоты, установив двигателям взлетный режим;</p> <p>в) Уберите шасси, если оно было выпущено</p> <p>г) По мере набора высоты и увеличения скорости уберите закрылки, если они были выпущены;</p> <p>д) Проконтролируйте положение самолета относительно земли визуально и (или) по приборам: радиовысотомерам, баровысотомерам, вариометрам;</p> <p>е) Доложите службе УВД об изменении профиля полета;</p> <p>ж) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета.</p>	KBC, 2П
"ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"ВПП, ВПП, Тяни вверх, земля"	<p>а) Кнопкой ОТКЛ САУ на штурвале отключите САУ;</p> <p>б) Энергично переведите самолет в набор высоты, установите двигателям взлетный режим;</p> <p>в) Удерживайте самолет и двигатели в этих режимах до тех пор, пока не погаснет табло ОПАСНО - ЗЕМЛЯ и перестанут прослушиваться команды "Тяни вверх", а затем "Земля, земля"</p> <p>г) Проконтролируйте положение самолета относительно земли визуально и (или) по приборам: радиовысотомерам, баровысотомерам, вариометрам;</p> <p>д) Доложите службе УВД об изменении профиля полета;</p> <p>е) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета.</p>	KBC-2П KBC-2П KBC-2П
"ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"ВПП, ВПП, Тяни вверх, земля"	<p>а) Кнопкой ОТКЛ САУ на штурвале отключите САУ;</p> <p>б) Энергично переведите самолет в набор высоты, установите двигателям взлетный режим;</p> <p>в) Удерживайте самолет и двигатели в этих режимах до тех пор, пока не погаснет табло ОПАСНО - ЗЕМЛЯ и перестанут прослушиваться команды "Тяни вверх", а затем "Земля, земля"</p> <p>г) Проконтролируйте положение самолета относительно земли визуально и (или) по приборам: радиовысотомерам, баровысотомерам, вариометрам;</p> <p>д) Доложите службе УВД об изменении профиля полета;</p> <p>е) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета.</p>	KBC, KBC-2П KBC KBC-2П KBC-2П

Лейтенантство; все

4. Стр. 6а
Апр 15/94
ИМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРА ВЫВОДА САМОЛЕТА ИЗ ОПАСНОГО ПОЛОЖЕНИЯ (ПЕРЕВОДА САМОЛЕТА В РЕЖИМ НАБОРА ВЫСОТЫ) НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПРЕВЫШЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЕРЕГРУЗКЕ И УГЛУ АТАКИ, УКАЗАННЫХ В РАЗДЕЛЕ 2.

Продолжение табл. 4.0

Световая сигнализация	Речевая команда	Действия экипажа	Исполнитель
ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Не снижайся"	а) При выполнении взлета или ухода на второй круг переведите самолет в режим набора высоты, при $V_y > 0$ сигнализация выключается; б) Проконтролируйте вертикальную скорость самолета по вариометрам и высоту по радиовысотомерам и (или) визуально.	KBC
ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Низко, шасси"	1. а) Выполните уход на второй круг, если при заходе на посадку снижение по глиссаде ниже высоты 250 м произведено с убранным шасси. Сигнализация выключается на высоте более 250 м; б) Проконтролируйте положение шасси и высоту по радиовысотомеру; в) Доложите службе УВД об изменении профиля полета; г) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета. 2. При полете на высоте менее 250 м и убранном шасси прекратите снижение и наберите высоту более 250 м, сигнализация должна выключиться.	KBC
ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Низко, закрылки"	а) Выполните уход на второй круг при заходе на посадку с закрылками, не установленными в посадочное положение; б) Проконтролируйте положение закрылок и высоту по радиовысотомеру; в) Доложите службе УВД об изменении профиля полета; г) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета.	KBC
ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Низко, земля"	а) Переведите самолет в набор высоты до выключения сигнализации; б) Проконтролируйте положение самолета относительно земли визуально и (или) по приборам: радиовысотомерам, баро-высотомерам, вариометрам; в) Доложите службе УВД об изменении	KBC

АН-74

40

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Продолжение табл. 4.0

Система сигнализации	Речевая команда	Действия экипажа	Исполнитель
"НИЖЕ ГЛИССАДЫ"	"Глиссада"	<p>профиля полета;</p> <p>г) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета.</p> <p>1. При автоматическом или директорном заходе на посадку на высотах менее 250 м выполните указания подразделов 4.7, 4.8.</p> <p>2. а) При заходе на посадку в режиме ПСП, а также при директорном и автоматическом управлении на высотах более 250 м при отклонении от глиссады, превышающем допустимые значения ($I.5 \pm 0.2$ точки по шкале ПНП) и при большой громкости команды и малой паузе между командами выполните уход на второй круг;</p> <p>б) Доложите службе УВД об изменении профиля полета;</p> <p>в) Примите решение о дальнейшем плане выполнения полета.</p> <p>3. Если при заходе на посадку экипаж получил особое указание службы УВД о неиспользовании глиссады или сам принял решение о неиспользовании указанной сигнализации, то при поступлении команды "Глиссада" на высотах в диапазоне $H_{\text{рв}} \text{ от } (270 \pm 20) \text{ м до } (200 \pm 20) \text{ м}$ нажмите и отпустите кнопку ОТКЛ СИГН ПО ГЛИСС.. При этом сигналы "Ниже глиссады" и "Глиссада" блокируются, при $H_{\text{рв}} \leq (200 \pm 20) \text{ м}$ блокировка не обеспечивается.</p>	KBC
"ОПАСНО-ЗЕМЛЯ"	"Проверь высоту"	Проконтролируйте высоту полета по указателю радиовысотомера и убедитесь в том, что на барометрических высотомерах установлено давление на уровне аэродрома (QFE). При необходимости установите требуемое давление; во время захода на посадку произведите уход на второй круг, а затем выполните операции по уточнению давления, указанного выше.	KBC, 2П

Действительно: все

 4. Стр. 62
 Апр 15/94
 ИМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:
1. ПРИ ПОЛЕТАХ НА МАЛЫХ ВЫСОТАХ В БОЛТАНКУ ВОЗМОЖНЫ КРАТКОВРЕМЕННЫЕ СРАБАТЫВАНИЯ СИГНАЛИЗАЦИИ СПЗ.
 2. НА АЭРОДРОМАХ СО СЛОЖНЫМ РЕЛЬЕФОМ НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ В РЕЖИМЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ВОЗМОЖНО КРАТКОВРЕМЕННОЕ СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ СПЗ, ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕЕ О ПРОЛЕТЕ ПРЕЯТСТВИЯ.
 3. ПРЕДУСМОТРЕНО ПРИНУДИТЕЛЬНОЕ ПРЕДНАМЕРЕННОЕ ОТКЛЮЧЕНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ:
 - ВЫКЛЮЧАТЕЛЕМ СПЗ - ОТКЛЮЧЕНИЕ СИСТЕМЫ;
 - ВЫКЛЮЧАТЕЛЕМ "СИГНАЛ ПО ЗАКРЫЛКАМ" - ОТКЛЮЧЕНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ ПРИ ПОЛЕТЕ ВЕЛИЗИ ЗЕМНОЙ ПОВЕРХНОСТИ С НЕВЫДУЩЕЧНЫМИ ЗАКРЫЛКАМИ;
 - ВЫКЛЮЧАТЕЛЕМ "РЕЧЬ" - ОТКЛЮЧЕНИЕ СИГНАЛОВ В СИСТЕМУ СПС.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО ВКЛЮЧЕНИЯ ПОС ПЛАНЕРА НА ВЗЛЕТЕ ДО ВЫСОТЫ КРУГА *)
(Н = 400 м) ПРОИСХОДИТ ЗАГОРАНИЕ ТАБЛО "ПОС НЕИСПР", "МАЛО ДАВЛ ПРАВ (ЛЕВ)
КРЫЛА", "МАЛО ДАВЛ ОПЕРЕН". ПОСЛЕ ВКЛЮЧЕНИЯ ОТБОРОВ ОТ ДВИГАТЕЛЕЙ НА ВЫСОТЕ,
БОЛЬШЕЙ ВЫСОТЫ КРУГА, СИГНАЛИЗАЦИЯ НЕИСПРАВНОСТИ ПОС ДОЛЖНА ПОГАСНУТЬ.

Скорости при взлете в зависимости от взлетной массы приведены в табл. 4:I и в разд. 7,
рис. 10.

Таблица 4.I

Этапы взлета	Скорость в км/ч при взлетных массах, т				
	22	26	30	33	36,5
Скорость подъема передней опоры ($v_{\text{п.оп.}}$)	175	190	205	215	230
Безопасная скорость взлета (v_2)	195	210	225	235	245
Скорость начала набора высоты ($v_{2\Pi}$)	225	230	240	250	265
Скорость начала уборки закрылоков (v_3)	255	255	260	275	285
Скорость к концу уборки закрылоков (v_4)	280	280	285	300	315
Скорость полета по кругу	300	300	300	320	320

4.2.3. Взлет при боковом ветре

Стремление самолета к крену и развороту на разбеге парируйте отклонением алеронов и РН

КВС

При боковой составляющей ветра больше 8 м/с подъем передней опоры шасси начинайте на $v_{\text{п.оп.}}$, превышающей на 5...10 км/ч $v_{\text{п.оп.}}$, указанную в табл. 4.I

КВС

Направление полета после отрыва и в наборе высоты выдерживайте изменением курса самолета на угол сноса

КВС

При поправке в курс по разбегу на ВПП более 2° оцените ее величину перед вводом

III

*) Если взлет выполнялся с отключенными отборами воздуха от двигателей и отключенной подачей воздуха в кабину экипажа и грузовую кабину.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.3. НАБОР ВЫСОТЫ

В наборе высоты, при пересечении высоты перехода, по команде КВС установите на высотомерах ВМ-15ПБ и указателях УВ-75-15ПБ давление 760 мм рт.ст., на указателе УВ-75-15Ф-ПБГ - 1013,2 гПа в следующей последовательности:

КВС, 2П, III

2П, III, КВС. Сличите показания высотомеров и футометра

О показаниях высотомеров доложите КВС

2П, III

На высоте перехода на пульте ПЗВЭ-М-МПБ установите высоту заданного эшелона. В варианте ледовой разведки дайте команду капитан-наставнику и гидрологам занять свои рабочие места

КВС

Набор высоты выполняйте на скорости 360 км/ч до достижения $M = 0,52$ для взлетных масс до 34,8 т и $M = 0,53$ для взлетных масс больше 34,8 т.

КВС

Сохраняйте $M = 0,52$ или $M = 0,53$ до занятия заданного эшелона, контролируйте занятие заданного эшелона на пульте ПЗВЭ

Подход к заданному эшелону фиксируйте по срабатыванию световой сигнализации - табло ЭШЕЛОН и табло пульта ПЗВЭ, которые загораются за 150 м (500 фут) и гаснут за 60 м (200 фут) до заданного эшелона

КВС, 2П

Выход на заданный эшелон и выдерживание высоты эшелона осуществляйте по указателю УВ-75-15ПБ с контролем по высотомеру ВМ-15ПБ при полетах по внутренним трассам и указателю УВ-75-15Ф-ПБГ при полетах по международным трассам

КВС

Уход с заданного эшелона на $60 \text{ м} \pm 20 \text{ м}$ (200 фут \pm 60 фут) сигнализируется загоранием табло ЭШЕЛОН и табло пульта ПЗВЭ

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД КАКДЫМ ИЗМЕНЕНИЕМ ВЫСОТЫ ПОЛЕТА НА ПУЛЬТЕ ПЗВЭ-М-МПБ УСТАНОВИТЕ НОВУЮ ЗАДАННУЮ ВЫСОТУ

КВС

При подходе к ЛЭП по докладу штурмана включите режим "Навигация" на ПУ САУ Настройте АРК на радиомаяк очередного пункта маршрута

III

В зоне аэродрома взлета выполните коррекцию координат. Последующие коррекции выполняйте при необходимости

III

Убедитесь в изменении курса на ПНП на величину магнитного склонения при выходе самолета из 100-километровой зоны аэродрома

III

Характеристики набора высоты приведены в табл. 4.2 (СА) и разд. 7

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ СРАБАТЫВАНИЯ ЛЮБОГО ПРЕДУПРЕДАЮЩЕГО СИГНАЛА СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРИБЛИЖЕНИЯ ЗЕМЛИ ДЕЙСТВУЙТЕ СОГЛАСНО РЕКОМЕНДАЦИЯМ, ПРИВЕДЕННЫМ В ТАБЛ. 4.0.

ПРИМЕЧАНИЯ: I. Набор высоты с 300 м возможен в автоматическом режиме.

2. Если скорость изменения "высоты" в кабине по кабинному вариометру превышает 4 м/с, то необходимо уменьшить вертикальную скорость набора за исключением полета при разгерметизированной кабине.

4. Стр. 8

Апр 25/94

ПМТ

Действительно: все

АН-74

112

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 4.2

Характеристики набора высоты на номинальном режиме работы двигателей
(условия - СА, базетврие, СКВ включена, ПОС выключена)

Взлетная масса, т	Высота, м	Расход топлива, кг	Расстояние, пройденное при наборе высоты, км	Время набора высоты, мин
28,0	400	170	0	0
	900	220	4	0,6
	1500	270	8	1,2
	2100	310	12	1,8
	2700	350	16	2,6
	3300	400	22	3,2
	3900	440	26	4,0
	4500	480	32	4,7
	5100	520	38	5,5
	5700	560	44	6,4
	6300	600	53	7,4
	6900	640	62	8,4
	7500	690	71	9,6
	8100	750	82	II,0
	8600	800	95	II,4
	9100	860	III	II,0
	9600	920	I28	II,8
	10100	990	I48	II,0
32,0	400	170	0	0
	900	225	5	0,7
	1500	280	10	1,4
	2100	340	14	2,2
	2700	390	20	3,0
	3300	450	26	3,8
	3900	490	30	4,7
	4500	540	38	5,6
	5100	590	46	6,6
	5700	640	54	7,7
	6300	690	63	9,0
	6900	750	74	10,2
	7500	810	88	II,8
	8100	880	I02	I3,5
	8600	940	I17	I5,2
	9100	1020	I37	I7,2
	9600	1100	I60	I9,7
	10100	1200	I88	22,5

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Продолжение табл. 4.2

Взлетная масса, т	Высота, м	Расход топлива, кг	Расстояние, пройденное при наборе высоты, км	Время набора высоты, мин
36,0	400	170	0	0
	900	230	5	0,9
	1500	305	12	1,6
	2100	360	16	2,4
	2700	425	23	3,5
	3300	480	31	4,3
	3900	550	40	5,5
	4500	610	45	6,5
	5100	660	55	8,0
	5700	720	64	9,2
	6300	800	75	10,5
	6900	875	91	12,2
	7500	970	107	14,5
	8100	1040	125	16,5
	8600	1120	145	18,8
	9100	1200	175	21,6
	9600	1330	207	24,6
	10100	1600	254	29,4
36,5	400	170	0	0
	900	230	5	0,9
	1500	305	12	1,6
	2100	365	17	2,5
	2700	430	24	3,6
	3300	485	32	4,6
	3900	560	42	5,8
	4500	620	48	6,8
	5100	670	58	8,2
	5700	740	67	9,5
	6300	820	78	11,0
	6900	900	94	12,7
	7500	990	110	14,8
	8100	1070	130	17,2
	8600	1150	150	19,8
	9100	1240	184	22,3
	9600	1380	215	25,4
	10100	1650	260	30,5

ПРИМЕЧАНИЕ. Характеристики набора высоты в условиях, отличных от СА, и при наличии ветра приведены в разд. 7 (рис. 35-37).

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.4. КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЕТ

При полете:

- при достижении высоты заданного эшелона, не изменяя режима работы двигателей, переведите самолет в горизонтальный полет

КВС, 2П

Сверьте показания высотометров и убедитесь в том, что их показания не расходятся с показаниями таблиц.

III

При необходимости рассчитайте поправку для выдерживания высоты с учетом этой поправки (согласно Единой методике поправок)

КВС-2П

- при достижении заданной скорости установите двигателям требуемый режим, не превышая значения $V_{\text{м.д}}$ на УСИМ

КВС, 2П

- сбалансируйте самолет триммерами

КВС

- при достижении высоты заданного эшелона в автоматическом режиме управления нажмите на пульте управления САУ лампу-кнопку ВЫСОТА.

При достижении заданной скорости полета по УСИМ установите двигателям требуемый режим

КВС, 2П, III

- в горизонтальном полете убедитесь по показаниям указателей высоты УВ-75-15ПБ и с учетом суммарных поправок по высотомерам ВМ-15ПБ о выходе самолета на высоту заданного эшелона.

Периодически сравнивайте показания высотомеров ВМ-15ПБ и УВ-75-15ПБ при полетах по внутренним трассам и указателей УВ-75-15ПБ и УВ-75-15Ф-ПБГ при полетах по международным трассам

КВС

- при отклонении самолета от заданной высоты более чем на ± 20 м установите заданную высоту с помощью рукоятки управления автопилотом САУ, нажмите лампу-кнопку ВЫСОТА и продолжайте полет в режиме стабилизации высоты

КВС

- выключите световые табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ, НЕ КУРИТЬ

КВС, Э

- контролируйте работу двигателей и систем самолета

КВС, 2П, БМ

- следите за равномерной выработкой топлива из левой и правой групп баков
- при необходимости периодически запрашивайте у диспетчера УВД сведения о местоположении самолета. Осуществляйте контроль местоположения самолета по данным РСБН, А-723, АРК-22, РЛК, ВОК, ДМЕ

КВС-III

- при необходимости своевременно производите коррекцию курса и коррекцию координат. При выполнении непрерывной коррекции координат, при полете по кратчайшему расстоянию и по параллельному маршруту предупредите КВС о включении указанных режимов

III

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | |
|--|----------|
| - при загорании табло СМЕНА ЛЭП в режиме автоматического полета по запрограммированному маршруту контролируйте значения δ и χ очередной ортодромии и выполнение разворота самолета на расчетный курс | III |
| - ведите записи в штурманском бортжурнале | III |
| - при получении от службы УВД задания изменить маршрут полета, оперативно введите в ЦВМ новую программу полета | III |
| - контролируйте воздушное пространство. Докладывайте КВС об отклонениях от линии пути при обходе опасных метеообразований | KBC, Э |
| - при высвечивании табло ЗАПАСНОЙ ВКЛЮЧИ переключатель ЗАПАСН - РАБ на блоке 480-2 установите в положение ЗАПАСН | |
| - контролируйте своевременность смены кода опознавания | БР (III) |
| - за 3-5 мин. до пересечения (схождения) воздушных трасс предупредите об этом КВС | III |
| - рассчитайте рубеж и время начала снижения | KBC-III |

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ СРАБАТЫВАНИЯ ЛЮБОГО ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕГО СИГНАЛА СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРИБЛИЖЕНИЯ ЗЕМЛИ ДЕЙСТВУЙТЕ СОГЛАСНО РЕКОМЕНДАЦИЯМ, ПРИВЕДЕННЫМ В ТАБЛ. 4.0.

ПРИМЕЧАНИЕ. При выполнении полета в автоматическом режиме руководствуйтесь указаниями подр. 8.16.

Скорости горизонтального полета приведены в табл. 4.3.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 4.3

Характеристики крейсерского полета с двумя работающими двигателями
(условия СА, безветрие, СКВ включена, ПОС выключена)

Высота полета, м	Полетная масса, т																							
	22,0				26,0				30,0				33,0				36,0							
	Скорость, км/ч		Часовой расход топлива, кг/ч		Километровый расход топлива, кг/км		Скорость, км/ч		Часовой расход топлива, кг/ч		Километровый расход топлива, кг/км		Скорость, км/ч		Часовой расход топлива, кг/ч		Километровый расход топлива, кг/км		Скорость, км/ч		Часовой расход топлива, кг/ч		Километровый расход топлива, кг/км	
	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС	ПР	ИС				
Режим наибольшей дальности полета																								
300	310	315	1405	4,47	325	330	1535	4,65	360	365	1760	4,83	375	350	1890	4,97	390	395	2025	5,12				
900	310	325	1335	4,11	335	350	1520	4,34	360	375	1715	4,57	375	390	1845	4,73	390	405	1975	4,88				
1500	310	335	1305	3,90	335	360	1480	4,12	360	385	1670	4,34	375	400	1800	4,50	390	415	1930	4,65				
2100	310	340	1255	3,70	335	370	1450	3,92	355	395	1630	4,13	375	415	1780	4,29	390	430	1910	4,44				
2700	305	350	1235	3,53	330	380	1420	3,73	355	405	1595	3,94	375	425	1740	4,09	390	445	1885	4,24				
3300	305	360	1205	3,35	330	390	1385	3,55	355	420	1575	3,75	375	440	1715	3,90	390	460	1860	4,05				
3900	305	370	1180	3,18	330	405	1370	3,38	355	430	1530	3,56	375	455	1685	3,70	390	475	1830	3,85				
4500	305	385	1170	3,03	330	415	1335	3,22	355	445	1515	3,40	375	470	1665	3,55	390	490	1800	3,68				
5100	305	395	1140	2,88	330	430	1320	3,07	355	460	1495	3,25	375	485	1655	3,41	390	505	1790	3,55				
5700	305	410	1120	2,73	335	445	1300	2,92	360	475	1480	3,11	375	500	1635	3,27	390	525	1810	3,45				
6300	305	425	1105	2,59	335	460	1280	2,78	360	490	1465	2,99	375	515	1620	3,15	390	535	1780	3,33				
6900	305	435	1070	2,46	335	475	1270	2,67	360	510	1470	2,89	375	530	1620	3,06	390	550	1780	3,24				
7500	305	450	1050	2,33	335	490	1255	2,56	360	525	1460	2,78	375	545	1615	2,97	390	565	1780	3,15				
8100	305	470	1060	2,23	335	510	1255	2,46	360	540	1455	2,70	370	560	1615	2,88	385	580	1790	3,09				
8600	305	480	1040	2,16	330	520	1245	2,39	355	550	1450	2,63	370	575	1625	2,83	385	595	1830	3,08				
9100	305	495	1040	2,10	330	535	1245	2,33	355	565	1460	2,59	365	580	1600	2,76	385	605	1835	3,03				
9600	305	510	1035	2,03	330	545	1240	2,27	350	575	1455	2,53	360	590	1615	2,74	380	610	1875	3,08				
10100	305	520	1025	1,97	330	560	1245	2,22	345	585	1455	2,48	355	595	1625	2,73	370	620	1770	2,86				
Режим максимальной эксплуатационной скорости																								
300	480	475	2475	5,20	480	475	2520	5,31	480	475	2570	5,41	480	475	2605	5,48	480	475	2610	5,5				
900	480	480	2375	4,95	480	480	2440	5,08	480	480	2455	5,11	480	480	2475	5,16	480	480	2460	5,13				
1500	480	510	2465	4,83	480	510	2505	4,91	480	510	2540	4,98	480	510	2555	5,01	480	510	2575	5,05				
2100	480	525	2420	4,60	480	525	2455	4,68	480	525	2495	4,75	480	525	2520	4,8	480	525	2500	4,76				
2700	480	540	2385	4,40	480	540	2420	4,48	480	540	2455	4,55	480	540	2485	4,6	480	540	2475	4,59				
3300	480	555	2350	4,23	480	555	2400	4,32	480	555	2435	4,39	480	555	2465	4,44	480	555	2435	4,39				
3900	480	575	2355	4,10	480	575	2400	4,17	480	575	2440	4,24	480	575	2470	4,29	480	575	2470	4,29				
4500	480	590	2340	3,97	480	590	2380	4,03	480	590	2405	4,08	480	590	2435	4,13	480	590	2440	4,13				
5100	480	605	2310	3,82	480	605	2345	3,88	480	605	2385	3,94	480	605	2410	3,98	480	605	2420	4,0				
5700	480	620	2280	3,68	480	620	2305	3,72	480	620	2325	3,75	480	620	2385	3,85	480	620	2385	3,85				
6300	480	635	2250	3,54	480	635	2295	3,61	480	635	2330	3,67	480	635	2360	3,72	480	635	2380	3,75				
6900	475	655	2280	3,48	475	655	2290	3,50	475	655	2325	3,55	475	655	2355	3,6	475	655	2380	3,64				
7500	460	660	2150	3,26	460	660	2205	3,31	460	660	2245	3,40	460	660	2285	3,46	460	660	2290	3,47				
8100	445	660	2000	3,03	445	660	2055	3,11	445	660	2105	3,19	445	660	2145	3,25	445	660	2155	3,27				
8600	430	660	1885	2,86	430	660	1960	2,97	430	660	2010	3,05	430	660	2060	3,12	430	660	2130	3,22				
9100	410	650	1710	2,63	410	650	1795	2,71	410	650	1860	2,86	410	650	1950	3,00	410	650	2000	3,08				
9600	390	640	1560	2,44	390	640	1635	2,58	390	640	1750	2,66	390	640	1860	2,9	390	-	-	-				
10100	370	630	1415	2,25	370	630	1505	2,39	370	630	1665	2,64	370	630	1790	2,84	370	-	-	-				

ПРИМЕЧАНИЕ! ПРИ ОСТАТКЕ ТОПЛИВА 1000 кг БОРТМЕХАНИК ДОКЛАДЫВАЕТ ЮВС. В ЭТОМ СЛУЧАЕ

УЧИТАЙТЕ СЛЕДУЮЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ:

- МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА 475 км/ч;
- МАКСИМАЛЬНОЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЕ ЧИСЛО М 0,63.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.5. СНИЖЕНИЕ

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОСТАТКЕ ТОПЛИВА 1000 КГ БОРТОМЕХАНИК ДОСКЛАДЫВАЕТ КБС. В ЭТОМ СЛУЧАЕ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ 475 КМ/Ч.

Проверьте включение радиовысотометров и установите задатчик правого РВ (2П) на значение высоты полета по кругу, а на левом РВ (КВС) установите задатчик на 60 м или ВПР (если ВПР меньше 60 м)

КВС, 2П

Проверьте остаток топлива, массу и центровку самолета

2П, БМ

Включите световые табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ, НЕ КУРИТЬ

КВС

Зачитайте раздел Карты "Перед снижением"

КВС-БР (Ш)

Снижение выполняйте на режиме 55° по ИШ-33 с $M = 0,55$ до достижения скорости 460 км/ч, затем сохраняйте ее постоянной.

ПРИМЕЧАНИЕ: При входе в зону аэродрома:

- выполните коррекцию ТКМС по РСН либо по ВОЕ/ДМЕ, ДМЕ/ДМЕ;
- проконтролируйте переход на индикацию курсовой информации относительно магнитного меридиана аэродрома посадки.

Характеристики снижения до высоты круга приведены в табл. 4.4.

Таблица 4.4

Полетная масса, т	Высота, м	Расход топлива, кг	Расстояние пройденное при снижении, км	Время снижения, мин
26,0-35,0	10100	315	175	22,0
	9600	300	170	21,5
	9100	280	160	20,5
	8600	275	150	19,5
	8100	260	145	18,0
	7500	240	140	17,5
	6900	225	125	16,0
	6300	205	110	15,0
	5700	190	100	13,5
	5100	165	90	12,0
	4500	150	80	11,0
	3900	130	70	9,5
	3300	110	60	8,0
	2700	90	50	6,5
	2100	65	40	5,0
	1500	40	25	3,0
	900	20	10	1,5
	400	0	0	0

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

На эшелоне перехода:

- доложите "Эшелон перехода". В горизонтальном полете по команде КВС установите на высотомерах ВМ-15ПБ и указателях УВ-75-15ПБ значение барометрического давления аэродрома, а на указателе УВ-75-15Ф-ПБГ - значение давления, приведенного к среднему уровню моря, в соответствии с данными служб УВД в последовательности: III, 2П после передачи управления КВС
- сравните показания указателей высоты, доложите КВС
- доложите диспетчеру УВД об установке давления и высоте эшелона перехода
- при полетах по международным трассам после эшелона перехода высоту выдерживайте по указателю УВ-75-15Ф-ПБГ до точки входа в глиссаду с контролем по указателю высоты УВ-75-15ПБ, используя таблицы пересчета футов в метры
- если в процессе снижения с эшелона перехода до высоты круга сработал сигнализатор заданной высоты радиовысотомера, прекратите снижение.

III

ВМ

КВС - 2П

КВС

КВС, 2П

Уточните у диспетчера УВД местонахождение самолета и величину давления на аэродроме посадки, проверьте правильность установки давления на барометрических высотомерах и заданной высоты круга на радиовысотомере (2П).

Сравните, с учетом рельефа местности, показания радиовысотомеров с барометрическим высотомером. При несоответствии показаний радиовысотомеров между собой проконтролируйте работоспособность радиовысотомеров встроенным контролем.

Убедитесь в возможности дальнейшего уверенного контроля за высотой полета.

Продолжайте снижение до высоты круга;

2П

- в процессе снижения за 200-100 м до высоты круга докладывайте:

"Высота... м"

На высоте круга:

КВС, 2П

Сравните, с учетом рельефа местности, показания радиовысотомеров с барометрическим высотомером.

При обнаружении несоответствия показаний радиовысотомеров между собой проконтролируйте работоспособность радиовысотомеров встроенным контролем.

Убедитесь в возможности дальнейшего уверенного контроля за высотой полета;

2П

- установите задатчик правого высотомера на 60 м или ВПР (если ВПР меньше 60 м)

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- при полетах в воздушном пространстве бывшего СССР и при снижении для посадки на зарубежные аэродромы, оборудованные двумя приводными РСТ, настройте первый канал каждого комплекта АРК на ДПРИ, второй канал - на ЕПРИ. Установите переключатель каналов первого комплекта АРК в положение "1", второго комплекта - в положение "2" III
- установите на ПНП значение ЗПУ посадки КВС, 2П
- в процессе снижения и захода на посадку контролируйте выдерживание курса и высоты. Подготовьте схему предпосадочного маневрирования, используя пульт ИП?
- зачитайте раздел Карты "После перехода на давление аэродрома". Ш
КВС-БР (III)

Докладывайте командиру об отклонениях от расчетных значений.

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ СРАБАТИВАНИЯ ДОБОГО ПРЕДУПРЕДЯЩЕГО СИГНАЛА СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕДЕЖДЕНИЯ ПРИДАНИЯ ЗЕМЛИ ДЕЙСТВУЙТЕ СОГЛАСНО РЕКОМЕНДАЦИЯМ, ПРИВЕДЕННЫМ В ТАБЛ. 4.0.

ПРИМЕЧАНИЯ: I. Снижение возможно в автоматическом режиме.

2. Характеристики полета в зоне ожидания приведены в разд. 7, рис. 44.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.6. ЗАХОД НА ПОСАДКУ

Посадочное положение закрылков - 30°/40°

Заход на посадку может быть осуществлен в режимах: автоматическом, директорном (половинном), ПСП, РСП, РСП+ОСП, ОСП и ОПРС.

При заходе на посадку:

- дайте команду капитан-наставнику и гидрологам занять кресла последних рядов КВС
- выполните заход на посадку по схеме, установленной для данного аэродрома, или по указанию диспетчера УВД:
 - а) с использованием САУ и НК (см. подразд. 8.15 и 8.16);
 - б) в штурвальном режиме пилотирования;
 - в) при включенной САУ, выполняя развороты от РУА или используя режим "ЗК"КВС, Ш
- при использовании автоматического построения предпосадочного маневра после пролета КПМ нажмите кнопки "КМП1" и "КМП2" на левом и правом пультах ПУ-III соответственно. КВС, 2П, Ш

При полетах в воздушном пространстве бывшего СССР и при снижении для посадки на зарубежные аэродромы, оборудованные двумя приводными РСТ, после пролета КПМ настройте первые каналы обоих АРК на частоту ДПРМ, а вторые каналы - на частоту БПРМ и прослушайте позывные.

Переключите АРК № 1 на ДПРМ, а АРК № 2 - на БПРМ.

ПРИМЕЧАНИЕ. При заходе на посадку для обеспечения работы МРП включайте Курс-МП, при этом на пульте управления Курс-МП должна быть установлена частота в диапазоне 108...111,9. Рукоятка ГРОМК на пульте СР Курс-МП должна быть установлена в крайнее правое положение

- при заходе на посадку по системам ILS, СП установите на пультах управления Курс-МП № 1 и 2 частоту наземного курсового посадочного радиомаяка, на СР Курс-МП установите переключатель ILS - СП-50 в положение, соответствующее система посадки, а переключатель МАРШР - ПОСАД в положение ПОСАД КВС, 2П
- при заходе на посадку по ПРМГ-4 установите на пульте управления ВЕЕР-М канал аэродрома посадки, а переключатель радиомаяков - в положение "П" КВС - Ш

Действительно: все

4. Стр. 18
Апр 20/95
ПМТ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- дайте команду БМ раздвинуть шторы съемной перегородки | КВС
- на высоте круга установите скорость 300...320 км/ч | КВС
- на траверсе ДПРМ (или на удалении 25...30 км от аэродрома при заходе | КВС-2П
на посадку с прямой) на скорости 300...320 км/ч выпустите шасси
- убедитесь, что задатчик радиовысотометра установлен на высоту 60 м | КВС, КВС-2П
или ВПР (если ВПР менее 60 м)
- после пролета траверса ДПРМ переключите оба АРК на частоту ДПРМ | III
(во всех режимах захода на посадку, кроме РСП+ОСП и ОСП)
- после третьего разворота на скорости 270...315 км/ч выпустите закрылки | КВС-2П
в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$ с одновременным уменьшением скорости с таким
расчетом, чтобы к концу выпуска закрылок скорость достигла
250...275 км/ч. При выпуске закрылок обеспечьте своевременную балан-
сировку самолета. После выпуска закрылок убедитесь, что табло ОГРАНИЧ
на центральном пульте погасло и загорелось табло ПОЛН
- четвертый разворот выполняйте на скорости 240...265 км/ч | КВС
- в горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, на скорости | КВС-2П
220...245 км/ч довыпустите закрылки в посадочное положение, обеспечив
к концу довыпуска скорость 180...225 км/ч. При довыпуске закрылок
обеспечьте своевременную балансировку самолета

ВНИМАНИЕ! ЕСЛИ В ПРОЦЕССЕ ДОВЫПУСКА ЗАКРЫЛОК В ПОСАДОЧНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ПРОИЗОЙДЕТ ОТКАЗ ЛЕВОЙ ИЛИ ПРАВОЙ ГИДРОСИСТЕМЫ, УСТАНОВИТЕ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ РЕЖИМА РАБОТ ДЕФЛЕКТОРА СТАБИЛИЗАТОРА В ПОЛОЖЕНИЕ "ВКЛ".

ВЫПУСК ДЕФЛЕКТОРА СТАБИЛИЗАТОРА В ЭТОМ СЛУЧАЕ
НЕ ПРОИЗВОДИТЕ

- на высоте круга перед входом в глиссаду выпустите фары | КВС-2П
- после установления надежного визуального контакта с наземными | КВС-2П
ориентирами на высоте 150-100 м включите фары

ПРИМЕЧАНИЕ. Включение фар в режим "Взлет-посадка" или "Руление" выполняется по решению КВС в зависимости от условий захода на посадку

- зачитайте раздел Карты ПЕРЕД ПОСАДКОЙ | КВС-БР(III)
- передайте пилотирование самолета второму пилоту не позднее точки | КВС
входа в глиссаду и контролируйте выполнение им необходимых техноло-
гических операций, управляйте РУД, выдерживая заданную скорость
- осуществляйте пилотирование самолета по приборам в ручном или | 2П
автоматическом режиме до команды КВС "Садимся" или "Уходим",

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

следите за выдерживанием скорости захода на посадку, докладывайте "Скорость мала (велика)", если она на 10 км/ч меньше (больше) заданной

- контролируйте выход самолета на посадочный курс III
- докладывайте расстояние до точки входа в глиссаду (ТВГ) через 2,0 км III
- контролируйте предпосадочное снижение по приборам, докладывая о замеченных отклонениях: контролируйте пролет ДПРМ и БПРМ на заданных высотах по АРК и сигналам МРП. После пролета ДПРМ переключите оба АРК на частоту БПРМ и дождите КВС о переключении (во всех режимах захода на посадку, кроме РСП+ОСР и ОСР) III
- контролируйте положение самолета относительно заданной траектории, выдерживайте скорости при заходе на посадку согласно табл. 4.6 и углы атаки ($5-6^{\circ}$ по УАП) КВС
- при устранении отклонения от глиссады не допускайте вертикальной скорости снижения больше 6 м/с 2П
- до высоты ВПР + 30 м оцените по приборам точность стабилизации (качество пилотирования) самолета относительно заданной траектории КВС
- на высоте начала визуальной оценки (ВПР + 30 м) дождите "Оценка" и продолжайте управление самолетом 2П
- на высоте ВПР+30 м начните устанавливать визуальный контакт с наземными ориентирами, оцените величину бокового отклонения от оси ВПР КВС
- с высоты 60 м сообщайте следующие значения высоты, индицируемые на радиовысотомере: 60 м, 50 м, 45 м, 30 м, 20 м, 10 м, 8 м, 6 м, 4 м, 2 м, 0 м ЕМ

Предельно допустимые боковые отклонения самолета от оси ВПР при углах наклона глиссады до $3,5^{\circ}$ приведены в табл. 4.5.

Таблица 4.5

Высоты начала маневра, м Расстояние до порога ВПР, м Предельно допустимые боковые отклонения, м	100 1400-1800 150	80 1100-1400 80	60 750-1000 40
---	-------------------------	-----------------------	----------------------

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

43

Ориентирами для оценки боковых отклонений служат:

- а) световой горизонт № I ОВИ (ближний к ВПР), половина ширины которого по обе стороны от оси ВПР составляет 42 м (для системы ОВИ с 6 горизонтами) и 37 м или 27 м (для системы ОВИ с 5 горизонтами);
- б) боковые огни ВПР (боковое отклонение от оси ВПР определяется шириной ВПР);
- в) входные огни ВПР зеленого цвета;

- до ВПР оцените возможность выполнения безопасной посадки. При положительной оценке подайте команду экипажу "Садимся", возьмите управление самолетом на себя, управление РУД передайте второму пилоту
- для устранения бокового отклонения (см. табл. 4.5) выполните разворот в сторону оси ВПР координированным отклонением органов управления.

КВС

КВС

Боковой маневр имеет в плане вид буквы "S" и состоит из двух разворотов: первый разворот (в сторону оси ВПР) выполняется с креном 10-12°, второй (в обратную сторону) с креном 6-8°. Максимальная величина крена не должна превышать 15° в начале маневра и 2-3° к торцу ВПР

ВНИМАНИЕ! 1. ЕСЛИ ФАКТИЧЕСКОЕ БОКОВОЕ ОТКЛОНЕНИЕ ПРЕВЫШАЕТ ПРЕДЕЛЬНО ДОПУСТИМОЕ - УХОДИТЕ НА ВТОРОЙ КРУГ.

2. ЕСЛИ ДО УСТАНОВЛЕНИЯ НАДЕЖНОГО ВИЗУАЛЬНОГО КОНТАКТА С ОГНЯМИ ПРИБЛИЖЕНИЯ АЭРОДРОМА ИЛИ ДРУГИМИ ОРИЕНТИРАМИ ПО КУРСУ ПОСАДКИ СРАБОТАЛА СИГНАЛИЗАЦИЯ РАДИОВЫСОТОМЕРА, НЕОБХОДИМО НЕМЕДЛЕННО НАЧАТЬ МАНЕВР ПО УХОДУ НА ВТОРОЙ КРУГ.
3. В СЛУЧАЕ СРАБАТЫВАНИЯ ЛЮБОГО ПРЕДУПРЕЖДАЮЩЕГО СИГНАЛА СИСТЕМЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПРИБЛИЖЕНИЯ ЗЕМЛИ, ДЕЙСТВУЙТЕ СОГЛАСНО РЕКОМЕНДАЦИЯМ, ПРИВЕДЕННЫМ В ТАБЛ. 4.0.

- если нет возможности выполнить безопасную посадку, подайте команду "Уходим", возьмите управление самолетом на себя и выполните уход на второй круг. Второй пилот при этом контролирует по приборам параметры режима полета
- после команды КВС "Садимся", не отвлекаясь от приборов до высоты начала выравнивания, контролируйте выдерживание траектории снижения и крена, управляйте РУД, выдерживая заданную скорость до высоты на-

КВС

2П

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- чала выравнивания (проконтролируйте открытие створок сопла). Скорость захода на посадку контролируйте по углу атаки ($\alpha = 5-6^{\circ}$ по УАП)
- если к моменту достижения ВПР КВС не дал команду "Садимся", дайте команду "Уходим на второй круг" и выполните уход по приборам до команды КВС "Взял управление" 2П
 - допустимые на ВПР отклонения самолета от глиссады (одна точка на ПНП для режимов АЗП, ДЗП, ИСП) не исправляйте. Выполняйте полет по продолженной глиссаде, сохраняя вертикальную скорость и установившийся (подобранный) режим работы двигателей до высоты начала выравнивания. Не допускайте резкой отдачи штурвала "от себя" и (или) уменьшения подобранных режимов работы двигателей. КВС

ПРИМЕЧАНИЯ: I. В переходных режимах возможно кратковременное изменение показаний вертикальной скорости на ДА-ЗОП относительно установленного значения. Оценку движения самолета осуществляйте по осредненным показаниям вертикальной скорости, тангажу на ПКП и высотомерам.

2. При заходе на посадку высоту полета определяйте:
 - на высотах 60 м и больше – по барометрическому высотомеру;
 - на высотах меньше 60 м – по радиовысотомеру;
 - ВПР, равную высоте 60 м и больше, – по барометрическому высотомеру.
3. Приведенное в данном разделе распределение обязанностей является основным при выполнении захода на посадку в условиях минимума ниже 100x1200 м.

В условиях минимума не хуже 100x1200 м командир может взять на себя функции пилотирования; второй пилот должен осуществлять контроль полета по приборам, управлять РУД, выдерживая заданную скорость. При этом на этапе принятия решения о посадке (от ВПР + 30 м до ВПР) командир пилотирует самолет по приборам и визуально.

Заход на посадку и посадка в условиях минимума не хуже 100x1200 м могут выполняться вторым пилотом с выполнением всех функций команда-ра, кроме принятия решения о посадке. В этом случае командир осуществляет контроль полета.

Если к моменту достижения ВПР командр не проинформировал экипаж о принятии решения, то второй пилот обязан выполнить уход на второй круг.

Решение о необходимости ухода на второй круг с высоты ниже ВПР (в частности, при внезапной потере видимости наземных ориентиров) может принять только командр.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Скорости при заходе на посадку в зависимости от посадочной массы самолета приведены в табл. 4.6 и разд. 7, рис. 47.

Таблица 4.6

Этапы полета	Скорость в км/ч при посадочных массах в т				
	22	26	30	33	36
Полеты по кругу (выпуск шасси)	300	300	300	320	320
Начало выпуска закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$	270	270	290	300	315
Конец выпуска закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$	250	250	250	260	275
Четвертый разворот	240	240	240	250	265
Начало довыпуска закрылков в посадочное положение	220	220	220	230	245
Конец довыпуска закрылков в посадочное положение	180	190	205	210	225
Заход на посадку	160	175	190	200	210

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.7. ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ УПРАВЛЕНИЯ

При достижении высоты круга убедитесь, что радиовысотомеры работоспособны, нажмите лампу-кнопку ВЫСОТА на пульте управления САУ	КВС, 2П
На высоте круга после третьего разворота в режиме совмещенного управления путем отклонения органов управления убедитесь в работоспособности РВ, триммеров РВ и РН	КВС, 2П
После третьего разворота (загорится табло РСП ВКЛЮЧИ) нажмите на левом ПУ-III кнопку-табло "КМП", а на правом - "КМП2", либо кнопку-табло "РСБН" на обоих ПУ-III	КВС, 2П
При этом:	
– при заходе по системам типа СИ, ILS на селекторе режимов "Курс МП" загорятся светосигнализаторы "К1" и "К2";	
– при заходе по ПРМГ-4 на селекторе режимов "Курс МП" загорится светосигнализатор К РСБН, на пульте управления "Веер-М" загорится светосигнализатор "Д", а на индикаторах дальности ИСД-1 будет индицироваться значение дальности до начала ВШ. Проверьте соответствие индикации ЗПУ на ПНП курсу посадки	
Доложите расчетную точку четвертого разворота	III
В расчетной точке начала четвертого разворота нажмите на пульте управления САУ лампу-кнопку КУРС ЗОНА. Лампа-кнопка загорится, на ПКП появится командный индекс, который отклонится по крену	КВС
Контролируйте автоматическое выполнение четвертого разворота и выход на курс посадки	КВС, 2П
После выхода из четвертого разворота докладывайте через каждые 2 км оставшееся расстояние до точки входа в глиссаду и скорость полета.	III
Контролируйте и докладывайте момент входа в глиссаду	
Контролируйте выдерживание основных параметров полета (курс, высота, скорость) в соответствии с подр. 4.6 "Заход на посадку"	КВС, 2П, III
На высоте круга перед входом в глиссаду выпустите фары	2П
После установления надежного визуального контакта с наземными ориентирами на высоте 150-100 м включите фары	КВС-2П

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРИМЕЧАНИЕ. Включение фар в режим "взлет - посадка" или "руление" выполняется по решению КВС в зависимости от условий захода на посадку.

При входе в зону уверенного приема сигналов глиссадного радиомаяка уберется блокиратор Г на ПНП

КВС

При этом:

- при заходе по системам типа СП, ILS на селекторе режимов "Курс ИП" загорятся светосигнализаторы "T1" и "T2";
- при заходе по ПРМГ-4 на селекторе режимов "Курс ИП" загорится светосигнализатор Г РСБН

После загорания лампы-кнопки ГЛИСС на пульте управления САУ и табло КАТЕГОРИЯ I контролируйте автоматическое снижение самолета по глиссаде

КВС, 2П

На участке ДПРИ-ВПР контролируйте положение самолета в зоне курса и глиссады. Отклонения самолета от заданной траектории не должны превышать: по курсу - половины расстояния между центральной и первой точками, по глиссаде - одной точки по ПНП.

КВС, 2П

Углы крена не должны превышать 8° . Если эти условия не соблюдаются, а также при загорании табло " \leftrightarrow " или " \downarrow " на приборной доске, выполните уход на второй круг.

На высоте ВПР отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ

КВС

ПРИМЕЧАНИЕ. На аэродромах, оборудованных РМС-1 или РМС-2, разрешается использовать автоматический режим захода на посадку до высоты 60 м, если до пролета ВПР установлен надежный визуальный контакт с ориентирами по курсу посадки, самолет находится в посадочном положении относительно ВПР, и КВС визуально контролирует положение самолета в пространстве.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОТКЛЮЧЕНИИ САУ С ПОМОЩЬЮ КНОПОК "ОТКЛ АП" НА ШТУРВАЛАХ, А ТАКЖЕ ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "АП - ОТКАЗ", "ОТКЛЮЧИ АП-УСИЛИЕ", "ВЫСОТА РЕШЕНИЯ" ВКЛЮЧАЕТСЯ НА 2-3 с ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ (ЗВЕНИТ ЗВОНOK).

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.8. ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПРИ ДИРЕКТОРНОМ РЕЖИМЕ УПРАВЛЕНИЯ

Директорный режим захода на посадку по курсо-глиссадным радиомаякам типа СП, ILS, ПРМГ-4 выполняйте, как рекомендовано для автоматического захода на посадку, с учетом следующего:

- | | |
|---|---------|
| - не нажмите лампу-кнопку "АП" на пульте управления САУ | KBC |
| - перед четвертым разворотом установите стрелку ЗПУ на ПНП на значение магнитного курса ВПР аэродрома посадки и после загорания табло РТСП включите лампу-кнопку КУРС ЗОНА | KBC, 2П |
| - при выполнении четвертого разворота плавным отклонением штурвала удерживайте командный индекс ПКП совмещенным с силуэтом самолета и следите за показаниями совмещенного индекса малой высоты полета и отклонения от курсовой зоны, который по мере разворота самолета приближается к нулевой отметке шкалы | KBC |
| - при входе в зону уверенного приема сигналов глиссадного радиомаяка нажмите лампу-кнопку ГЛИСС | 2П |
| - в момент отклонения командного индекса ПКП вниз плавным движением отклоните штурвал от себя и переведите самолет на снижение по глиссаде, удерживая командный индекс ПКП совмещенным с силуэтом самолета | 2П |
| - установите скорость планирования самолета в зависимости от его посадочной массы | KBC |
| - положение самолета относительно равносигнальных зон курса и глиссады контролируйте по стрелкам (индексам) отклонения от равносигнальных зон на ПНП или ПКП | KBC |
| - на участке ПРМ-ВПР отклонения самолета не должны превышать:
по курсу - половины расстояния между центральной и первой точками, по глиссаде - одной точки по ПНП. Углы крена самолета не должны превышать 8°.
Если эти условия не соблюdenы, а также при загорании табло "--" или "↑"
выполните уход на второй круг | KBC |
| - на высоте ВПР отключите директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ | KBC |

ПРИМЕЧАНИЕ. На аэродромах, оборудованных РМС-1 или РМС-2, разрешается использовать директорный режим захода на посадку до высоты 60 м, если до пролета ВПР установлен надежный визуальный контакт с ориентирами по курсу посадки, самолет находится в посадочном положении относительно ВПР и КВС визуально контролирует положение самолета в пространстве.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.9. ЗАХОД НА ПОСАДКУ В РЕЖИМЕ ПСП

Пилотирование выполняйте таким образом, чтобы курсовая и глиссадная планки находились в пределах центральных точек шкал.

Если на участке ДПРМ-ВПР отклонения самолета от заданной траектории превышают: по курсу - половину расстояния между центральной и первой точками, по глиссаде - одну точку по прибору ПНП, прекратите снижение и уйдите на второй круг.

Обязанности между членами экипажа, а также действия экипажа по выполнению захода на посадку аналогичны действиям, изложенным в п. 4.6.



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.10. ЗАХОД НА ПОСАДКУ В РЕЖИМЕ ОСН

В расчетной точке подайте команду о начале четвертого разворота
По КУР ДПРМ контролируйте начало выполнения четвертого

III
КВС

разворота и выход самолета на посадочный курс. Контроль
пути по направлению осуществляйте путем сравнения теку-
щего МПР с ПМЧУ, а по дальности - с использованием РСБН,
РЛК, ДМЕ, информации диспетчера УВД и (или) по расчету

После выхода из четвертого разворота выпустите закрылки
в положение $30^{\circ}/40^{\circ}$, выполните горизонтальную площадку до
точки входа в глиссаду, запомните режим работы двигателей.
В точке входа в глиссаду переведите самолет в снижение с
вертикальной скоростью, превышающей расчетную для данного
аэродрома (с учетом ветра) на 0,5-1 м/с

2П

Продолжайте снижение с указанной вертикальной скоростью
до установленной высоты пролета ДПРМ. Если к моменту дости-
жения установленной высоты пролета ДПРМ самолет не прошел
ДПРМ, переведите самолет в горизонтальный полет до пролета
ДПРМ.

2П

При переводе самолета в горизонтальный полет установите
двигателям режим работы, соответствующий горизонтальному
полету

КВС

При пролете ДПРМ переведите самолет в снижение с вертикаль-
ной скоростью, равной расчетной для данного аэродрома
(с учетом ветра)

2П

Примите решение до ВПР о выполнении посадки или уходе на
второй круг

КВС

ВНИМАНИЕ! ПРИ СНИЖЕНИИ ПО ГЛИССАДЕ И ОТКАЗЕ ОДНОГО ДВИГАТЕЛЯ
ДО ПРОЛЕТА ДПРМ ИЛИ ПОСЛЕ ПРОЛЕТА ДПРМ ПРИ ОТСУСТ-
ВИИ НАДЕЖНОГО ВИЗУАЛЬНОГО КОНТАКТА С НАЗЕМНЫМИ ОРИ-
ЕНТИРАМИ ПО КУРСУ ПОСАДКИ ВЫПОЛНИТЕ УХОД НА ВТОРОЙ
КРУГ.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4. II. ОСОБЕННОСТИ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПРИ КРУТЫХ ГЛИССАДАХ

(УГОЛ НАКЛОНА 3°31'-4°30')

В режиме ПСП переводите самолет на снижение по глиссаде немедленно при достижении индексом отклонения от равносигнальной зоны глиссады нулевого положения и устанавливайте необходимую вертикальную скорость снижения, а в режиме ДЗП – немедленно при отклонении командного индекса ШКП вниз
Выравнивание начинайте на высоте 8...6 м с одновременным переводом РУД на МГ

2П

КВС

Зависимость характеристик ВПР и предельно допустимых боковых отклонений от оси ВПП при углах наклона глиссады от 3°31' до 4°30' включительно приведена в табл. 4.7.

Таблица 4.7

ВПР, м	100	80
Предельно допустимое боковое отклонение от оси ВПП, м	80	50

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.12. ПОСАДКА

При посадке:

- выравнивание начинайте на высоте 6...5 м КВС
- в начале выравнивания плавно переведите РУД на МГ КВС
- ВНИМАНИЕ!** УБОРКА РУД НИЖЕ ПМГ НА ВЫСОТАХ, ПРЕВЫШАЮЩИХ ВЫСОТУ НАЧАЛА ВЫРАВНИВАНИЯ (ЗАКРЫЛКИ В ПОЛОЖЕНИИ 30°/40°), ЗАПРЕЩАЕТСЯ
- выравнивание производите с постепенным снижением до мягкого приземления на колеса основных опор шасси (при касании угол атаки - 6...8° по УАЛ, углы тангажа - 3...5°) КВС
- в момент приземления энергично переведите рычаги реверса РЕВ в положение максимального реверса (вверх до упора) КВС
- проконтролируйте срабатывание реверса по загоранию табло ЛЕВ (ПРАВ) РЕВЕРС ЕМ
- выпустите интерцепторы КВС
- дождите КВС о срабатывании реверса ЕМ
- торможение колесами выполняйте после спускания передней опоры, на скорость, не превышающей указанную на рис. 55, разд. 7 КВС
- направление на пробеге выдерживайте соразмерным отклонением РН и отклонением элеронов КВС
- в конце пробега на скорости, близкой к скорости руления, но не более 80 км/ч, выключите реверс тяги КВС-2Л

ПРИМЕЧАНИЕ. При необходимости реверс тяги может быть использован до полной остановки самолета.

- по окончании пробега уберите интерцепторы, выключите обогрев ПВД, ПДД и сигнализаторы обледенения, переключите фары в режим "руление" КВС, 2Л

ВНИМАНИЕ! ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ УВЕЛИЧЕНИЯ РЕЖИМА РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ ОСВОБОЖДЕНИЯ ВПЛ И ЗАРУЛИВАНИЯ НА СТОНКУ, УВЕЛИЧИВАТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ РАЗРЕШАЕТСЯ ТОЛЬКО ПОСЛЕ ПЕРЕВОДА РУР ВНИЗ ДО УПОРА И ПОГАСАНИЯ ТАБЛО "ЛЕВ (ПРАВ) РЕВЕРС". (ДОПУСТИМОЕ ВРЕМЯ ЗАКРЫТИЯ РЕВЕРСА - 15 С)

Посадку при боковом ветре выполняйте, как и в нормальных условиях, с учетом следующих особенностей:

- при снижении на посадочном курсе парируйте снос самолета углом упреждения КВС
- при боковой составляющей ветра более 8 м/с выдерживайте скорость полета при снижении на 5...10 км/ч больше указанной в табл. 4.6 КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- перед приземлением устраниите угол упреждения
- направление на пробеге выдерживайте соразмерным отклонением педалей РН и отклонением элеронов

КВС
КВС

ВНИМАНИЕ! ДОПУСКАЕТСЯ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЯТИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫХ ПОСАДОК С ИНТЕРВАЛАМИ МЕЖДУ НИМИ НЕ МЕНЕЕ 15 МИН ПРИ МАССЕ САМОЛЕТА НЕ БОЛЕЕ 26,5 Т И ПРИ ТЕМПЕРАТУРЕ НАРУЖНОГО ВОЗДУХА НЕ БОЛЕЕ 32 °С.

Действительно: все

4. Стр. 31
Май 20/91.



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.13. ПОСЛЕ ПОСАДКИ

После посадки выключите обогрев ПВД, выключите ответчик СО-72М	KBC-2П
После освобождения ВШ:	
- оцените условия руления и убедитесь в нормальной работе тормозов	KBC
- выключите один двигатель:	
а) при массе самолета меньше 26 т - обязательно	
б) при массе самолета 26 т и больше - по усмотрению КВС	
<u>ВНИМАНИЕ! ПРИ РУЛЕНИИ НА ОДНОМ ДВИГАТЕЛЕ РАЗВОРОТ В СТОРОНУ РАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ</u>	
возможен только в движении, без остановки перед разворотом	
- зарулите на стоянку	KBC
<u>ВНИМАНИЕ! ПРИ РАЗВОРОТАХ ВЫДЕРЖИВАЙТЕ СКОРОСТЬ НЕ БОЛЬШЕ 10 КМ/Ч</u>	
После заруливания на стоянку:	
- при избыточном давлении в кабине 0,05 кгс/см ² включите аварийную разгерметизацию и откройте форточку	KBC-2П
- включите стояночный тормоз	KBC
- отключите и уберите фары	2П
- уберите закрылки	2П
- если полеты в текущие сутки производиться не будут, нажмите кнопку СТИРАН на блоке 480-2	KBC
- застопорите управление самолетом	KBC, 2П
- выключите потребители электроэнергии, кроме необходимых для останова двигателей	KBC, Э
- отключите обогрев отсека ВСУ	KBC
- отключите генераторы, трансформаторы и ВУ	KBC
- отключите отбор воздуха на СКВ	KBC-2П
- выключите двигатели	KBC-BM
- обесточьте самолет	KBC
- выключите бортовое устройство регистрации полета	БМ
<u>ВНИМАНИЕ! ЕСЛИ НА ПРОБЕГЕ И ЗАРУЛИВАНИИ ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ РЕВЕРСА ГОРИТ ТАБЛО "ЛЕВ РЕВЕРС" ("ПРАВ РЕВЕРС"), ДОЛОЖИТЕ О НЕИСПРАВНОСТИ РЕВЕРСИВНОГО УСТРОЙСТВА НАЗЕМНЫМ СЛУЖБАМ. ЭКСПЛУАТАЦИЮ САМОЛЕТА ПРЕКРАТИТЕ ДО ОФОРМЛЕНИЯ АКТА, ПОДТВЕРЖДАЮЩЕГО ИСПРАВНОСТЬ СИСТЕМЫ РЕВЕРСИРОВАНИЯ ДВИГАТЕЛЯ.</u>	

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.I4. ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ

Экстренное снижение применяется:

- при разгерметизации кабин;
- при возникновении пожара на самолете;
- при необходимости срочного снижения по другим причинам.

После принятия решения об экстренном снижении снизьтесь до 4200 м или менее, но во всех случаях не ниже высоты нижнего безопасного эшелона в районе полета.

Время снижения с высоты 10100 м до 4000 м – не более 3,8 мин.

При экстренном снижении:

- наденьте кислородные маски КВС, Э
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП КВС
- установите РУД в положение МГ КВС
- установите переключатель МИКРОФОН ГАРНИТУРЫ – КИСЛОРОД МАСКИ КВС, Э
- в положение КИСЛОРОД МАСКИ
- включите световое табло ЗАСТЕПНУТЬ РЕМНКИ КВС
- подайте команду пассажирам надеть кислородные маски КВС, КВС-ЕР (ЭИ)
- выпустите глиссадные интерцепторы на угол 30° КВС
- переведите самолет на снижение с перегрузкой не меньше 0,3; КВС
- при этом установите начальный угол тангла в пределах от минус 12° до минус 14°
- контролируйте увеличение скорости полета, не допуская превышения ограничений по числу М и скорости полета КВС
- доложите диспетчеру УВД о принятом решении (по радиостанциям МВ и СВ независимо от "высоты" в кабине, по радиостанциям КВ – на "высотах" в кабине ниже 8000 м) КВС-ЕР (ЭИ)

Действительно: все

4. Стр. 33

Апр 20/95

ЕМТ



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- выдерживайте максимальную скорость снижения, не превышая ограничения по числу М и скорости полета

КВС

ВНИМАНИЕ! В СЛУЧАЕ ВЫХОДА ЗА УСТАНОВЛЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ЧИСЛУ М И СКОРОСТИ УМЕНЬШИТЕ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА ПЛАВНЫМ УВЕЛИЧЕНИЕМ УГЛА ТАНГАЖА, НЕ ДОПУСКАЯ РЕЗКИХ ДВИЖЕНИЙ ШТУРВАЛОМ

- проверьте включение обогрева и обдува стекол
- установите на командном приборе 6097 максимальную скорость изменения давления
- контролируйте показания УВПД, не допуская отрицательного перепада больше 0,02
- не допускайте крена самолета больше 15°
- выводите самолет из режима экстренного снижения на заданной высоте и уберите интерцепторы, при этом не превышая ограничений по перегрузке. Учитывайте, что потеря высоты при выводе самолета из снижения составляет 300–400 м
- установите необходимый режим работы двигателям и примите решение о продолжении полета

КВС, 2П

2П, ЕМ

2П, ЕМ

КВС

КВС

КВС

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОСТАТКЕ ТОПЛИВА 1000 КГ БОРТМЕХАНИК ДОКЛАДЫВАЕТ КВС. В ЭТОМ СЛУЧАЕ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ 475 КМ/Ч.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.15. УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

Минимальная высота, с которой возможен уход на второй круг, - 45 м.

ПРИМЕЧАНИЕ. При необходимости (для предотвращения столкновения с препятствием) допускается по усмотрению КВС выполнять уход на второй круг с высоты меньше 45 м (вплоть до касания ВПП) при работе двигателей на режиме не меньше ПМГ.

При уходе на второй круг:

- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП
- предупредите экипаж об уходе на второй круг
- установите двигателям взлетный режим с одновременной уборкой закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$.

КВС

КВС

КВС, КВС-2П

Плавным движением штурвала на себя переведите самолет в горизонтальный полет, не допуская потери скорости, увеличьте скорость в горизонтальном полете на 10...15 км/ч

III

- проведите ручную коррекцию бокового уклона Z (x) от оси ВПП при расхождении счислennого и фактического значений более 200 м
- на скорости 175...225 км/ч переведите самолет в набор высоты и уберите шасси. После уборки шасси уберите закрылки в положение $10^{\circ}/19^{\circ}$ с одновременным разгоном скорости к концу уборки до 195...240 км/ч
- на высоте 200 м над рельефом местности и скорости 255...275 км/ч уберите закрылки с одновременным увеличением скорости с таким расчетом, чтобы к концу уборки закрылков скорость достигла 280...310 км/ч.

КВС, 2П

В процессе уборки закрылков не допускайте потери высоты. Усилия, возникающие на штурвале, снимайте триммером руля высоты

КВС

КВС

- докладите диспетчеру УВД о причине ухода на второй круг
- на скорости 300...320 км/ч установите двигателям номинальный режим, выполните первый разворот и примите решение о дальнейших действиях
- при выходе на высоту круга по докладу штурмана включите режим "Навигация" на ПУ САУ

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПЕРЕМЕЩЕНИИ ЗАКРЫЛКОВ ИЗ ПОСАДОЧНОГО ПОЛОЖЕНИЯ ВО ВЗЛЕТНОЕ ВОЗМОЖНО КРАТКОВРЕМЕННОЕ ЗАГОРАНИЕ ТАБЛО "ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН", "ЗАКРЫЛКИ ПРОВЕРЬ".

Действительно: все

4. Стр. 35

Апр 25/94



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.16. ПОЛЕТ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ВИЗУАЛЬНОЙ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ

Конфигурация-полетная.
Высота полета - не меньше 300 м.
Допускается использование САУ.

При полете:

- выдерживайте скорость полета в пределах 320-360 км/ч (для полетных масс самолета 22-35 т), $\delta_3 = 0/0$ и высоту не ниже 300 м, используя САУ в режиме навигации

КВС, 2П

ВНИМАНИЕ! В ГОРИЗОНТАЛЬНОМ ПОЛЕТЕ УКАЗАННЫМ СКОРОСТИЯМ СООТВЕТСТВУЮТ УГЛЫ АТАКИ $\alpha = 5-6^{\circ}$ ПО УАП

III

- постоянно дублируйте счисление ТКМС в НК "Мальва-4" вручную
- постоянно контролируйте текущую высоту полета по показаниям радиовысотометров
- в конце галса выполните контроль ТКМС с помощью РСБН (при наличии), РСДН А-723, РЛК "Буран" (при наличии ориентиров), при необходимости выполните коррекцию координат и курса
- если предполагается пересечение береговой черты, постоянно контролируйте расстояние до берега по РЛК "Буран" или визуально
- при подходе к береговой черте займите безопасную высоту, обеспечивающую полет над земной поверхностью в соответствии с НПП ГА

KBC, 2П

III

III, KBC

KBC

ВНИМАНИЕ! ПРИ СРАБАТЫВАНИИ СИГНАЛИЗАЦИИ "ОПАСНО-ЗЕМЛЯ" НЕМЕДЛЕННО ПЕРЕВЕДИТЕ САМОЛЕТ В НАБОР ВЫСОТЫ, ИСПОЛЬЗУЯ ВЗЛЕТНЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ДО ПРЕКРАЩЕНИЯ РАБОТЫ СИГНАЛИЗАЦИИ, НЕ ДОПУСКАЯ ПРЕВЫШЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЕРЕГРУЗКЕ И УГЛУ АТАКИ.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.17. ПОЛЕТЫ В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНИЯ4.17.1. Общие сведения

Условия возможного обледенения:
 облачность, туман, мокрый снег, дождь или
 морось при температуре наружного воздуха
 5°C и ниже.

Противообледенительная система (ПОС) обеспечивает защиту самолета от обледенения, условия которого не превышают ограничений, указанных в подразд. 2.2.

При попадании самолета в условия обледенения, которые превышают ограничения, указанные в подразд. 2.2., примите меры для выхода из зоны обледенения.

Наличие обледенения в полете определяется по загоранию табло ОБЛЕДЕНИЕ и по отложению льда на стеклоочистителях и необогреваемых участках стекол. Косвенным признаком наличия обледенения служит повышение уровня вибрации двигателя по указателю ВЕНТИЛЯТ до 50...70% с загоранием сигнального табло ВИБРАЦИЯ и характерным изменением тона в работе двигателя (появление "зуда").

Полет в условиях обледенения выполняйте с выключенной САУ, как в нормальных условиях, с учетом особенностей, изложенных в настоящем подразделе.

После полета в зоне обледенения с работающим двигателем ТА-12 запрещается закрывать створку входного устройства во избежание ее поломки.

Ночью для осмотра стабилизатора крыла и воздухозаборников двигателей используйте фары подсвета.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТА В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНИЯ:

1. ЧЕРЕЗ КАЖДЫЕ 10 мин, А ТАКЖЕ ПЕРЕД ЗАХОДОМ НА ПОСАДКУ КОНТРОЛИРУЙТЕ ПО ИНДИКАТОРАМ ТЕМПЕРАТУРУ ВОЗДУХА, ПОДАВАЕМОГО В ПОС ПЛАНЕРА.
2. ПРИ ОБРАЗОВАНИИ ЛЬДА НА РЫЧАГАХ И ЩЕТКАХ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ ТОЛЩИНОЙ, ПРИМЕРНО РАВНОЙ ТОЛЩИНЕ РЫЧАГОВ ИЛИ ЩЕТОК, ПЕРИОДИЧЕСКИ СБРАСЫВАЙТЕ С НИХ ЛЕД ВКЛЮЧЕНИЕМ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ И ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ОБМЫВА ОСТЕКЛЕНИЯ.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.17.2. Взлет

Перед выруливанием (после запуска двигателей):

- установите переключатели ВКЛ ПОС ДВИГ в положение РУЧН, при этом должны загореться соответствующие табло на мнемоникаторе 2П
- убедитесь, что выключатели СО ЛЕВ и СО ПРАВ включены и переключатели ВКЛ ПОС КРЫЛА, ВКЛ ПОС ОПЕРЕН находятся в положении АВТ 2П
- установите переключатели ОБОГРЕВ ЛЕВ СТЕКЛА и ОБОГРЕВ ПРАВ СТЕКЛА в положение ОСЛАБ КВС, 2П
- включите стеклоочистители (при необходимости) КВС, 2П

Перед взлетом:

- не раньше чем за 3 мин до начала разбега установите переключатели ПРАВ ПВД, ЛЕВ ПВД, ПРАВ ПШД в положение ОБОГРЕВ, при этом желтые табло ПРАВ ПВД НЕТ ОБОГР, ЛЕВ ПВД НЕТ ОБОГР, ПРАВ ПШД НЕТ ОБОГР должны погаснуть КВС

4.17.3. Набор высоты

После взлета произведите проверку исправности обогрева стекол нажатием кнопки КОНТР обогрева стекол и установите переключатели ОБОГРЕВ ЛЕВ СТЕКЛА в положение ИНТЕНС (при необходимости). Проконтролируйте автоматическое включение ПОС планера и оперения КВС, 2П

Набор высоты до выхода из зоны обледенения производите с включенными ПОС самолета и двигателей в соответствии с табл. 4.2 и разд. 7 КВС

Набор высоты выполняйте на скорости 360–380 км/ч

ПРИМЕЧАНИЕ. Включение ПОС увеличивает время и путь набора высоты на 25%, расход топлива – на 20%.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

После выхода из зоны обледенения:

- убедитесь в отсутствии обледенения по погасанию табло ОБЛЕДЕНИЕ
- через 5 мин после выхода самолета из зоны обледенения и погасания табло ОБЛЕДЕНИЕ убедитесь в отсутствии льда на предкрылках, оперении и воздухозаборниках, установите переключатели ВКЛ ПОС ДВИГ, ВКЛ ПОС КРЫЛА, ВКЛ ПОС ОПЕРЕНИЯ в положение ОТКЛ, а затем АВТ, а переключатели ОБОГРЕВ ЛЕВ СТЕКЛА, ОБОГРЕВ ПРАВ СТЕКЛА - в положение ОСЛАВ

КВС
КВС, 2П, БМ

4.17.4. Горизонтальный полет

В полете:

- при входе в зону обледенения (загорелось табло ОБЛЕДЕНИЕ) проконтролируйте автоматическое включение ПОС силовой установки, крыла и оперения (при отказе автоматики включите ПОС вручную)

2П

Для удаления льда с поверхности блистеров установите на щитке ПОС БЛИСТЕРА:

Ш

- а) кран блистера - в положение КРАН ОТКРЫТ
 - б) выключатель НАСОС - в верхнее положение
 - в) ручку РАСХОД - в положение, соответствующее требуемому расходу жидкости
- Для обмыва лобовых стекол при их обмерзании откройте кран и включите насос на щитке ОБМЫВ ЛОВ СТЕКЛА

КВС, 2П

ВНИМАНИЕ! ДЛЯ ОБМЫВА СТЕКОЛ ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ НЕОБХОДИМО ОСТАВИТЬ НЕ МЕНЕЕ 0,6 Л ЖИДКОСТИ.

Выключение ПОС производите в соответствии с п. 4.17.3

КВС

Полет с отказавшей ПОС планера выполняйте на скорости не меньше 310...390 км/ч (для масс самолета 22...36 т)

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. При включении ПОС километровые расходы топлива увеличиваются:

- на высотах до 4000 м на 7,5 %;
- на высотах от 4000 до 7000 м на 5 %;
- на высотах от 7000 до 10100 м на 2 %.

2. При полете с отказавшей ПОС планера удельная дальность уменьшается на 11 % по сравнению с полетом без отложения льда.

4.17.5. Снижение, заход на посадку и посадка

При снижении, заходе на посадку и посадке:

- убедитесь, что ПОС автоматически включилась (при отказе автоматики включите ПОС вручную)
- дайте команду бортмеханику осмотреть стабилизатор и доложить результаты

2П

КВС

Действительно: все

— 4. Стр. 39

— Апр 25/94 —



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- при отсутствии льда на носущих поверхностях самолета и исправно работающей ПОС заход на посадку и посадку выполняйте так же, как в нормальных условиях

КВС

- снижение производите на скоростях, рекомендованных в подразд. 4.5 при режиме работы двигателей не ниже 61° по ИЛ-33

КВС

ПРИМЕЧАНИЕ. На участках снижения с включенной ПОС увеличивается:

- дистанция снижения на 26 %;

- расход топлива на 90 %;

- время снижения на 30 %,

по сравнению с такими же характеристиками при выключенной ПОС

- при полете с отказавшей ПОС крыла и оперения и при обнаружении льда на стабилизаторе или крыле, на скорости не меньше 350...390 км/ч выработайте топливо для обеспечения посадочной массы не больше 29 т

КВС

- полет по кругу выполняйте на скоростях 310...345 км/ч для полетных масс 22...29 т

КВС

- после третьего разворота выпустите шасси и предкрылки от резервного управления

КВС-2П

- выполните четвертый разворот

КВС, КВС-2П

- в горизонтальном полете, перед входом в глиссаду выпустите закрылки в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$ с одновременным уменьшением скорости с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылок скорость достигла 250...280 км/ч

КВС, КВС-2П

- перед входом в глиссаду произведите увеличение режима работы двигателей: до $n_B = 62,5...65\%$ на 3...5 с при температуре наружного воздуха выше минус 10°C , а при температуре ниже минус 10°C увеличение произведите дважды

КВС, КВС-2П

- заход на посадку выполняйте на скорости 210...240 км/ч, а приземление выполняйте, не превышая угла атаки 11° по УАП.

КВС

При необходимости ухода на второй круг выполните указания подразд. 4.15, не выключая противообледенительной системы и не убирая механизации крыла.

ВНИМАНИЕ! 1. ПИЛОТИРУЙТЕ САМОЛЕТ ПЛАВНО, НЕ ДОПУСКАЯ РЕЗКИХ ДВИЖЕНИЙ РЫЧАГАМИ УПРАВЛЕНИЯ.

НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ ВЕРТИКАЛЬНУЮ ПЕРЕГРУЗКУ БОЛЬШЕ ЧЕМ НА $\pm 0,25$. НЕ ДОПУСКАЙТЕ СКОЛЬЖЕНИЯ БОЛЬШЕ ОДНОГО ДИАМЕТРА ШАРИКА ПО УКАЗАТЕЛЮ И КРЕНА БОЛЬШЕ 15° .

2. НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ УГЛОВ АТАКИ $9...10^{\circ}$ ПРИ $\delta_3 = 0^{\circ}$ И $10...11^{\circ}$ ПРИ $\delta_3 = 10^{\circ}/25^{\circ}$, выходу на которые предшествует появление заметной тряски самолета, предупреждаемой о выходе на большие углы атаки.

3. ПРИ ПЕРЕВОДЕ ДВИГАТЕЛЕЙ НА РЕЖИМ НИЖЕ 61° ПО ИЛ-33 ВОЗМОЖНО СРАБАТЫВАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОС ПЛАНЕРА.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

58

После посадки:

- | | |
|---|---------|
| - установите переключатели ВКЛ ПОС КРЫЛА, ВКЛ ПОС ОПЕРЕК в положение
ОТКЛ | 2П |
| - установите переключатели обогрева ПРАВ ПВД, ЛЕВ ПВД, ПРАВ ПШД в
положение ОТКЛ | КВС |
| - перед выключением двигателей установите переключатель ВКЛ ПОС ДВИГ
в положение ОТКЛ, переключатели ОБОГРЕВ ПРАВ СТЕКЛА, ОБОГРЕВ ЛЕВ
СТЕКЛА в положение ОТКЛ | КВС, 2П |
| Все сигнальные табло и мнемоиндикатор ПОС должны погаснуть, кроме
табло ПВД НЕТ ОБОГРЕВА | |

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.18. ПОЛЕТЫ НОЧЬЮ

Полеты ночью производите с учетом следующих особенностей:

- перед запуском двигателей включите АНО, проблесковый маяк 2П
- перед выруливанием выпустите фары и включите их в режим "Руление" 2П
- на исполнительном старте переключите фары в режим "Взлет-посадка" КВС-2П
- ВНИМАНИЕ! ВКЛЮЧАТЬ ФАРЫ В РЕЖИМ "ВЗЛЕТ-ПОСАДКА" РАЗРЕШАЕТСЯ НА ВРЕМЯ НЕ БОЛЕЕ 5 МИН**
- направление на разбеге выдерживайте по огням осевой линии ВПП. Если осевая линия не освещена, то при отсутствии светового экрана используйте фары и дневную маркировку осевой линии ВПП. При невозможности использовать фары и дневную маркировку направление выдерживайте по боковым огням ВПП КВС
- одновременно с подъемом колес передней опоры шасси переходите на пилотирование по приборам КВС
- переведите самолет в набор высоты с одновременным разгоном до скорости 225...265 км/ч, контролируя тангаж по ПКП КВС, 2П
- ПРИМЕЧАНИЕ.** При поднятии передней опоры шасси и переходе в набор высоты в течение 3...4 с происходит искажение показаний вариометров и барометрических высотомеров
- после набора высоты 50...70 м отключите фары и произведите их уборку КВС-2П
- в полете, при необходимости наблюдения за обледенением стабилизатора, включите фары подсвета КВС, БМ
- заход на посадку выполняйте по приборам; на высоте круга выпустите фары; после установления надежного визуального контакта с наземными ориентирами на высоте 150...100 м включите фары в режим "Взлет-посадка" КВС, 2П
- ПРИМЕЧАНИЕ.** Включать фары при тумане, дожде, снегопаде, дымке - по усмотрению КВС
- в конце пробега переключите фары в режим "Руление" КВС-2П
- после заруливания на стоянку отключите и уберите фары, а после остановки роторов двигателей отключите АНО и проблесковый маяк 2П

ВНИМАНИЕ! ДЛЯ ВЕДЕНИЯ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ ПРИ ВИЗУАЛЬНОМ ОСМОТРЕ МЕСТОСТИ С ПОДСВЕТКОЙ ПОИСКОВЫМИ ФАРАМИ ПОЛЕТ ВЫПОЛНЯЙТЕ В РУЧНОМ РЕЖИМЕ ПРИ $\delta_3 = 0^\circ/0^\circ$, НА ВЫСОТАХ 300...400 М И СКОРОСТЯХ 330...280 км/ч (ДЛЯ МАССЫ 35...22 Т СООТВЕТСТВЕННО)

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.19. ПОЛЕТЫ В ТУРБУЛЕНТНОЙ АТМОСФЕРЕ

Зоны с турбулентностью различной интенсивности могут встречаться на любой высоте полета в мощнокучевых и грозовых облаках, а также в струйных течениях.

При попадании в зону турбулентности воздуха:

- отключите автопилот КВС
- дайте команду пассажирам занять места и застегнуть КВС привязные ремни, включите табло НЕ КУРИТЬ; ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ
- подтяните привязные ремни Э
- установите скорость полета 340...350 км/ч КВС
- не допускайте резких эволюций самолета и резких движений рулями КВС, 2П
- развороты выполняйте с креном не больше 15° КВС

При воздействии сильных вертикальных порывов самолет может выйти на углы атаки, близкие к предельным.

При запоздалом вмешательстве командира в управление самолетом после появления сигналов УАП или предупреждающих признаков возможен выход самолета за допустимые углы атаки.

В этих случаях пользуйтесь указаниями подразд. 4.22.

При попадании в зоны мощного восходящего (нисходящего) потока большой протяженности не препятствуйте изменению высоты полета и сохраняйте приборную скорость (угол атаки) небольшими отклонениями руля высоты.



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.20. ЗАХОД НА ПОСАДКУ В УСЛОВИЯХ СДВИГА ВЕТРА

Перед заходом на посадку:

Запросите диспетчера УВД о скорости и направлении ветра на высоте 100 м и у земли

КВС-2П

При разности скоростей ветра менее 5 м/с на 100 м высоты выдерживайте скорости захода на посадку рекомендованные в подразд. 4.6. "Заход на посадку"

КВС

При разности скоростей ветра 5 м/с и более на 100 м высоты (если продольная составляющая скорости ветра у земли меньше, чем на высоте 100 м) скорости захода на посадку выдерживайте на 10-20 км/ч больше, чем указанные в подразд. 4.6.

КВС

ВНИМАНИЕ! ПРИ ОТСУТСТВИИ ИНФОРМАЦИИ О СКОРОСТИ И НАПРАВЛЕНИИ ВЕТРА ПРИЗНАКОМ СУЩЕСТВЕННОГО СДВИГА ВЕТРА ЯВЛЯЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ РЯДА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫХ УВЕЛИЧЕНИЙ РЕЖИМА РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НЕОБХОДИМОЙ СКОРОСТИ НА ГЛИССАДЕ. В ЭТОМ СЛУЧАЕ СКОРОСТЬ $v_{зл}$ ВЫДЕРЖИВАЙТЕ НА 10-20 КМ/Ч БОЛЬШУЮ, ЧЕМ УКАЗАНА В ПОДРАЗД. 4.6.

Если при снижении по глиссаде до ВПР для выдерживания необходимой скорости полета потребуется увеличить режим работы двигателей до номинального, установите двигателям взлетный режим и уйдите на 2-й круг

КВС, Э

Посадку выполняйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.12. "Посадка"

КВС, Э

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.21. ОСОБЕННОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ САМОЛЕТА НА ГРУНТОВЫХ,
ПОКРЫТЫХ СНЕГОМ И ЛЕДОВЫХ ВПП

Руление, взлет и посадка самолета на сухой грунтовой ВПП с прочностью грунта 10 кгс/см² (980 кПа) практически не отличаются от руления, взлета и посадки на бетонированной ВПП.

При эксплуатации самолета на грунтовых ВПП с прочностью грунта 8 кгс/см² (785 кПа) и ВПП, покрытых снегом, запуск, прогрев и опробование двигателей производите на площадках, очищенных от посторонних предметов, камней, пыли и рыхлого снега.

При рулении на снежной и ледовой ВПП учитывайте уменьшение эффективности управления передней опорой шасси и тормозов, а также увеличение минимального радиуса разворота из-за малого коэффициента сцепления по сравнению с движением самолета на сухой ИВПП.

При рулении:

- для страгивания самолета с места и руления используйте повышенный режим работы двигателей КВС
- не допускайте остановок самолета КВС
- не допускайте разворотов с малым радиусом, торможение колес применяйте только в крайних случаях КВС
- режим работы двигателей изменяйте плавно КВС
- руление выполняйте на скорости, обеспечивающей безопасную остановку самолета КВС

ПРИМЕЧАНИЕ. При рулении на одном двигателе разворот в сторону работающего двигателя практически невозможен.

При разбеге:

- для уменьшения нагрузки на переднюю опору шасси производите ее разгрузку, не допуская преждевременного отрыва от ВПП КВС
- подъем передней опоры шасси производите на скорости, указанной в п.4.2.2 КВС

При посадке:

- выравнивание и приземление самолета производите, как при обычной посадке КВС
- после приземления переднюю опору шасси опускайте на ВПП плавно КВС
- после опускания передней опоры шасси на грунт для уменьшения нагрузки на переднюю опору держите штурвал, отклоненным на себя КВС

ВНИМАНИЕ! ПРИ НАЛИЧИИ ЗАПАСА ПО ДЛИНЕ ВПП РАЗРЕШАЕТСЯ НЕ ПРИМЕНЯТЬ ТОРМОЖЕНИЕ КОЛЕС (ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ НАГРУЗКИ НА ПЕРЕДНЮЮ ОПОРУ ШАССИ И ДЛЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ РАЗРУШЕНИЯ ПОВЕРХНОСТИ ВПП)

4.22. ОСОБЕННОСТИ ПОВЕДЕНИЯ САМОЛЕТА
НА БОЛЬШИХ УГЛАХ АТАКИ

Пределные углы атаки самолета ($\alpha_{\text{пред}}$ по УАП) равны:

- в полетной конфигурации: $15,6^{\circ}$ при $M \leq 0,55$;
 $14,8^{\circ}$ при $M = 0,6$; 14° при $M = 0,65$;
- при взлетно-посадочных положениях механизации крыла $19-20^{\circ}$.

Скорости, соответствующие предельным углам атаки ($V_{\alpha_{\text{пред}}}$) самолета в штилевых условиях, приведены на графике в разд. 7. Выход за допустимые углы атаки в полете возможен при попадании самолета в зону сильной турбулентности воздуха и (или) при грубых ошибках экипажа в технике пилотирования, приводящих:

- к уменьшению скорости полета до скорости менее $V_{\alpha_{\text{доп}}}$, указанной в разд. 7;
- к созданию значительной положительной вертикальной перегрузки в результате отклонения штурвала на себя.

При выходе за допустимые углы атаки при всех конфигурациях самолета возможно появление естественных предупреждающих признаков – тряски самолета, подергивания элеронов, самоизвольное кренение (валежка) самолета, которое параллельно отклонением элеронов (с усилием 5-10 кгс).

Своевременное предупреждение о приближении самолета к допустимому углу атаки $\alpha_{\text{доп}}$ обеспечивает устройство индикации и сигнализации угла атаки и перегрузки УАП (появляются звуковой сигнал и мигающий световой сигнал "Критический режим") и механизма тряски штурвала.

Сигнал УАП появляется при достижении в полете без скольжения углов атаки $\alpha_{\text{доп}}$, указанных в табл. 4.8 и 4.9.

Таблица 4.8

Конфигурация	Полетная ($\delta_3 = 0^{\circ}/0^{\circ}$, предкрышки убранны)						
Число M	0,35	0,4	0,45	0,5	0,55	0,6	0,65
$\alpha_{\text{доп}}$ по УАП	12,1	11,5	11,1	10,6	10,1	9,6	9,1

АН-74

60

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 4.9

Конфигурация	Взлетная ($\delta_3=10^\circ/19^\circ$, предкрылки выпущены)	Ухода на второй круг ($\delta_3=10^\circ/25^\circ$, предкрылки выпущены)	Посадочная ($\delta_3=30^\circ/40^\circ$, предкрылки выпущены)
α° доп по УАП	15,2	15,2	15,2

Сигналы УАП появляются также при достижении положительной вертикальной перегрузки 2,5 в полетной конфигурации и 2,0 при взлетно-посадочной конфигурации.

Контроль за выходом на допустимые углы атаки осуществляйте по звуковой, световой и тактильной (МГШ) сигнализациям.

При появлении сигналов УАП или тряски самолета, подергивания элеронов, указывающих на выход самолета за допустимые углы атаки, на любом режиме полета отключите САУ, отклоните штурвал на величину от I/2 до "полного" хода от себя, а после выхода самолета на углы атаки, при которых исчезнут сигналы УАП и предупреждающие признаки, восстановите заданный режим полета.

При запоздалом вмешательстве в управление после появления сигналов УАП или предупреждающих признаков возможно сваливание самолета на правое или левое полукрыло.

В случае сваливания самолета:

- отклоните штурвал полностью от себя, удерживая в нейтральном положении элероны и РН;
- после достижения скорости в конфигурациях: полетной - 300 км/ч, взлетной - 250 км/ч, посадочной - 190 км/ч - выведите самолет в горизонтальный полет с перегрузкой не более I,4, не допуская повторного сваливания и не превышая предельных значений по скорости. Для контроля используйте ограничительные индексы УАП и УСИМ. При выводе самолета из крена используйте элероны и руль направления. После выхода на углы атаки, при которых исчезнут сигналы УАП и предупреждающие признаки, переведите самолет в горизонтальный полет.

Несвоевременные или неправильные действия экипажа при выводе из сваливания самолета приведут к переходу в установленный нормальный штопор, который характеризуется параметрами:

- угол атаки	30° ... 60°
- угловая скорость вращения	0,7 ... 1,8 рад/с
- время одного витка штопора	3,5 ... 9 с
- вертикальная скорость снижения	65 ... 120 м/с

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Для вывода самолета из режима установившегося нормального штопора:

- отклоните РН полностью в сторону, противоположную направлению вращения;
- установите штурвал по каналу элеронов в нейтральное положение;
- через половину витка штопора отклоните штурвал полностью от себя.

Самолет должен прекратить вращение через 0,5 витка штопора после отклонения штурвала от себя. После прекращения вращения установите педали руля направления нейтрально и выведите самолет в горизонтальный полет с одновременным устранением крена.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.23. ПОЛЕТ В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ НАД БЕЗОРИЕНТИРНОЙ МЕСТНОСТЬЮ

Особенностями полетов в высоких широтах над безориентирной местностью являются:

- недостоверность информации от магнитных датчиков курса;
- отсутствие информации бортовых средств ближней навигации (РСБН ВЕФ-М, АРК-22);
- отсутствие радиосвязи МВ диапазона.

Основным средством коррекции ТКМС являются аппаратура А-723 и РЛК "Буран" (при наличии ориентиров).

При выполнении полетов в высоких широтах над беэориентирной местностью:

- осуществляйте постоянное прослушивание эфира на частотах службы УВД через КВ радиостанции (или через СВ радиостанцию при непрохождении радиоволн в КВ диапазоне)
- не реже чем через 30 мин полета сообщайте наземным службам УВД информацию о текущем местоположении, курсе, скорости, высоте и о плане полета на ближайшие 30 мин
- каждые 30 мин выполняйте контроль курса по АК-59 и при расхождении астрокурса и текущего курса более чем на 2° производите коррекцию курса
- каждые 15-20 мин выполняйте контроль ТКМС и курса с помощью А-723 в соответствии с рекомендациями, изложенными в подразд. 8.15, п. 8.15.I.9, и РЛК "Буран-74" (при наличии ориентиров)

БР (2П)

Э

Ш

Ш

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.24. ПОЛЕТ С ОДНИМ НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ НА ЭТАПАХ НАБОРА ВЫСОТЫ, КРЕЙСЕРСКОГО ПОЛЕТА И СНИЖЕНИЯ

4.24.I. Набор высоты с одним неработающим двигателем

Установите работающему двигателю чрезвычайный промежуточный режим
Обеспечьте скорость полета 310 км/ч (для масс $> 34,8$ т, $V = 320$ км/ч)
Выполните развороты координированно, с креном не больше 15°
Характеристики набора высоты с одним неработающим двигателем приведены в табл. 4.10

КВС
КВС
КВС

Таблица 4.10

Характеристики набора высоты с одним работающим двигателем на промежуточном
чрезвычайном режиме при отборе воздуха на СКВ от ВСУ и выключенной ПОС
(условия СА)

Взлетная масса, т	Высота, м	Скороподъемность, м/с	Расход топлива, кг	Расстояние, пройденное при наборе высоты, км	Время набора высоты, мин
26	400	5,0	170	0	0,0
	900	5,0	230	9	1,7
	1500	5,2	300	20	3,6
	2100	5,3	370	30	5,5
	2700	5,0	410	41	7,4
	3300	4,8	510	54	7,4
	3900	4,5	583	67	11,8
	4500	4,0	660	82	14,0
	5100	3,3	750	100	17,0
	5700	2,6	850	123	20,0
	6300	2,2	910	137	22,0
	6600	1,9	980	155	24,4
	6900	1,4	1070	177	27,5
	7290	1,0	1180	207	31,6
		0,5	1425	275	40,3
28	400	4,2	170	0	0,0
	900	4,3	215	II	2,0
	1500	4,4	330	24	4,2
	2100	4,5	410	36	5,4
	2700	4,2	500	49	8,7
	3300	4,0	575	64	11,1
	3900	3,7	660	80	14,0
	4500	3,2	755	98	16,5
	5100	3,0	865	120	20,0
	5700	1,9	1000	150	24,5
	6000	1,6	1085	170	27,5
	6300	1,2	1190	196	30,5
	6600	0,8	1330	232	35,5
	6870	0,5	1530	293	42,6
30	400	3,5	170	0	0,0
	900	3,6	255	I2	2,3
	1500	3,7	355	27	5,0
	2100	3,8	450	43	7,7
	2700	3,5	350	59	10,4
	3300	3,3	650	76	13,3
	3900	3,0	760	96	16,5
	4500	2,5	880	120	20,0
	5100	1,9	1020	148	24,5
	5700	1,3	1210	190	30,7
	6000	1,0	1340	220	35,0
	6450	0,5	1640	296	45,5

4. Стр. 50

Апр 25/94

Действительно: все

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Продолжение таблицы 4.10

Взлетная масса, т	Высота, м	Скороподъемность, м/с	Расход топлива, кг	Расстояние, пройденное при наборе высоты, км	Время набора высоты, мин
32	400	2,9	170	0	0,0
	900	3,0	275	15	2,8
	1500	3,1	495	33	6,1
	2100	3,1	510	52	9,3
	2700	2,9	630	71	12,6
	3300	2,7	755	93	16,2
	3900	2,4	890	117	20,2
	4500	1,9	1040	147	24,7
	5100	1,4	1240	187	30,8
	5700	0,8	1530	252	40,2
34	6020	0,5	1780	310	48,6
	400	2,3	170	0	0,0
	900	2,4	300	19	3,6
	1500	2,5	455	42	7,7
	2100	2,5	600	65	11,7
	2700	2,3	747	89	15,8
	3300	2,1	910	117	20,4
	3900	1,8	1080	149	25,5
	4500	1,4	1290	188	31,7
	5100	0,9	1570	247	40,6
36	5560	0,5	1920	325	51,9
	400	1,7	170	0	0,0
	900	1,8	345	26	4,7
	1500	1,9	543	57	10,1
	2100	1,9	730	87	15,3
	2700	1,7	930	121	20,8
	3300	1,5	1150	160	27,0
	3900	1,2	1400	206	34,4
	4500	0,8	1715	267	43,9
	4800	0,6	1940	312	50,8
36,5	4980	0,5	2110	348	56,1
	400	1,6	170	0	0,0
	900	1,7	360	28	5,1
	1500	1,7	575	62	11,0
	2100	1,8	780	95	16,6
	2700	1,6	995	131	22,6
	3300	1,4	1235	174	29,4
	3900	1,2	1510	225	37,4
	4500	0,7	1860	294	48,0
	4830	0,5	2155	354	37,1

ПРИМЕЧАНИЯ: I. Время на взлет и набор высоты круга не учтено и составляет 2 мин.

2. При включении ПОС планера:

- величина вертикальной скорости набора высоты уменьшается на 0,5...1 м/с;
- практический потолок уменьшается на 500...700 м;
- расход топлива, время набора и расстояние, пройденное в наборе высоты, увеличиваются на 10...15 %.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.24.2. Крейсерский полет с одним неработающим двигателем

Зайдите высоту, обеспечивающую скорость горизонтального полета в соответствии с табл. 4.II	KBC
Следите за равномерной выработкой топлива	BM, 2П
Развороты выполняйте с креном не больше 15°	KBC
Примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	KBC

Характеристики крейсерского полета с одним неработающим двигателем приведены в табл. 4.II

4.24.3. Снижение с одним неработающим двигателем

Снижение выполняйте на режиме 62° по ИШ-33 на скорости 360 км/ч | KBC

Характеристики снижения приведены в табл. 4.I2.

Таблица 4.II

Характеристики крейсерского полета с одним работающим двигателем.
Отбор воздуха на СКВ от МДУ и выключенной ПОС (условия СА)

Высота полета, м	Скорость, км/ч		Полетная масса, т											
			22,0		24,0		26,0		30,0		33,0		35,0	
	ПР	ИС	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км
Режим наибольшей дальности полета														
500	355	360	I388	3,86	I418	3,34	I485	4,12	I575	4,37	I660	4,61	I720	4,8
900	355	370	I385	3,74	I420	3,84	I450	3,92	I555	4,2	I645	4,45	I720	4,65
1500	355	380	I351	3,55	I407	3,70	I425	3,75	I515	3,98	I615	4,26	I690	4,44
2100	350	390	I316	3,37	I348	3,45	I390	3,56	I495	3,83	I590	4,08	I675	4,29
2700	345	390	I259	3,23	I296	3,32	I340	3,43	I455	3,73	I560	4,0	I660	4,25
3300	330	400	I238	3,10	I281	3,2	I330	3,33	I455	3,64	I560	3,9	-	-
3900	330	400	II87	2,97	I233	3,08	I290	3,23	I415	3,54	-	-	-	-
4500	325	410	II75	2,86	I226	2,99	I290	3,14	I355	3,31	-	-	-	-
5100	315	410	II29	2,75	II91	2,905	I260	3,07	-	-	-	-	-	-
Режим максимальной эксплуатационной скорости														
500	420	425	I765	4,15	I795	4,23	I825	4,30	I910	4,50	I975	4,65	2005	4,72
900	420	435	I785	4,11	I820	4,19	I850	4,25	I940	4,46	2000	4,60	2020	4,64
1500	420	445	I755	3,94	I795	4,03	I825	4,10	I915	4,30	I975	4,44	2010	4,52
2100	410	450	I670	3,71	I705	3,79	I765	3,92	I835	4,08	I935	4,30	1985	4,41
2700	400	450	I600	3,56	I620	3,60	I675	3,72	I765	3,92	I845	4,10	1935	4,30
3300	390	450	I510	3,36	I540	3,42	I590	3,53	I695	3,77	I800	4,00	1990	4,20
3900	370	450	I425	3,17	I475	3,28	I520	3,38	I620	3,60	I732	3,85	I645	4,13
4500	350	440	I310	2,98	I370	3,11	I415	3,22	I545	3,51	I710	3,89	I810	4,17
5100	335	440	I250	2,84	I300	2,96	I360	3,09	I585	3,60	I725	3,92	-	-
5700	330	440	I205	2,74	I260	2,86	I335	3,04	I590	3,61	-	-	-	-
6300	310	440	II45	2,60	II90	2,70	I320	3,00	-	-	-	-	-	-
6900	310	435	II00	2,53	I285	2,95	I395	3,21	-	-	-	-	-	-
7500	310	430	990	2,30	I290	3,00	-	-	-	-	-	-	-	-

ПРИМЕЧАНИЕ. При включении ПОС крыла километровые расходы увеличиваются на 5...8 %. При отборе воздуха для СКВ от ВСУ часовые расходы топлива увеличиваются на 260 кг/ч.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 4.12

Характеристики снижения с одним неработающим двигателем во всем диапазоне полетных масс

Высота, м	Расход топлива, кг	Расстояние, пройденное при снижении, км	Время, мин
10100	311	200	26,0
9600	303	191	25,0
9100	294	180	23,9
8600	284	170	22,7
8100	273	160	21,6
7500	259	147	20,1
6900	244	135	18,7
6300	227	122	17,1
5700	209	110	15,6
5100	189	97	14,0
4500	169	85	12,3
3900	146	72	10,5
3300	123	59	8,8
2700	98	46	7,0
2100	72	34	5,1
1500	45	21	3,2
900	20	8	1,5
400	0	0	0

ПРИМЕЧАНИЕ. На участках снижения с включенной ПОС увеличиваются по сравнению с такими же характеристиками снижения с выключенной ПОС:

- расход топлива на 12%;
- пройденное расстояние на 6%;
- время снижения на 10%.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4.25. ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА С ОДНИМ НЕРАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ

Обеспечьте симметричную выработку топлива	KBC-2П
После третьего разворота на скорости 300...320 км/ч (табл. 4.I3) выпустите шасси	KBC-2П
Выполните четвертый разворот на скорости 280...315 км/ч	KBC
В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, на скорости 270...315 км/ч (табл. 4.I3) выпустите закрылки в положение 10°/25° с одновременным уменьшением скорости с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылоков скорость достигла 250...275 км/ч (табл. 4.I3)	KBC-2П
При выпуске закрылоков обеспечьте своевременную балансировку самолета	KBC
Выполните заход на посадку на скорости 180...235 км/ч (табл. 4.I3 и разд. 7, рис. 48)	KBC
Выравнивание начинайте на высоте 6-5 м с одновременной уборкой РУД на ПМГ	KBC
В процессе выравнивания установите РУД в положение МГ	KBC
После касания основными опорами шасси включите реверс, выпустите интерцепторы (скорость приземления 170...215 км/ч*)	KBC, KBC-БМ
После опускания передней опоры шасси включите торможение колес	KBC
Выдерживайте направление пробега отклонением педалей, элеронами и несимметричным торможением колес. При необходимости, в конце пробега (на скорости меньше 30 км/ч) для уменьшения бокового увода, выключите реверс тяги двигателя	KBC, KBC-БМ

Таблица 4.I3

Этапы полета	Скорость, км/ч при посадочных массах, т				
	22	26	30	33	36
Полет по кругу, выпуск шасси	300	300	300	320	320
Начало выпуска закрылоков в положение 10°/25°	270	270	290	300	315
Конец выпуска закрылоков в положение 10°/25°	250	250	250	260	275
Заход на посадку	180	200	215	225	235
Приземление	170	185	200	210	215

*) Указанная величина скорости приземления приведена для справки.

ДЕЙСТВИЯ В СЛОЖНЫХ СИТУАЦИЯХ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- 5.1. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ
 - 5.1.1. Общие указания
 - 5.1.2. Отказ двигателя на разбеге ($v \leq v_I$)
 - 5.1.3. Отказ двигателя на разбеге ($v > v_I$)
 - 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 перекрывающего крана)
 - 5.1.II. Отказ обогрева носка воздухозаборника одного из двигателей
 - 5.1.I2. Посадка с отказавшим двигателем в условиях обледенения при работающей ПОС и отбором воздуха от ВСУ
 - 5.1.I3. Отказ двигателя на пробеге
 - 5.1.I4. 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 ИНТЕРЦЕПТОРА АУК ПРИ ЛОЖНОМ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ
- 5.4. НЕ ВЫПУСКАЮТСЯ КОНЦЕВЫЕ ЗАКРЫЛКИ ОТ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ СИСТЕМ
- 5.5. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДОК УПРАВЛЕНИЯ СЕКЦИЯМИ ЭЛЕРОНОВ ЛЕВОГО И ПРАВОГО БОРТОВ
- 5.6. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ КОНЦЕВЫХ (ВНУТРЕННИХ) ЗАКРЫЛКОВ (ЗАКРЫЛКИ ФИКСИРУЮТСЯ В МОМЕНТ ОТКАЗА С АСИММЕТРИЕЙ ДО 10^0 (7^0))
- 5.7. ФЛЮГЕРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭЛЕРОНОВ ОДНОГО БОРТА (ИЛИ ОДНОЙ ИЗ СЕКЦИЙ) ИЗ-ЗА РАССОЕДИНЕНИЯ МЕХАНИЧЕСКОЙ ПРОВОДКИ
- 5.8. ЗАКЛЮЧИВАНИЕ 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 ИНТЕРИЦЕПТОРА № 6 (5) ИЗ ОТКЛОНЕНОГО ПОЛОЖЕНИЯ
- 5.12. РАССОЕДИНЕНИЕ ШТУРВАЛЬНЫХ КОЛОНOK
- 5.13. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ ПРЕДКРЫЛКОВ
- 5.14. НЕСИГНАЛИЗИРУЕМЫЙ ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПРИБОРНОЙ СКОРОСТИ У КВС И ЗП
- 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. ОТСУСТВИЕ 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 СТВОРКИ ШАССИ В ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ
- 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 КАБИНЕЙ
- 5.35. ЗАГОРАНИЕ НА РАЗБЕГЕ ($v \leq v_1$) 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 ДИСПЕЧЕРУ 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 ($V \leq V_L$)

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
КВС

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.I.I

КВС-2П

КВС

5.I.3. Отказ двигателя на разбеге ($V > V_L$)

Работающий двигатель автоматически переключается на чрезвычайный режим (ЧР)

Взлет продолжайте, для чего:

- дождите "ЧР включен"
- удерживайте самолет от разворота и кренения 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)
- перезадите самолет в набор высоты с одновременным разгоном до скорости 205...250 км/ч
- на высоте 10 м уберите шасси и продолжайте набор высоты, сохранив скорость 205...250 км/ч
- контролируйте и докладывайте изменение скорости и высоты
- дождите диспетчера УВД
- на высоте 400 м увеличьте скорость до 250...290 км/ч, уберите закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылок до 285...315 км/ч и переводом работающего двигателя на промежуточный чрезвычайный режим
- в процессе уборки не допускайте потери высоты.

ЕМ

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС

КВС-2П

2П

КВС, КВС-БР(2П)

КВС-2П

КВС

ПРИМЕЧАНИЕ. Уборка закрылок 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.I.I
- полет по кругу производите на скорости 300...320 км/ч
- развороты выполните 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.I.4. Отказ двигателя на глиссаде

При отказе:

- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале КВС
- удерживайте самолет от кренения и разворота КВС
- дождитесь диспетчера УЭД КВС, КВС-БР(2П)
- сохраняйте скорость предпосадочного снижения КВС
- выполните действия в соответствии с п. 5.I.1 КВС
- для восстановления траектории снижения и выдерживания скоростей КВС
- снижения используйте увеличение режима двигателя до взлетного
с последующим уменьшением до потребного
- не изменяя положения закрылков, выполните посадку в соответствии
с подразд. 4.I2, а после касания действуйте в соответствии с под-
разд. 4.25 КВС

В случае ухода на второй круг:

- предупредите экипаж об уходе на второй круг КВС
- установите работающему двигателю взлетный режим с одновременной
уборкой закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$ КВС, КВС-2П
- дальнейшие действия выполняйте в соответствии с п. 5.I.5 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 ЗАК-
РЫЛКОВ 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 "ОСИ" В СЛУЧАЕ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ ДО ПРОЛЕТА
ДПРМ ПРИ ОТСУТСТВИИ ВИЗУАЛЬНОГО КОНТАКТА С НАЗЕМНЫМИ ОРИЕНТИРАМИ ПО КУРСУ
ПОСАДКИ ВЫПОЛНИТЕ УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ.

5.I.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 КВС, КВС-БМ,
КВС-2П
- парируйте разворачивающий и кренищий 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 (конфигу-
рация $\delta_3 = 10^{\circ}/25^{\circ}$) КВС

Действительно: все

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- переведите самолет в набор высоты, сохраняя скорость 180...
...235 км/ч (конфигурация $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$), уберите шасси | КВС, КВС-2П
- на высоте 200 м увеличьте скорость до 195...245 км/ч, уберите закрылки в положение $\delta_3 = 10^\circ/19^\circ$ | КВС, 2П
- на высоте 400 м увеличьте скорость до 255...285 км/ч и уберите закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылок до 280...315 км/ч (см. разд. 4, табл. 4.I) | КВС, 2П
- не допускайте в процессе уборки закрылок 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 нормальному уходе | КВС, 2П

ПРИМЕЧАНИЕ. Уборка закрылок 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 закрылок переведите работающий двигатель на промежуточный чрезвычайный режим | КВС
- выполните заход на посадку и посадку в соответствии с подразд. 4.25 | КВС

5.1.6. Уход на второй круг с отказом двигателя в момент

перевода РУД на взлетный режим

При отказе:

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

ВНИМАНИЕ! УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ С ОТКАЗОМ ОДНОГО ДВИГАТЕЛЯ В МОМЕНТ УХОДА ТРЕБУЕТ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ К СВОЕВРЕМЕННОЙ УБОРКЕ ЗАКРЫЛОВ И ВДЕРЖИВАНИЮ СКОРОСТИ. ПРИ ПРАВИЛЬНЫХ И СВОЕВРЕМЕННЫХ ДЕЙСТВИЯХ ПОТЕРЯ ВЫСОТЫ ПРИ УХОДЕ НЕ ПРЕВЫШАЕТ 35 м (УГОЛ НАКЛОНА ТРАКССАДА ДО 3.5°).

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.I.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.I.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.I.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° в сторону работающего двигателя
- полет выполняйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.24

КВС, КВС-БР (2П)
КВС
КВС, Э

5.I.10. Отказ двигателя по причине невыработки топлива из бака

3 очереди (отказ перекрывающего крана)

При отказе:

Действуйте в соответствии с рекомендациями подразд. 4.24

Кроме того:

- откройте кран колецования и перейдите на ручное управление выработкой топлива
- запустите двигатель в соответствии с подразд. 8.I, 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 тrimирование для снятия усилий
- боковое уклонение устранийте 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).

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.I.II. Отказ обогрева носка воздухозаборника одного из двигателей

При отказе:

- выключите двигатель с отказавшим ПОС носка воздухозаборника в соответствии с п. 5.I.I
- действуйте в соответствии с рекомендациями п. 5.I.7

КВС, КВС-БМ

КВС, Э

5.I.I2. 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.I.I3. 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
- дождитесь диспетчеру УВД

КВС

КВС, КВС-2И

КВС, КВС-БР(2И)

5.I.I4. 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 кренения отклонением РН и элеронов, односторонним торможением колес

КВС

КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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(2П)

КВС, Э

БР, БМ

КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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 | KBC |
| - проконтролируйте параметры работы двигателя с сигнализацией об отказе | KBC, 2П, BM |
| - при отсутствии отказа двигателя примите решение о продолжении полета, доложите диспетчеру УВД | KBC, KBC-BP(2П) |
| - в течение всего полета постоянно контролируйте параметры работы двигателя с ложной сигнализацией об отказе | 2П, BM |

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.4. НЕ ВЫПУСКАЮТСЯ КОНЧЕВЫЕ ЗАКРЫЛКИ ОТ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ СИСТЕМ

Признаки отказа:

- I. Загорание табло КОНЦ ЗАКР - ОТКАЗ УПР, ЦСО и (или) изменение положения закрылков по указателю.
2. Отсутствие изменения К_{III} РН в автоматическом режиме.

При отказе:

- доложите диспетчеру УВД об отказе КВС, КВС-БР (2П)
- перед заходом на посадку при возможности создайте переднюю центровку КВС
- после третьего разворота на скорости 270...315 км/ч выпустите предкрылки КВС-2П
- перед входом в глиссаду на скорости 250...285 км/ч выпустите внутренние секции закрылков в посадочное положение (30°/0°) с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220...255 км/ч КВС-2П
- переключите К_{III} РН в положение ПОЛН вручную КВС
- не превышайте ограничений по скорости и углу атаки КВС
- 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° КВС
- при заходе на посадку и посадке выдерживайте скорости, приведенные в табл. 5.1*) КВС
- посадку выполняйте практически без выравнивания КВС
- на высоте 1...2 м плавно установите РУД в положение МГ 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°/0° 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

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.5. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДОК 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	KBC
- дождите диспетчера УВД об отказе	KBC, KBC-БР(2П)
- примите решение о посадке на ближайшем аэродроме	KBC
- управление самолетом осуществляйте с места КВС	KBC
- управление с места 2П осуществляйте, отслеживая положение левого штурвала по элеронам	2П
- при завершении полета не допускайте выхода самолета на угол атаки больше 9-10° по УАП (возможно кренение самолета)	KBC
- 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	KBC
- посадку при боковом ветре выполняйте с устранением угла упреждения после касания, до опускания передней опоры	KBC

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

КВС
КВС, КВС-2П
КВС

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-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.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

При отказе в начале выпуска закрылков в положение $10^0/25^0$:

- удерживайте самолет от кренения и разворота КВС
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале, если она включена КВС
- доложите диспетчеру УВД об отказе КВС, КВС-БР (2П)
- после четвертого разворота уменьшите скорость до 255 км/ч и довыпустите от резервной системы внутренние (концевые) закрылки в посадочное положение КВС-2П
- при заходе на посадку выдерживайте скорости в соответствии с табл. 5.2 КВС
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес. КВС, КВС-БМ

При отказе при заходе на посадку в конфигурациях $10^0/25^0$ или $30^0/40^0$:

- удерживайте самолет от кренения и разворота КВС
- отключите САУ, если она была включена КВС
- доложите диспетчеру УВД об отказе КВС, КВС-БР (2П)
- примите решение о продолжении захода на посадку или уходе на второй круг КВС
- при заходе на посадку выдерживайте скорости в соответствии с разд. 4 для двух работающих двигателей. При уходе на второй круг не превышайте ограничений по скорости полета и углу атаки КВС
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес КВС, КВС-2П

При отказе на этапе ухода на второй круг:

- удерживайте самолет от кренения и разворота КВС
- доложите диспетчеру УВД об отказе КВС, КВС-БР (2П)
- полет по кругу выполняйте в ручном режиме в конфигурации, при которой произошел отказ КВС
- при полете по кругу не превышайте ограничений по скорости полета и углу атаки КВС
- после четвертого разворота довыпустите от резервной системы внутренние (концевые) закрылки в посадочное положение КВС-2П
- при заходе на посадку и посадке выдерживайте скорости в соответствии с разд. 4 КВС
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес КВС, КВС-2П

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.7. ФЛОГЕРНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЭЛЕРОНОВ 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 КВС
- доложите диспетчеру УВД об отказе КВС, КВС-БР (2Л)
- примите решение о посадке на ближайшем аэродроме КВС
- не допускайте резких отклонений РВ КВС
- при завершении полета не допускайте выхода самолета на угол атаки больше 9-10° по УАП (возможно кренинение самолета) КВС
- 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

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.8. ЗАКЛИНИВАНИЕ ОДНОЙ ПОЛОВИНЫ РВ

Признаки отказа:

1. Невозможно перемещение штурвальных колонок при управлении рулем высоты.
2. При полете в автоматическом режиме (САУ) возможно загорание табло ОТКЛЮЧИ АП - УСИЛИЕ и (или) ТАНГАЖОМ 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 | KBC-2П |
| - рассоедините штурвальную рукоятку РУЛЬ ВЫСОТЫ. РАССОЕДИНЕНИЕ БОРТОВ. При этом загорается табло ШТУРВАЛЫ РАССОЕДИНЕНЫ | KBC-2П |
| - примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме | KBC |
| - доложите диспетчеру УВД о заклинивании РВ и принятом решении | KBC, KBC-БР (2П) |
| - парируйте возмущение самолета, возникшее в период рассоединения управления, используйте триммер РВ | KBC, KBC-2П |
| - управляйте самолетом с рабочего места, имеющего исправную систему управления РВ | KBC, KBC-2П |
| - заход на посадку выполните с закрылками, выпущенными на $10\frac{9}{25}^{\circ}$, на скоростях 240–255 км/ч | KBC |
| - 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 V_y более 3 м/с, быстрого изменения режима работы двигателей) | KBC |
| - произведите приземление (скорость приземления 220–235 км/ч) | KBC |
| - после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес | KBC, KBC-2П |

5.9. РАССОЕДИНЕНИЕ ПРОВОДКИ УПРАВЛЕНИЯ РВ(ФЛЮГИРОВАНИЕ 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 КВС
- докажите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении КВС, КВС-БР(2П)
- отключите САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале, если она была включена КВС
- сохраняйте, по возможности, исходный режим полета, пилотирование осуществляйте плавным отклонением РВ с одновременным отклонением триммера РВ КВС
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными на $10^0/25^0$, на скоростях в соответствии с табл. 4.13 КВС
- при заходе на посадку учитывайте пониженную эффективность РВ (примерно в два раза) и не допускайте быстрого изменения скорости и режима работы двигателей КВС
- перед посадкой, до НПМ, 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 КВС
- после приземления используйте реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес КВС, КВС-2П

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

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.10. ПОЛЕТ С ОТКАЗАВШИМИ ГЕНЕРАТОРАМИ

Признаки отказа:

- I. 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 УСИЛИТЕЛЬНЫЕ ЗНАЧЕНИЯ ЧИСЛА "М" НЕ ИНДИЦИРУЮТСЯ. В СВЯЗИ С ЭТИМ ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ ДО ВЫСОТЫ 7800 м ВЫПОЛНЯЙТЕ НА СКОРОСТЯХ, НЕ ПРЕВЫШАЮЩИХ ЗНАЧЕНИЕ $V_{\text{пр}}$, 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 САМОРЕКОМ), ПРИ ЭТОМ РУКОВОДСТВУЙТЕСЬ РЕКОМЕНДАЦИЯМИ подр. 8.3, п. 4.7.
 2. УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ПИТАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, ПОДКЛЮЧЕННЫХ 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

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5. II. НЕУБОРКА ИНТЕРЦЕПТОРА № 6 (5) ИЗ
ОТКЛОНЕННОГО 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 $\delta_3 = 0^\circ/0^\circ$ и $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$ заход на посадку и посадку выполните с $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$ согласно подразд. 4.25
- при отказе в конфигурации $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ до входа в глиссаду примите решение о доуборке закрылков до положения $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$ (скорости захода на посадку и посадке выдерживайте согласно подразд. 4.25) или продолжении захода с $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$
- при отказе на глиссаде продолжайте заход на посадку и посадку с $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ по рекомендациям разд. 4 для двух работающих двигателей

КВС
КВС
КВС, КВС-БР(2И)
КВС, Э

КВС, КВС-2И

КВС, Э

AH-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.12. РАССОЕДИНЕНИЕ ШГУРВАЛЬНЫХ КОЛОНКОК

Признаки рассоединения:

1. Загорится табло ШТУРВАЛЫ РАССОЕДИНЕНЫ .
2. Отсутствует жесткая связь и синхронность при перемещении штурвалов.

При рассоединении штурвалов:

- отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале КВС
 - удерживайте штурвал в балансировочном положении. Помогайте управлять тангажом только по команде КВС 2П
 - 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 КВС
 - доложите диспетчеру УВД об отказе и принятом решении КВС, КВС-БР(2П)
 - управление самолетом выполняйте с места КВС в соответствии с подразд. 5.9 КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.13. ОБРЫВ ТРАНСМИССИИ ПРЕДКРЫЛКОВ

Признаки отказа:

- I. 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
- дождите диспетчера 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

При отказе в начале выпуска закрылков в положение $\delta_3 = 10^{\circ}/25^{\circ}$ и при полете в конфигурации $\delta_3 = 10^{\circ}/25^{\circ}$ при заходе на посадку:

- парируйте кренение самолета отклонением элеронов
- отключите САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале
- дождите диспетчера 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 $\delta_3 = 30^{\circ}/40^{\circ}$ при заходе на посадку:

- парируйте кренение самолета отклонением элеронов
- отключите САУ, если она была включена
- дождите диспетчера УВД об отказе
- заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_3 = 30^{\circ}/40^{\circ}$ 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
- дождите диспетчера УВД об отказе
- полет по кругу выполняйте с $\delta_3 = 10^{\circ}/25^{\circ}$.

КВС
КВС, КВС-БР,
КВС-2П
КВС, КВС-2П

При необходимости доуберите закрылки до нулевого положения

- заход на посадку и посадку выполняйте с $\delta_3 = 10^{\circ}/25^{\circ}$ на скоростях, рекомендованных в табл. 5.1

КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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-II-ПБ.
2. Расхождение показаний приборной скорости УСИМ КВС и 2П и КУС-730/II00 штурмана.

При отказе:

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

КВС, КВС-БР(2П)

КВС, 2П, III

КВС-III

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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-ЗОП, и по курсовой системе КВС
- продублируйте отключение САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале и КВС
- директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ
- примите решение о посадке на ближайшем аэродроме КВС
- докладите диспетчеру УВД об отказе КВС, КВС-БР(2П)
- при отказе на глиссаде примите решение о продолжении захода КВС
- на посадку в ручном режиме или уходе на второй круг

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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 блокера "АГ" на ПКП КВС (2П).
3. Расхождение показаний АГР-74 с исправным ПКП и ДА-ЗОП (возможно выпадение блокера АГ на АГР-74).

При отказе:

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

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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 отключении САУ.

При отказе:

- выведите самолет в прямолинейный полет без скольжения по ДА-ЗОП и АГР-74 и изменения курса по ПНП и РМИ
 - определите исправный авиагоризонт сравнением показаний авиа-горизонта КВС (2П) с АГР-74 и ДА-ЗОП
 - 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 визуаль-ной ориентировки уйдите на второй круг по исправному АГ и ДА-ЗОП
- | | |
|--|-----------------|
| | КВС |
| | КВС-2П |
| | КВС |
| | КВС |
| | КВС, КВС-БР(2П) |
| | КВС |
| | КВС |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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

АН-74

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 блокеры "КС" на ПНП.

ПРИМЕЧАНИЕ. Отказ возможен без загорания табло и выпадания блокеров. 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 ЛЭП (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 произошедшего 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 широтах

ВНИМАНИЕ! УЧИТЫВАЙТЕ, ЧТО ПРИ ЭТОМ:

- поступает недостоверная информация от магнитных датчиков курса;
- отсутствует информация бортовых средств ближней навигации "ВЕЕР", 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

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.20. ОБЕСТОЧИВАНИЕ АВАРИЙНОЙ ШИНЫ ЛЕВОГО РУ 27 В

Признаки отказа:

1. Загорается большое количество жёлтых табло при отсутствии загорания ЦСО у КВС.
2. Горит табло ЛЕВ ДВИГ - ПЕРЕГРЕВ, поникаются 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 МНЕМОТАБЛО МЕХАНИЗАЦИИ;
- НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЯ К_шРН И УПРАВЛЕНИЯ ТРИММЕРОМ ЭЛЕРОНОВ;
- НЕТ СИГНАЛИЗАЦИИ РЕЗЕРВНОГО ОСТАТКА ТОПЛИВА, НЕ РАБОТАЮТ ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ТРЕТЬЕЙ ОЧЕРЕДИ (№ 2 - ПРАВОГО ПОЛУКРЫЛА И № 1 - ЛЕВОГО ПОЛУКРЫЛА);
- ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ НЕ РАБОТАЮТ АРК № I, "КУРС МИ-70" № I И НЕТ ИНФОРМАЦИИ О ПРОЛЕТЕ МАРКЕРНЫХ МАЯКОВ;
- ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ НЕ ВЫДВИГАЕТСЯ ЛЕВАЯ ФАРА И НЕТ РУЛЬНОГО 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 СИГС.

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-75-15НБ, 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 УЧИТАЙТЕ, ЧТО:

- отсутствует индикация СВС по всем параметрам;
- не работают ДИСС, РЛК "БУРАН", РСДН, РСБН (дальность), "КУРС МП" № 2, АРК № 2, РВ № 2;
- не работает мнемосигнализация щитка выработки топлива.

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

КВС, Э

Действительно: все

5. стр. 27
л.р. 20/95
И.Т

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.22. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ДВУХ ОСНОВНЫХ ШИН

TPI И ТР2 РУ 36 В

Признаки отказа:

1. Загораются табло: НЕРЕМ ТОК ПРОВЕРЬ, ЦСО, ТР1 ОТКЛ, ТР2 ОТКЛ, КУРС СИСТ № 2 – ОТКАЗ, КУРСЫ ПРОВЕРЬ, КРЕНЫ УПРАВЛЯЙ и другие табло потребителей.
2. Выпадают блокеры "КС" на ПНП.

При обесточивании двух основных шин учитывайте, что не работают:

- ПНП левый, правый и штурмана;
- индикация числа М и $V_{M.D.}$ УСИМ;
- "Курс МП" № 2;
- курсовая система (правая);
- САУ;
- указатель поворота на правом ДА-ЗОН;
- БКК-І8;
- 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 | КВС |
| - примите решение о посадке на ближайшем аэродроме и доложите диспетчеру об отказе и принятом решении | КВС, КВС-БР (2П) |
| - пилотируйте самолет с использованием курсовой системы № I, АРК № I, РСДН (ввод данных вручную), КУРС МП № I | КВС, Ш |
| - произведите посадку в соответствии с рекомендациями разд 4 для двух работающих двигателей | КВС, Э |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.23. ОБЕСТОЧИВАНИЕ ОСНОВНОЙ ШИНЫ ПРАВОГО РУ 27 В ПРИ ПОЛЕТАХ

В СЕВЕРНОМ ПОЛУШАРИИ НА ШИРОТАХ ОТ 80° И БЛЕ

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.

КВС, КВС-ЕР (2П)

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОЛЕТЕ И ПОСАДКЕ УЧИТАВАТЕ, ЧТО:

- ПОС НЕ РАБОТАЕТ;
- НЕ РАБОТАЕТ АВТОМАТИКА ВЫРАБОТКИ ТОПЛИВА, ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ И П ОЧЕРЕДЕНИЯ 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 № I, ЕСФК № I, КУС-73С/ИИСС, астрокомпасу, "Курс МП" № I

КВС, Э

Действительно: все



Стр. 29
Апр 20/95
ИМТ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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

Признаки отказа:

1. Загорается табло КОНЦ ЗАКР - ОТКАЗ УПР, ЦСО.
2. Неперестройка ограничителей максимально допустимой скорости.
3. Неперестройка ограничителей при уборке в полетную конфигурацию механизмов К_Ш РН.
4. Ощущения пилотов.

При отказе:

На валете:

- докладите диспетчеру УВД КВС, КВС-БР (2П)
- примите решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме КВС
- полет на запасной аэродром выполняйте в соответствии с рекомендациями табл. 7.4, не превышая скорость 345 км/ч КВС
- заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками в конфигурации 10°/19° КВС, Э
- величину скорости захода на посадку выдерживайте согласно табл. 4.I3 КВС

При уходе на второй круг:

- докладите диспетчеру УВД КВС, КВС-БР (2П)
- уход на второй круг и полет по кругу выполняйте с закрылками в конфигурации δ₃ = 10°/40° на скорости 175...225 км/ч КВС, Э
- после четвертого разворота выпустите внутренние закрылки в положение 30° КВС-2П
- заход на посадку и посадку выполните с закрылками 30°/40° в соответствии с рекомендациями разд. 4 для двух работающих двигателей КВС, Э

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.25. ОТСУТСТВИЕ ВИДИМОСТИ ЧЕРЕЗ СТЕКЛО

С МЕСТА КВС

Признаки отказа:

Отсутствие видимости через
стекло.

При отказе:

- примите решение о продолжении полета
 - дождите диспетчера 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 осуществляют 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

АН-74

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 КОЛЬЦЕВ 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 УВОРКОЙ ЗАКРЫЛКОВ В ПОЛОЖЕНИЕ 10°/25° 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 РЕКОМЕНДАЦИЕЙ 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 колцевания 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

АН-74-200

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 концевые закрылки в посадочное положение в два приема с таким расчетом, чтобы при выпуске закрылок в положение 0°/25° скорость достигла 250–285 км/ч, а в конце выпуска закрылок (0°/40°) – 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°/40°. ПРИ ПОЛЕТЕ ПО КРУГУ ПОЛОЖЕНИЕ ЗАКРЫЛКОВ НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ.

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

АН-74

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-элеронов, 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, 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 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 вручную 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 ЗАСТОП" И ПОГАСАНИЮ ТАБЛО "I-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП" И "ПЕДАЛИ - В НЕЙТРАЛЬ".

При отказе левой и правой гидросистем:

Продублируйте закрытие крана колпцевания

КВС

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

КВС, КВС-БР (2П)

Перед заходом на посадку, при возможности, создайте переднюю центровку

Откройте вентиль сети реверса

КВС-БМ

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

КВС-БМ

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

КВС, КВС-2П

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 закрылок скорость достигла 220-255 км/ч. При выпуске закрылок обеспечивайте балансировку самолета триммером РВ

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:

КВС, Э

- скорость при заходе на посадку и посадке выдерживайте согласно табл. 5.4 (при $v_{зп} \alpha = 7,5-8,5^{\circ}$ по УАП, а при $v_{пос} \alpha \leq 11^{\circ}$), пилотирование и управление двигателями выполняйте плавно во избежание непреднамеренной раскачки и взмывания самолета перед приземлением. При наличии бокового ветра перед приземлением полностью устраните угол упреждения;
- направление на пробеге выдерживайте 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 ДОПУСТИМАЯ ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ - 15 МИН.
4. ПОСЛЕ НЕПРЕРЫВНОЙ РАБОТЫ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ В ТЕЧЕНИЕ 15 МИН ПРИ $T_{НВ} > 30^{\circ}\text{C}$ ЗАПИШИТЕ В БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ ДАТУ, УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПОЛЕТА. ДАЛЬНЕЙШАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ПОСЛЕ РАБОТЫ НА УКАЗАННОМ РЕЖИМЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

АН-74

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 (закрытым) индикаторе "оцифровомером".
4. Уменьшена масса топлива в баке 3 очереди этого полукрыла. (Возможно загорание табло МТЗЕРВ ОСТАТОК ТОПЛ. ЦСО).

При отказе:

- перейдите на ручное управление выработкой, не включайте насос 2 очереди бака с загазованным краном | КВС-2Л
 - откройте кран кольцевания для подачи топлива на оба двигателя из бака 2 очереди с исправным (открытым) краном | КВС-2Л
 - выключите насос 3 очереди полукрыла с отказавшим краном 2 очереди | КВС-2Л
 - парируйте краны с помощью склонением залежей, снимая усилия триммеров | КВС
 - рассчитайте дальность и продолжительность полета (см. разд. 7) | КВС, III
 - примите решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме, учитывая незавершаемый остаток топлива | КВС
 - доложите диспетчеру УВД о принятом решении | КВС, КВС-БР (2Л)
 - после выработки топлива из бака 2 очереди включите отключеные насосы 3 очереди и закройте кран кольцевания | КВС-2Л
 - 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

5. Стр. 3,
Июль 15/96



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТИЮ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.29. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ И АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ПОС ПЛАНИРА И ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДВИГАТЕЛЯ.

Признаки отказа:

1. Горит лампа **ЛВД ДВИГ - ОТКАЗ** (ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ).
2. Горит тасм. **ОБЛЕДЕНЕНИЕ**.
3. Гоит тасм. индикатора ПОС крыла и оперения.

При отказе:

- | | |
|--|-----------------|
| - доложите диспетчеру УВД | МК, КВД-БР (24) |
| - выполните требования подразд. 5.24 | КБС, 0 |
| - убедитесь в отсутствии обледенения | МК, 27 |
| - отключите ПОС плачка . ИСС воздушно-засорителей другую, если обледенение отсутствует | МК, 24 |
| - полет при наличии обледенения выполняйте в соответствии с подразд. 5.1.7 | КБС, 3 |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.30. САМОПРОИЗВОЛЬНЫЙ ВЫПУСК ОДНОЙ ИЗ ОПОР С ОТКРЫТИЕМ

СТВОРКИ ШАССИ В ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ

Определяется по поведению самолета, сигнализации уборки-выпуска шасси и визуально.

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)

КВС

КВС, КВС-2П

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 СТВОРОКИ, УСТАНОВИВ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ РЕЗЕРВНОГО ВЫПУСКА ШАССИ В ПОЛОЖЕНИЕ "ВЫПУСК ШАССИ", А ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ РЕЗЕРВНОГО ЗАКРЫТИЯ СТВОРОК В ПОЛОЖЕНИЕ "ЗАКРЫТИЕ СТВОРОК" ДО КОНЦА ПОЛЕТА. ЕСЛИ НАБЛЮДАЮТСЯ СЛЕДЫ ЖИДКОСТИ В НИШЕ ШАССИ ИЛИ ОТМЕЧАЕТСЯ ПО УКАЗАТЕЛЯМ УМЕНЬШЕНИЕ КОЛИЧЕСТВА ЖИДКОСТИ В ГИДРОВАКАХ, ВЫПУСТИТЕ ШАССИ ОТ МЕХАНИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ, ПОДТЯНите СТВОРОКИ 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-БР(2П)

КВС, Э

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 полукомплект ЕСФК-І, выключив изд. 802.
- в полете контролируйте ТКМС и при необходимости проводите коррекцию курса в НВС-74

КВС, КВС-ЛР (2П)

Ш

КВС, Ш

Ц

Действительно: все

5. Стр. 40
Апр 20/95
ПМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

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_1 ,
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 выдерживайте отклонением РН, элеронов,
односторонним торможением колес шасси

КВС
КВС-2И
КВС
КВС
КВС

Если отказ произошел на пробеге:

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

КВС
КВС

КВС,
КВС-БР (2И)

Доложите диспетчеру об отказе

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 ОТКРОЛ; ЦСО.
2. Гаснут табло: НАСОС-ЛЕВЫЙ, КРАН КОЛЬЦЕВ 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 40 кгс/см² гидроаккумуляторе аварийного торможения (по указателю).

ВНИМАНИЕ! ПРИ ЗАГОРАНИИ ТАБЛО "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" НА ГЛІССАДЕ 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 КРУГА ОПРЕДЕЛИТЕ ХАРАКТЕР ОТКАЗА И ВЫПОЛНИТЕ 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: <ul style="list-style-type: none">- 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°/40° 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 выдерживайте скорость 180-225 км/ч- пилотируйте при посадке плавно, при наличии бокового ветра перед приземлением полностью устраним угол упреждения, после приземления плавно опустите переднюю опору шасси- торможение колесами выполняйте сразу после опускания передней опоры- направление на пробеге выдерживайте отклонением РН, управлением передней опоры шасси- после освобождения ВПП остановите самолет и отключите насосную станцию	КВС, Э

- 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°/40°. 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 ТНВ $\geq 30^{\circ}\text{C}$ ЗАПИШИТЕ В БОРТОВОЙ ЖУРНАЛ ДАТУ, УСЛОВИЯ И ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ПОЛЕТА. ДАЛЬНЕЙШАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ПОСЛЕ РАБОТЫ НА УКАЗАННОМ РЕЖИМЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

AH-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 КВС, Э
 - включите сигнал бедствия КВС
 - доложите диспетчеру УВД КВС-БР (2П)
 - переключатель АРД установите в положение ОТКЛ КВС-БР (2П)
 - выполните экстренное снижение в соответствии с рекомендациями п. 4.14 КВС, Э
 - окажите помощь пассажирам при использовании кислородных масок БР, БМ
 - переключатель АРД установите в положение РЕЗЕРВ 2П
 - примите решение о выполнении посадки на аэродроме назначения или на ближайшем аэродроме КВС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

5.35. ЗАГОРАНИЕ НА РАЗБЕГЕ ($v \leq v_L$) 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

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

- 6.1. АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ
- 6.1.1. Правила пользования аварийными контрольными картами
- 6.1.2. Сводка аварийных контрольных карт
- 6.2. ПОЖАР НА САМОЛЕТЕ
 - 6.2.1. Пожар в полете
 - 6.2.1.1. Общие сведения
 - 6.2.1.2. Пожар в гондоле двигателя (в вентиляторном или газогенераторном отсеке)
 - 6.2.1.3. Пожар в отсеке ВСУ
 - 6.2.1.4. Пожар в кабинах
 - 6.2.2. Пожар на земле
- 6.3. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ И ПОС ПЛАНЕРА В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНИЯ
- 6.4. ОТКАЗ ДВУХ ДВИГАТЕЛЕЙ
- 6.5. ПОСАДКА С НЕИСПРАВНЫМ ШАССИ
 - 6.5.1. Общие сведения
 - 6.5.2. Посадка с неисправной или убранный передней опорой шасси
 - 6.5.3. Посадка с одной невыпущеной основной опорой шасси
 - 6.5.4. Посадка с невыпущенными основными опорами шасси и выпущенной передней опорой
 - 6.5.5. Посадка на фюзеляж
- 6.6. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ И СНИЖЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБОГРЕВА ОДНОГО ИЗ НОСКОВ ПРЕДКРИЛКОВ, А ТАКЖЕ ОДНОГО ИЗ ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДРЕНАЖА ТОПЛИВНЫХ БАКОВ
- 6.7. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШУ
 - 6.7.1. Общие сведения
 - 6.7.2. Действия экипажа перед посадкой
 - 6.7.3. Выполнение аварийной посадки
 - 6.7.4. Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание
 - 6.7.5. Действия при аварии на земле
- 6.8. ПОСАДКА НА ВОДУ
 - 6.8.1. Общие сведения

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- 6.8.2. Действия экипажа перед посадкой**
- 6.8.3. Выполнение посадки на воду**
- 6.8.4. Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание**
- 6.9. ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ И МЕХАНИЗМОМ
ИЗМЕНЕНИЯ К_ш РН**
- 6.10. САМОПРОИЗВОЛЬНАЯ ПОДАЧА ОГНЕГАСЯЩЕГО ВЕЩЕСТВА
ВО ВСЕ ПОЖАРОЗАЩИТНЫЕ ОТСЕКИ**

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.I. АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ

6.I.I. Правила пользования аварийными контрольными картами

6.I.I.1. Аварийные контрольные карты являются средством организации срочных действий экипажа, необходимых в аварийных ситуациях и при возникновении наиболее серьезных неисправностей, представляющих непосредственную угрозу безопасности полета.

В указанных чрезвычайных обстоятельствах безопасность полета определяется четкостью выполнения комплекса операций, проводимых экипажем под руководством командира воздушного судна, обязательный перечень и последовательность которых приведены в картах.

6.I.I.2. В Аварийных контрольных картах указаны обобщенные условные наименования необходимых операций. Рядом с наименованием каждой карты приведена ссылка на соответствующий подраздел РЛЭ, содержащий подробное изложение всего комплекса аварийных действий (развернутое содержание), предусмотренного данной картой.

6.I.I.3. Пункты карты, отмеченные звездочкой (*), являются первоочередными и должны быть заучены на память командиром воздушного судна, вторым пилотом и бортмехаником, чтобы в случае возникновения необходимости, выполнить их в надлежащей последовательности и объеме без потерь времени.

6.I.I.4. При возникновении обстоятельств, предусматривающих использование аварийных контрольных карт:

- член экипажа, обнаруживший признаки соответствующей ситуации, немедленно докладывает об этом командиру воздушного судна;
- на основании полученного доклада и (или) непосредственного наблюдения КВС четко информирует экипаж о характере возникшей ситуации и подает команду: "Экипаж, по карте!", одновременно приступая к зачитыванию на память первоочередных операций, предусмотренных аварийной контрольной картой (по указанию КВС эти пункты карты может зачитывать второй пилот);
- по данной команде соответствующие члены экипажа выполняют оглашаемые КВС пункты карты, а затем остальные предусмотренные картой операции, обращая особое внимание на своевременность, последовательность и точность действий, предписанных им развернутым содержанием карты.

О выполненных действиях члены экипажа докладывают КВС в соответствии с указаниями, приведенными в развернутом содержании карты;

- при наличии резерва времени после выполнения первоочередных операций КВС подает команду одному из членов экипажа зачитать текст соответствующей аварийной контрольной карты, чтобы напомнить экипажу основные предписанные действия и обеспечить возможность проверки их выполнения.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.1.2. Сводка аварийных контрольных карт

ПОЖАР В ГОНДОЛЕ ДВИГАТЕЛЯ (В ВЕНТИЛЯТОРНОМ ИЛИ ГАЗОГЕНЕРАТОРНОМ ОТСЕКЕ) (6.2.1.2)

<u>*<u>(I)</u></u>	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) горящего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	KBC, KBC-2П
<u>*<u>(2)</u></u>	Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	KBC
<u>*<u>(3)</u></u>	Экстренное снижение	выполнить	KBC
<u>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.</u> ДЕЙСТВИЯ ПО П. (4)-(13) ПРОИЗВОДИТЬ ОДНОВРЕМЕННО С ЭКСТРЕННЫМ СНИЖЕНИЕМ			
<u>*<u>(4)</u></u>	Подкачивающие насосы горящего двигателя	выключить	2П
<u>*<u>(5)</u></u>	Срабатывание огнетушителя первой очереди	проконтролировать	KBC, 2П, ЕМ
<u>*<u>(6)</u></u>	<u>Если автоматическое срабатывание огнетушителя не произошло - кнопку-табло горящего отсека</u>	нажать	KBC, KBC-ЕМ
<u>*<u>(7)</u></u>	Секундомер	включить	KBC
<u>*<u>(8)</u></u>	Генераторы остановленного двигателя	отключить	KBC
<u>*<u>(9)</u></u>	Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
<u>*<u>(10)</u></u>	СКВ грузовой кабины	отключить	2П
<u>(II)</u>	<u>Если в течение 15 с пожар не потушен -</u> <u>кнопку разрядки огнетушителя второй очереди</u>	нажать	KBC, KBC-ЕМ
<u>(I2)</u>	Ликвидацию пожара	проконтролировать	KBC, 2П, ЕМ
<u>(I3)</u>	<u>Если пожар потушен огнетушителем первой очереди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ, а затем в положение ГОТОВ</u>	установить	KBC, KBC-ЕМ
<u>(I4)</u>	<u>При повторном пожаре - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди</u>	нажать	KBC, KBC-ЕМ
<u>(I5)</u>	<u>Если пожар потушен огнетушителем второй очереди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ, а затем в положение ГОТОВ</u>	установить	KBC, KBC-ЕМ
<u>(I6)</u>	Сигнал бедствия	включить	KBC
<u>(I7)</u>	Диспетчеру УВД	должность	KBC-ЕР (2П)
<u>(I8)</u>	Посадку на ближайшем аэродроме	произвести	KBC, Э

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОЖАР В ОТСЕКЕ ВСУ (6.2.1.3)

*(1) Кнопку ОСТАНОВ ВСУ на I-2 с	нажать	KBC, KBC-BM
*(2) Пожарный кран ВСУ	закрыть	KBC, KBC-B
*(3) Экстренное снижение	выполнить	KBC, Э
<u>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.</u> ДЕЙСТВИЯ ПО П. (4)-(12) ПРОИЗВОДИТЬ ОДНОВРЕМЕННО С ЭКСТРЕННЫМ СНИЖЕНИЕМ		
*(4) Выключатель НАСОС ВСУ в положение ОТКЛ	установить	KBC, KBC-B
*(5) Срабатывание огнетушителя первой очереди	проконтроли-ровать	KBC, 2П, Б
*(6) <u>Если автоматическое срабатывание огнетушителя не произошло</u> - кнопку-табло "ВСУ"	нажать	KBC, KBC-BM
*(7) Секундометр	включить	KBC
*(8) Генератор ВСУ	отключить	KBC, KBC-BM
(9) <u>Если в течение 15 с пожар не потушен</u> - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди.	нажать	KBC, KBC-BM
(10) Погасание пожара	проконтроли-ровать	KBC, 2П, БМ
(II) <u>Если пожар потушен огнетушителем первой очереди</u> - главный переключатель системы в положение ОТКЛ, а затем в положение ГОТОВ	установить	KBC, KBC-BM
(I2) <u>При повторном пожаре</u> - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди	нажать	KBC
(I3) <u>Если пожар потушен огнетушителем второй очереди</u> - главный переключатель системы в положение ОТКЛ, а затем в положение ГОТОВ	установить	KBC, KBC-BM
(I4) Сигнал бедствия	включить	KBC
(I5) Диспетчеру УВД	должовать	KBC-BP(2П)
(I6) Посадку на ближайшем аэродроме	произвести	KBC; Э

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОЖАР В КАБИНАХ (6.2.1.4)

*--> 1) Кислородные маски	надеть	KBC, Э
*(2) На БК0-5 клавишу 100 % - СМЕСЬ в положение 100 %	установить	KBC, Э
*(3) На БК0-5 кнопку АВАРИЙНАЯ ПОДАЧА по направлению стрелки	поворнуть	KBC, Э
*(4) Команду пассажирам (при необходимости) надеть кислородные маски	подать	KBC
5) Дымозащитные очки	надеть	KBC, Э
*(6) Экстренное снижение	выполнить	KBC

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ДЕЙСТВИЯ ПО П. (7)-(9) ПРОИЗВОДИТЬ ОДНОВРЕМЕННО С ЭКСТРЕННЫМ СНИЖЕНИЕМ

*(7) Ручные огнетушители	применить	2П, ЕМ
*(8) В СКВ максимальный расход воздуха	установить	2П
*(9) Подачу воздуха через нижние короба	включить	2П
(10) Сигнал бедствия	включить	KBC
*(11) На высоте ниже 4200 м аварийную разгерметизацию	включить	2П
(12) Правую форточку	открыть	2П
(13) Аварийную разгерметизацию	отключить	KBC-2П
(14) Диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-БР (2П)
(15) Посадку на ближайшем аэродроме	произвести	KBC

Действительно: все



6. Стр. 7/8
Май 20/91

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ И ПОС ПЛАНЕРА В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНИЯ (6.3)

В горизонтальном полете

Развороты выполнять с креном не больше 15° .

Удельная дальность уменьшается на II % по сравнению с указанной в РЛЭ (см. разд. 7, рис. 42)

Практический потолок уменьшается на 1000 м по сравнению с указанным в РЛЭ (см. разд. 7, рис. 34).

*(1)	Диспетчеру УВД	должен	KBC, KBC-BM, (2П)
*(2)	Самолет от разворота и кренения	удерживать	KBC
*(3)	САУ	отключить	KBC
*(4)	Самолет триммерами	сбалансировать	KBC
*(5)	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
*(6)	Генераторы остановленного двигателя	отключить	KBC
*(7)	Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2П
*(8)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
*(9)	СКВ грузовой кабины	отключить	2П
(10)	Меры для выхода из зоны обледенения	принять	KBC
(II)	Режим двигателя $II5^{\circ}$ по ИП-33 при необходимости	использовать	KBC
(I2)	ВСУ на высоте не более 6000 м со щитом аварийного запуска ВСУ	запустить	KBC, KBC-BM
(I3)	Генератор ВСУ на бортсеть	подключить	KBC
(I4)	Эшелон вне зоны обледенения	занять	KBC
(I5)	Скорость 310-390 км/ч	обеспечить	KBC
(I6)	Симметричную выработку топлива	обеспечить	KBC-BM, KBC-2П
(I7)	Решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	принять	KBC

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

На снижении и посадке

Пилотировать самолет плавно, не допуская резких движений рычагами управления.

Не изменять вертикальную перегрузку больше чем на $\pm 0,25$.

Не допускать скольжения больше одного диаметра шарика по указателю скольжения.

Не допускать крена больше 15° .

При положении закрылков 0° не превышать угол атаки 10° .

При положении закрылков $10^{\circ}/25^{\circ}$ не превышать угол атаки 11° .

(18)	На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	установить	KBC, KBC-BM
(19)	Скорость 350-390 км/ч	обеспечить	KBC
(20)	Характеристики снижения (см. табл. 4.I2)	учитывать	KBC
(21)	Выработку топлива, по возможности, для уменьшения посадочной массы до $m \leq 29$ т	произвести	KBC
(22)	Полет по кругу на скорости 310-345 км/ч (для полетных масс 22-29 т)	выполнить	KBC
(23)	После третьего разворота шасси и предкрышки	выпустить	KBC-2П
(24)	Четвертый разворот	выполнить	KBC
(25)	Своевременную балансировку при выпуске закрылков	обеспечить	KBC
(26)	В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$	начать	KBC-2П
(27)	Скорость к концу выпуска закрылков до величины 250-280 км/ч	уменьшить	KBC
(28)	Режим работы двигателя до $n_B = 72-75\%$ на 3-5 с при: a) $t_{n.B}$ выше минус 10°C	увеличить один раз	KBC

Действительно: все

Н-74

ВОДСТВО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6)	инус 10°	увеличить два раза	KBC
(29)	и поса- щ	на скорос- ти	выполнить
(30)	вания на й устано- равниванием в положе-	з 6-5 м РУД на ПМГ	произвести
(31)	угле аль. $\alpha \leq 11^0$	установить	KBC
(32)	включить	KBC	
(33)	выпустить	KBC, KBC-БМ	
(34)	применить	KBC, KBC-БМ	
(35)	передние опоры шасси	выдерживать	KBC
(36)	требует - зажига- - огни. - кости.	н леронов и торн	KBC, KBC-2П
(37)	в концах не более 10° двигателя	см колес и руления, но илиги работающего	выключить



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОТКАЗ ДВУХ ДВИГАТЕЛЕЙ (6.4)

При отказе двух двигателей:

- аккумуляторные батареи обеспечивают питание потребителей, подключенных к аварийной шине, в течение 30 мин с учетом двух попыток запуска ВСУ;
- развороты выполнять с креном не больше 30°;
- посадку вне аэродрома производить с убранными шасси и закрылками или выпущенным по усмотрению КВС шасси.

*(1)	Секундомер	включить	КВС
(2)	Скорость на снижении в зависимости от высоты полета и массы самолета согласно табл. 6.1	установить	КВС
(3)	Разворот в сторону ближайшего аэродрома или площадки для вынужденной посадки	выполнить	КВС

Таблица 6.1

Высота, м	Скорость в км/ч при массе, т				Вертикальная скорость, м/с	Расстояние, пройденное при снижении, км	Время снижения, мин
	22	28	33	35			
10000	285	315	340	350	13-18	105	22-15
9000	285	315	340	350	11-15	90	20-14
8000	280	315	340	350	10-13	75	19-13
7000	280	310	335	345	9-12	65	17-12
6000	280	310	335	345	9-11	55	15-10
5000	280	310	335	345	8-10	45	12-9
4000	275	305	330	340	7-9	30	10-8
3000	275	305	330	340	7-9	25	7-5
2000	275	305	330	340	6-8	10	4-3
1000	275	305	330	340	6-8	7	2
500	275	305	330	340	6-8	0	0

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) Рычаги СТОП ПРАВ И СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
(5) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
(6) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
(7) Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
(8) Отбор воздуха от обоих двигателей	отключить	2П
(9) СКВ грузовой кабины	отключить	2П
(10) Сигнал бедствия	включить	KBC
(II) Диспетчеру УВД	докладывать	KBC, KBC-БР(2П)
(I2) Возможность захода на посадку по расположаемой дальности планирования с учетом выхода на ДПРМ на $H \geq 1600$ м	оценить	KBC, III
(I3) ВСУ на $H \leq 6000$ м со щитка аварийного запуска	запустить	KBC, KBC-БМ
I (I4) Генератор ВСУ на бортсеть	подключить	KBC
(I5) Команду пассажирам занять свои места	подать	KBC
(I6) Табло ЗАСТЕНУТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(I7) Связь с ближайшим аэродромом	установить	KBC, KBC-2П
(I8) Условия посадки	запросить	KBC, KBC-2П
(I9) На высотомерах давление аэродрома посадки	установить	KBC, 2П, III
(20) АРК на ДПРМ аэродрома посадки	настроить	KBC-III
(21) Самолет на ДПРМ	довернуть	KBC
(22) Располагаемую дальность планирования	оценить	KBC, 2П
(23) Решение о посадке на аэродром или вне аэродрома	принять	KBC
(24) Диспетчеру УВД	докладывать	KBC, KBC-2П
(25) При выходе на ДПРМ на $H \geq 2500$ м снижение по спирали с креном 30° с расчетом выхода на ДПРМ с посадочным курсом на $H = 1600-2500$ м	произвести	KBC

ВНИМАНИЕ! I. ЗА ОДИН ВИТОК СПИРАЛИ ТЕРЯЕТСЯ 850 м ВЫСОТЫ.

2. МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА ДПРМ, ПРИ КОТОРОЙ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ ПОСТРОЕНИЕ ПРЕДПОСАДОЧНОГО МАНЕВРА И ПОСАДКА НА ВПП - 1600 м (ПРИ УДАЛЕНИИ ДПРМ ОТ ВПП НА 4 км).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(26)	Механический выпуск шасси на H = 1500–2500 м	произвести	KBC-2П
(27)	Скорость планирования согласно табл. 6.2	установить	KBC

Таблица 6.2

Посадочная масса, т	22	28	30	33	35
Скорость плани- рования, км/ч	240	270	280	290	300
Вертикальная скорость, м/с	-6,5	-7,0	-7,5	-8,0	-8,5

(28)	Установленную скорость плани- рования до выравнивания (зак- рылки, предкрылки убранны)	выдерживать	KBC
(29)	Пролет ДПРМ: а) в штиль – на высоте 400 м б) при встречном ветре 5–10 м/с – на высоте 450–500 м	обеспечить	KBC
(30)	Пролет БПРМ: а) в штиль – на высоте 100 м б) при встречном ветре 5–10 м/с – на высоте 120 м	обеспечить	KBC
(31)	Выравнивание на высоте 10–15 м	начать	KBC
(32)	Приземление со скоростью на 20–30 км/ч меньше скорости снижения	произвести	KBC
(33)	После приземления самолет на перед- нюю опору шасси	опустить	KBC
(34)	Аварийное торможение колес	применить	KBC

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОСАДКА С НЕИСПРАВНОЙ ИЛИ УБРАННОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ ШАССИ (6.5.2)

(I) Диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-БР(2П)
(2) Массы самолета выработкой топлива	уменьшить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	KBC
(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	проинформировать	KBC-БР(БМ)
(5) На высоте круга отбор воздуха	отключить	KBC-2П
(6) На высоте круга разгерметизацию кабины	произвести	KBC-2П
(7) Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(8) Форточки	открыть	KBC, 2П
(9) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	KBC
(10) Посадку на основные опоры шасси	произвести	KBC
(II) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ , СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
(12) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
(13) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
(14) Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
(15) Штурвалом, отклоненным на себя, носовую часть фюзеляжа от касания с землей как можно дольше ВНИМАНИЕ! ТОРМОЗАМИ НА ПРОБЕГЕ НЕ ПОЛЬЗУЙТЕСЬ.	удерживать	KBC
(16) Направление движения самолета РИ и элеронами	выдерживать	KBC
(17) После опускания носовой части фюзеляжа аварийное торможение	применить	KBC
(18) Самолет	обеспечить	KBC, Э

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОСАДКА С ОДНОЙ НЕВЫПУЩЕННОЙ ОСНОВНОЙ ОПОРОЙ ШАССИ (6.5.3)

(I) Диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-BP (2П)
(2) Массу самолета выработкой топлива	уменьшить	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	KBC
(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	проинформировать	KBC-BP (BM)
(5) На высоте круга отбор воздуха	отключить	KBC-2П
(6) На высоте круга разгерметизацию кабину	произвести	KBC-2П
(7) Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(8) Форточки	открыть	KBC, 2П
(9) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	KBC
(IO) Посадку с небольшим креном на выпущенную основную опору шасси	выполнить	KBC
(II) Переднюю опору шасси	опустить	KBC
(I2) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
(I3) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
(I4) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(I5) Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(I6) Самолет	обеспечить	KBC, Э
(I7) Самолет от сваливания на крыло как можно дольше	удерживать	KBC
(I8) В начале сваливания самолета на крыло аварийное торможение	применить	KBC
(I9) Штурвал по алерону нейтрально	поставить	KBC

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОСАДКА С НЕВЫПУЩЕННЫМИ ОСНОВНЫМИ ОПОРАМИ ШАССИ И ВЫПУЩЕННОЙ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРОЙ (6.5.4)

(1) Диспетчеру УВД	должность	KBC, KBC-BP (2П)
(2) Массу самолета выработкой топлива	уменьшить	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	KBC
(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	пронформировать	KBC-BP (BM)
(5) На высоте круга отбор воздуха	отключить	KBC-2П
(6) На высоте круга разгерметизацию кабины	произвести	KBC-2П
(7) Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(8) Форточки	открыть	KBC, 2П
(9) Переднюю опору шасси	убрать	KBC-2П
 <u>Если передняя опора шасси убралась:</u>		
(1) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	KBC
<u>Перед приземлением</u>		
(2) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
(3) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
(4) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(5) Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-BM, KBC-2П
 <u>Приземление</u>		
(6) Приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская крена	произвести	KBC
(7) Направление движения при помощи РН	выдерживать	KBC
(8) Самолет	обеспечить	KBC, Э
 <u>Если передняя опора шасси не убралась:</u>		
(1) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	KBC

Действительно: все

6. Стр. 21

Июль 15/96



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Перед приземлением

(1)	Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
(3)	Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
(4)	Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(5)	Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-BM, KBC-2П
(6)	Самолет	обесточить	KBC, Э

Приземление

ВНИМАНИЕ! НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ САМОЛЕТА НА МАЛЫХ УГЛАХ АТАКИ И УДАРА О ЗЕМЛЮ КОЛЕСАМИ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ.

(7)	Приземление на скорости 150-185 км/ч	произвести	KBC
-----	--------------------------------------	------------	-----

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОСАДКА НА ФЮЗЕЛЯЖ (6.5.5)

(I) Диспетчеру УВД	доловить	KBC , KBC-BR(2П)
(2) Массу самолета выработкой топлива	уменьшить	KBC , KBC-BM, 2П
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	KBC
(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	проинформировать	KBC-BR(BM)
(5) На высоте круга отбор воздуха	отключить	KBC-2П
(6) На высоте круга разгерметизацию кабины	произвести	KBC-2П
(7) Табло ЗАСТЕНЬТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(8) Форточки	открыть	KBC , 2П
(9) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	KBC
<u>Перед приземлением</u>		
(I0) Перед приземлением рычаги двигателей СТОП ПРАВ , СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
(II) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
(I2) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC , KBC-BM, KBC-2П
(I3) Подкачивающие насосы	выключить	KBC , KBC-BM, KBC-2П
<u>Приземление</u>		
(I4) Приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская крена	произвести	KBC
(I5) Направление движения при помощи РН	выдерживать	KBC
(I6) Самолет	обеспечить	KBC , 3



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ И СНИЖЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБОГРЕВА
ОДНОГО ИЗ НОСКОВ ПРЕДКРЫЛКОВ, А ТАКЖЕ ОДНОГО ИЗ ВОЗДУХОЗА-
БОРНИКОВ ДРЕНАЖА ТОПЛИВНЫХ БАКОВ (6.6)

При отказе в наборе высоты

Развороты выполняйте координированно с креном не больше 15°.

Разрешается применять взлетный режим работающего двигателя до высоты 4000 м (над уровнем моря) с непрерывной работой не более 30 мин.

Включение ПОС планера уменьшает величину вертикальной скорости набора высоты на 0,5-1,0 м/с.

Практический потолок уменьшается на 500-700 м.

Расход топлива, время набора и расстояние, пройденное в наборе высоты, увеличиваются на 10-15 %.

#(1)	Диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-BP (2П)
#(2)	Скорость полета 310 км/ч	обеспечить	KBC
#(3)	САУ	отключить	KBC
#(4)	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
#(5)	Генераторы остановленного двигателя	отключить	KBC
#(6)	Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2П
#(7)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
#(8)	СКВ грузовой кабины	отключить	2П
#(9)	Триммерами усилия с органов управления	снять	KBC
#(10)	Меры для выхода из зоны обледенения	принять	KBC
(II)	Симметричную выработку топлива	обеспечить	KBC-BM, KBC-2П
(I2)	Характеристики набора высоты (см. табл. 4.I0)	учитывать	KBC
(I3)	Решение о посадке на ближайшем аэродроме	принять	KBC
(I4)	Снижение, заход на посадку и посадку в соответствии с параграфом "При отказе в крейсерском полете и на снижении" настоящей карты	выполнить	Э

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

При отказе в крейсерском полете и на снижении

Развороты выполнять с креном не больше 15°.

На участках снижения с включенной ПОС увеличиваются по сравнению с такими же характеристиками снижения с выключенной ПОС (см. табл. 4.I2):

- расход топлива на 12 %;
- пройденное расстояние на 6 %;
- время снижения на 10 %

#(I) Диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-BP (2П)
#(2) Самолет от разворота и кренения	удерживать	KBC
#(3) Скорость 300-340 км/ч	обеспечить	KBC
#(4) САУ	отключить	KBC
#(5) Самолет триммерами	сбалансировать	KBC
#(6) Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
#(7) Генераторы остановленного двигателя	отключить	KBC
#(8) Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2П
#(9) Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
#(10) СКВ грузовой кабины	отключить	2П
(II) Меры для выхода из зоны обледенения	принять	KBC
(I2) Высоту, обеспечивающую скорость горизонтального полета (см. табл. 4.II)	занять	KBC
(I3) Симметричную выработку топлива	обеспечить	KBC-BM, KBC-2П
(I4) Решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	принять	KBC
(I5) На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	установить	KBC, KBC-BM
(I6) Скорость 360 км/ч на снижении	обеспечить	KBC
(I7) ВСУ на $H \leq 6000$ м со щитка аварийного запуска ВСУ	запустить	KBC, KBC-BM
(I8) Генератор ВСУ на бортсеть	подключить	KBC, KBC-2П

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(19)	Характеристики снижения (см. табл. 4.12)	учитывать	KBC
(20)	Шасси после третьего разворота на скорости согласно табл. 6.3	выпустить	KBC-2П

Таблица 6.3

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	300	300	300	320	320	330

(21)	Четвертый разворот на скорости 280–320 км/ч	выполнить	KBC
(22)	Своевременную балансировку при выпуске закрылков	обеспечить	KBC
(23)	В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$ на скорости согласно табл. 6.4	начать	KBC-2П

Таблица 6.4

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	270	270	290	300	310	320

(24)	Скорость к концу выпуска закрылков до величины, указанной в табл. 6.5	уменьшить	KBC-2П
------	---	-----------	--------

Таблица 6.5

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	250	250	250	260	270	280

Действительно: все

6. Стр. 27

Апр 25/94

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | | | |
|------|---|-----------|-----|
| (25) | Заход на посадку на скорости согласно табл. 6.6 | выполнить | КВС |
|------|---|-----------|-----|

Таблица 6.6

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	180	200	215	225	230	235

- | | | | |
|------|--|------------|-----|
| (26) | Начало выравнивания на $H = 6-5$ м с одновременной установкой РУД на ПМГ | произвести | КВС |
| (27) | В процессе выравнивания РУД в положение МГ | установить | КВС |
| (28) | Приземление на скорости согласно табл. 6.7 | произвести | КВС |

Таблица 6.7

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	170	180	200	210	210	215

- | | | | |
|------|---|-------------|-------------|
| (29) | Реверс | включить | КВС, КВС-БМ |
| (30) | Интерцепторы | выпустить | КВС |
| (31) | После опускания передней опоры шасси торможение | применить | КВС |
| (32) | Направление на пробеге: | выдерживать | КВС |
| | – отклонением РН | | |
| | – отклонением элеронов | | |
| | – несимметричным торможением колес | | |
| (33) | В конце пробега реверс | выключить | КВС, КВС-2П |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШУ (6.7)

Перед посадкой

(I) Сигнал бедствия	включить	KBC
(2) Диспетчеру УВД о бедствии	должность	KBC, KBC-BP(2П)
(3) К пассажирам	обратиться	KBC
(4) Команду экипажу "Приготовиться к аварийной посадке"	подать	KBC
(5) Световые табло ВЫХОД и ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(6) Дверь кабины экипажа	открыть и зафиксировать	БМ
(7) Съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции	закрепить	БМ, БР(III)
(8) Указание пассажирам занять кресла	подать	KBC, KBC-BP(BM)
(9) Мягкую перегородку	раздвинуть	БР(BM)
(10) Незакрепленные вещи в туалете или под швартовочной сеткой	закрепить	БР(BM)
(II) К пассажирам с информацией о требованиях безопасности	обратиться	БР(BM)
(I2) Правильность фиксации привязных ремней	проконтролировать	БР(BM)
(I3) Пассажиров с расположением аварийных выходов, способом их открытия	ознакомить	БР(BM)
(I4) Место в кресле	занять	БР(BM)
(I5) Привязные ремни	застегнуть	БР(BM)
(I6) Плечевые ремни	застопорить	Э
(I7) Разгерметизацию самолета на H = 400-500 м	произвести	2П
(I8) Фортонку	открыть	KBC, 2П

Выполнение посадки

(I) Аппаратуру А-723	выключить	Л
(2) Кнопку СТИРАН изд. 6201	нажать	KBC
(3) Заход на посадку и посадку как при штатной ситуации (см. разд. 4)	выполнить	KBC

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) Команду "Внимание, посадка!"	подать	KBC
(5) При посадке на фюзеляж перед приземлением двигатели	остановить	KBC
(6) Аварийное освещение (в темное время суток)	включить	KBC
<u>Эвакуация пассажиров</u>		
(I) Эвакуацию по Аварийному расписанию	выполнить	Э

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПОСАДКА НА ВОДУ (6.8)

Перед посадкой

(I) Сигнал бедствия	включить	KBC
(2) Диспетчеру УВД о бедствии	дложить	KBC, KBC-БР(2П)
(3) К пассажирам	обратиться	KBC
(4) Команду экипажу "Приготовиться к посадке на воду"	подать	KBC
(5) Световое табло ЗАСТЕИНУТЬ РЕМНИ	включить	KBC
(6) Дверь кабины экипажа	открыть и зафиксировать	БМ
(7) Съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции	закрепить	БМ, БР(Ш)
(8) Указание пассажирам занять кресла	подать	KBC-БР(БМ)
(9) Мягкую перегородку	раздвинуть	БР(БМ)
(10) Водозащитный кожух с борта	снять	БР(БМ)
(II) Водозащитный кожух на боковой аварийный люк	установить	БР(БМ)
(12) Незакрепленные вещи в туалете или под швартовочной сеткой	закрепить	БР(БМ)
(13) К пассажирам с информацией о требованиях безопасности	обратиться	БР(БМ)
(14) Правильность фиксации спасательных жилетов и привязных ремней	проконтролировать	БР(БМ)
(15) Пассажиров с порядком эвакуации, расположением аварийных выходов и способом их открытия	ознакомить	БР(БМ)
(16) Указание пассажирам не вставать с мест до команды "Эвакуироваться"	подать	БР(БМ)
(17) Место в кресле	занять	БР(БМ)
(18) Спасательный жилет	надеть	БР(БМ)
(19) Привязные ремни	застегнуть	БР(БМ)
(20) Плечевые ремни	застопорить	Э
(21) Разгерметизацию самолета на высоте 400-500 м	произвести	2П

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Выполнение посадки

(I)	Заход на посадку с убранным шасси	выполнить	КВС
(2)	Закрылки в посадочное положение	выпустить	КВС-2П
(3)	Аппаратуру А-723	выключить	Ш
(4)	Кнопку СТИРАН изд. 6201	нажать	БМ
(5)	На высоте 150-100 м фары. (при посадке ночью)	включить	КВС, 2П

ПРИМЕЧАНИЯ: I. В тумане, облаках и при дожде фары включать по усмотрению КВС.

2. В лунную ночь посадку производить по направлению лунной дорожки.

(6)	Генераторы на высоте 100-50 м	отключить	КВС
(7)	С высоты 20-15 м вертикальную скорость снижения 0,5-1,0 м/с	выдерживать	КВС
(8)	Команду "Внимание, посадка!"	подать	КВС
(9)	Выравнивание на высоте 10 м и скорости 160-200 км/ч	начать	КВС
(10)	Перед приводнением: - двигатели - самолет	остановить обеспечить	КВС КВС, Э
(II)	Аварийное освещение (в темное время суток)	включить	КВС
(I2)	Крен самолета	не допускать	КВС
(I3)	Потерю скорости и удар о воду	не допускать	КВС
(I4)	Приводнение на скорости 145-180 км/ч	произвести	КВС
(I5)	Штурвал в отклоненном "на себя" положении до остановки самолета	удерживать	КВС, 2П

Эвакуация пассажиров

(I)	Эвакуацию по Аварийному расписанию	выполнить	Э
-----	------------------------------------	-----------	---

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ОТКАЗЫШИМ ДВИГАТЕЛЕМ И МЕХАНИЗМОМ ИЗМЕНЕНИЯ К_{III} РН (6.9)

(1)	диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-BP (2П)
(2)	Посадку, по возможности, на аэродром, где боковая составляющая ветра не больше 3 м/с	выполнить	KBC
(3)	На снижении режим работы двигателя 62° по ИЛ-33	установить	KBC, KBC-BM
(4)	На снижении скорость 360 км/ч	обеспечить	KBC
(5)	Характеристики снижения (см. табл. 4.I2)	учитывать	KBC
(6)	Симметричную выработку топлива	обеспечить	KBC-BM, KBC-2П
(7)	Шасси после третьего разворота на скорости согласно табл. 6.8	выпустить	KBC-2П

Таблица 6.8

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	300	300	300	320	320	320

(8)	Четвертый разворот на скорости 280–320 км/ч	выполнить	KBC
(9)	Своевременную балансировку при выпуске закрылков	обеспечить	KBC
(10)	В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение 10°/25° на скорости согласно табл. 6.9	начать	KBC-2П

Таблица 6.9

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	270	270	290	300	310	315

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- (II) Скорость к концу выпуска закрылков до величины, указанной в табл. 6.I0 | уменьшить | КВС-2П

Таблица 6.I0

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	250	250	250	260	270	275

- (I2) Заход на посадку на скорости согласно табл. 6.II | выполнить | КВС

Таблица 6.II

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	180	200	215	225	230	235

- (I3) Начало выравнивания на $H = 6-5$ м с одновременной установкой РУД на ПМГ | произвести | КВС
- (I4) В процессе выравнивания РУД в положение МГ | установить | КВС
- (I5) Приземление на скорости согласно табл. 6.I2 | произвести | КВС

Таблица 6.I2

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	170	180	200	210	210	215

- (I6) Реверс | включить | КВС, КВС-2П
- (I7) Интерцепторы | выпустить | КВС, КВС-БМ
- (I8) После опускания передней опоры шасси торможение | применить | КВС
- (I9) Направление на пробеге:
– отклонением РН
– отклонением элеронов
– несимметричным торможением колес | выдерживать | КВС, КВС-БМ
- (20) В конце пробега реверс | выключить | КВС, КВС-2П

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

САМОПРОИЗВОЛЬНАЯ ПОДАЧА ОГНЕГАСЯЩЕГО
ВЕЩЕСТВА ВО ВСЕ ПОЖАРОЗАЩИТНЫЕ ОТСЕКИ (6.10)

При отказе на разбеге ($V \leq V_1$)

Взлет прекратить для чего:

*(1) Рычаги РУД ПРАВ, РУД ЛЕВ в положение МГ	установить	КВС
*(2) Максимальный реверс	включить	КВС-БМ
*(3) Интерцепторы	выпустить	КВС
*(4) Основное торможение	применить	КВС,

При отказе на этапах разбега ($V > V_1$), набора высоты, крейсерского полета, снижения, захода на посадку

*(1) В ложной сигнализации по признакам: - отсутствие дыма, колоти - отсутствие пламени - отсутствие прогаров	убедиться	КВС, Э
*(2) Диспетчеру УВД	должить	КВС, КВС-БР(2П)
(3) Посадку на ближайшем аэродроме	произвести	КВС, Э

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.2. ПОЖАР НА САМОЛЕТЕ

6.2.1. Пожар в полете

6.2.1.1. Общие указания

1. При возникновении пожара на разбеге на скорости меньшей или равной V_1 , прекратите взлет, а на скорости больше V_1 продолжайте взлет.

2. На взлете, на скорости больше V_1 при загорании красной кнопки-табло ВЕНТ или ГАЗ/Г на щитке ШПЗ и мигании табло ПОЖАР немедленно остановите двигатель рычагом СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) и закрытием пожарного крана после достижения безопасной скорости взлета, но не позже 90 с. Произведите посадку на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме.

ВНИМАНИЕ! 1. ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ СИГНАЛА "ПОЖАР" ПО УКАЗАНИЮ КВС ВЕДИТЕ НЕПРЕРЫВНОЕ НАБЛЮДЕНИЕ ЗА ОБЪЕКТОМ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПОЖАРА И ПОСЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОДИЧЕСКИЙ КОНТРОЛЬ ДО ПОСАДКИ НА БЛИЖАЙШИЙ АЭРОДРОМ.

2. ЕСЛИ В ТЕЧЕНИЕ 5 МИН ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ СИГНАЛА "ПОЖАР" НИКАКИХ ВИЗУАЛЬНЫХ ПРИЗНАКОВ ПОЖАРА НЕ ОБНАРУЖЕНО, СИГНАЛИЗАЦИЮ О ПОЖАРЕ СЧИТАЙТЕ ЛОЖНОЙ, ПОЛЕТ ПРОДОЛЖАЙТЕ ДО БЛИЖАЙШЕГО АЭРОДРОМА.

6.2.1.2. Пожар в гондоле двигателя (в вентиляторном

или газогенераторном отсеке

Признаки пожара:

1. Мигает табло ПОЖАР.

2. Звучит прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа.

3. Горит кнопка-табло ВЕНТ или ГАЗ/Г.

(1) Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) горящего двигателя в положение ОСТАНОВ

установить

КВС, КВС-2П

КВС, КВС-2П должен установить рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) горящего двигателя в положение ОСТАНОВ

(2) Пожарный кран остановленного двигателя

закрыть

КВС

КВС должен установить выключатель ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ЗАКРЫТ

(3) Экстренное снижение

выполнить

КВС, Э

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ДЕЙСТВИЯ ПО П. (4)-(13) ПРОИЗВОДИТЬ ОДНОВРЕМЕННО С ЭКСТРЕННЫМ СНИЖЕНИЕМ

КВС, Э должен выполнить экстренное снижение в соответствии с подразд. 4.14 и одновременно действия, указанные в п. (4)-(13)

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) Подкачивающие насосы горящего двигателя	выключить	2П
2П должен нажать кнопки-табло З ОЧЕР НАСОС горящего двигателя		
(5) Срабатывание огнетушителя первой очереди	проконтролировать	КВС, 2П, ЕМ
КВС, 2П, ЕМ должны убедиться, что горят желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди		
(6) Если автоматическое срабатывание огнетушителя не произошло – кнопку-табло горящего отсека	нажать	КВС, КВС-ЕМ
КВС, КВС-ЕМ убедившись, что желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди не зажглись – должен нажать кнопку-табло горящего отсека ВЕНТ или ГАЗ/Г, при этом должны загореться желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди		
(7) Секундомер	включить	КВС
КВС должен включить секундомер		
(8) Генераторы остановленного двигателя	отключить	КВС
КВС должен установить переключатель ГЕНЕР 1 (ГЕНЕР 2) основного генератора остановленного двигателя в положение ОТКЛ		
(9) Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
2П должен установить выключатель крана отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ОТКЛ ОТБОРА		
(10) СКВ грузовой кабины	отключить	2П
2П должен установить переключатель ПОДАЧА ВОЗД КАБ ГРУЗ в положение НЕЙТР		
(II) Если в течение 15 с пожар не потушен –		
кнопку разрядки огнетушителей второй очереди	нажать	КВС, КВС-ЕМ
КВС, КВС-ЕМ убедившись, что через 15 с после срабатывания огнетушителя не погасли красные табло ПОЖАР и не прекратился прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа, должен нажать кнопку РАЗРЯДКА ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ РУЧН. При этом должны загореться желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди		
(12) Ликвидацию пожара	проконтролировать	КВС, 2П, ЕМ

КВС, 2П, ЕМ должны убедиться, что пожар потушен:

- а) по сигнализации – в этом случае погаснут красные табло ПОЖАР и прекратится прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа, а кнопка-табло ВЕНТ или ГАЗ/Г и желтые светосигнализаторы соответствующей очереди будут продолжать гореть;
- б) визуально:
 - при пожаре левого двигателя – из блистера в кабине экипажа и (или) из блистера в грузовой кабине и из заднего левого окна;
 - при пожаре правого двигателя – из окна на аварийном люке и переднего окна

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- (I3) Если пожар потушен огнетушителем первой очереди - установить КВС, КВС-БМ главный переключатель системы пожаротушения в положение ОТКЛ, а затем в положение ГТОВ

КВС, КВС-БМ убедившись, что погасли красные табло ПОЖАР и прекратился звуковой сигнал в телефонах членов экипажа, должен установить главный переключатель системы пожаротушения в положение ОТКЛ. После того, как убедившись, что погасли желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди и кнопка-табло ВЕНТ или ГАЗ/Г, а табло ППЗ НЕ ВКЛЮЧЕНА загорелось – должен установить главный переключатель системы пожаротушения в положение ГТОВ, при этом загорятся желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди

- (I4) При повторном пожаре - кнопку разрядки огнетушите- нажать КВС, КВС-БМ лей второй очереди

КВС, КВС-БМ при повторном появлении признаков пожара должен нажать кнопку РАЗРЯДКА ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ РУЧН, при этом должны загореться желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди

- (I5) Если пожар потушен огнетушителем второй оче- реди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ, а затем в положение ГТОВ установить КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ убедившись, что погасли красные табло ПОЖАР и прекратился звуковой сигнал в телефонах членов экипажа должен установить главный переключатель системы пожаротушения в положение ОТКЛ. После того, как погаснут желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди и кнопка-табло ВЕНТ или ГАЗ/Г, а табло ППЗ НЕ ВКЛЮЧЕНА загорится – должен установить главный переключатель системы пожаротушения в положение ГТОВ, при этом загорятся желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди

- (I6) Сигнал бедствия включить КВС

КВС должен включить:

- тумблер АВАРИЯ на пульте управления самолетным ответчиком СО-72М;
- выключатель БЕДСТВ на блоке 480-2 изделия 6201

- (I7) Диспетчеру УВД доложить КВС-БР (2П)

КВС-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о пожаре и текущем местоположении самолета

- (I8) Посадку на ближайшем аэродроме произвести КВС, Э

КВС, Э должны произвести посадку на ближайшем аэродроме

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.2.1.3. Пожар в отсеке ВСУ

Признаки пожара:

1. Мигает табло ПОЖАР;
2. Звучит прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа;
3. Горит кнопка-табло ВСУ

(1) Кнопку ОСТАНОВ ВСУ на I-2 с | нажать | КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ должен нажать кнопку ОСТАНОВ на щитке аварийного запуска ВСУ и удерживать ее в нажатом положении в течение I-2 с

(2) Пожарный кран ВСУ | закрыть | КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ должен установить выключатель пожарного крана в положение ЗАКР

(3) Экстренное снижение | выполнить | КВС, Э
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Действия по п. (4)-(I2) производить одновременно с экстренным снижением.

КВС, Э должен выполнить экстренное снижение в соответствии с подразд. 4.14 и одновременно действия, указанные в п. (4)-(I2)

(4) Выключатель НАСОС ВСУ в положение ОТКЛ | установить | КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ должен установить выключатель НАСОС в положение ОТКЛ

(5) Срабатывание огнетушителей первой очереди | проконтролировать | КВС, 2П, БМ

КВС, 2П, БМ должны убедиться, что горят желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди

(6) Если автоматическое срабатывание огнетушителя не произошло - кнопку-табло ВСУ | нажать | КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ убедившись, что желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди не зажглись, должен нажать кнопку-табло ВСУ, при этом должны загореться желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди

(7) Секундометр | включить | КВС

КВС должен включить секундометр

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(8) Генератор ВСУ | отключить | КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ должен установить выключатель ГЕНЕР ВСУ в положение ОТКЛ

(9) Если в течение 15 с пожар не погашен - | нажать | КВС, КВС-БМ
кнопку разрядки огнетушителей второй
очереди

КВС, КВС-БМ убедившись, что через 15 с после срабатывания огнетушителя не погасли красные табло ПОЖАР и не прекратился прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа, должен нажать кнопку РАЗРЯДКА ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ РУЧН. При этом должны загореться желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди

(10) Ликвидацию пожара | проконтролировать | КВС, 2П, БМ

КВС, 2П, БМ должны убедиться, что пожар потушен - в этом случае погаснут красные табло ПОЖАР и прекратится прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа, а кнопка-табло ВСУ и желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей соответствующей оче-
реди будут продолжать гореть

(11) Если пожар потушен огнетушителем первой очереди - | установить | КВС, КВС-БМ
главный переключатель системы в положение ОТКЛ,
а затем в положение ГОТОВ

КВС, КВС-БМ убедившись, что погасли красные табло ПОЖАР и прекратился звуковой
сигнал в телефонах членов экипажа, должен установить главный переключатель сис-
темы пожаротушения в положении ОТКЛ. После того, как убедившись, что погасли
желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди и кнопка-табло
ВСУ, а табло ППЗ НЕ ВКЛЮЧЕНА загорелось - должен установить главный пере-
ключатель системы пожаротушения в положение ГОТОВ, при этом загорятся желтые
светосигнализаторы разрядки огнетушителей первой очереди

(12) При повторном пожаре - кнопку разрядки | нажать | КВС
огнетушителей второй очереди

КВС при повторном появлении признаков пожара должен нажать кнопку РАЗРЯДКА
ОГНЕТУШИТЕЛЕЙ РУЧН, при этом должны загореться желтые светосигнализаторы разрядки
огнетушителей второй очереди

(13) Если пожар потушен огнетушителем второй
очереди - главный переключатель системы
в положение ОТКЛ, а затем в положение
ГОТОВ

КВС, КВС-БМ убедившись, что погасли красные табло ПОЖАР и прекратился звуковой
сигнал в телефонах членов экипажа должен установить главный переключатель сис-
темы пожаротушения в положение ОТКЛ. После того, как погаснут желтые свето-

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

сигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди и кнопка-табло ВСУ, а табло ИПЗ НЕ ВКЛЮЧЕНА загорится – должен установить главный переключатель системы пожаротушения в положении ГОТОВ, при этом загорятся желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей второй очереди

(I4) Сигнал бедствия | включить | КВС

КВС должен включить:

- тумблер АВАРИЯ на пульте управления самолетным ответчиком СО-72М;
- выключатель БЕДСТВ на блоке 480-2 изделия 6201

(I5) Диспетчеру УВД | доложить | КВС-БР (2П)

КВС-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о пожаре и текущем местоположении самолета

(I6) Посадку на ближайшем аэродроме | произвести | КВС, Э

КВС, Э должны произвести посадку на ближайшем аэродроме

6.2.1.4. Пожар в кабинах

Признаки отказа:

Появление дыма, пламени или запаха гари в кабинах

(I) Кислородные маски | надеть | КВС, Э

КВС, Э должны снять гарнитуру, установить на абонентском аппарате переключатель МИКРОФОН в положение КИСЛОРОД МАСКИ, извлечь из блока БКО-5 кислородную маску и надеть ее. Надеть поверх оголовья кислородной маски гарнитуру

(2) На БКО-5 клавишу 100 % – СМЕСЬ в положение | установить | КВС, Э
100 %

КВС, Э должны нажать на БКО-5 клавишу 100 % – СМЕСЬ в положение 100 %

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(3) На БКО-5 кнопку АВАРИЙНАЯ ПОДАЧА по направлению стрелки	поворнуть	КВС, Э
КВС, Э должны включить аварийную подачу кислорода, повернув на БКО-5 кнопку АВАРИЙНАЯ ПОДАЧА по направлению стрелки		
(4) Команду пассажирам (при необходимости) надеть кислородные маски	подать	КВС
КВС, при необходимости, должен подать команду пассажирам надеть кислородные маски		
(5) Дымозащитные очки	надеть	КВС, Э
КВС, Э должны оторвать красный матерчатый язычок на чехле, извлечь из него очки и надеть их поверх кислородной маски. Регулировочный ремень подтянуть до полного прилегания очков к лицу		
(6) Экстренное снижение	выполнить	КВС, Э
<u>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ.</u> ДЕЙСТВИЯ ПО П. (7)-(9) ПРОИЗВОДИТЬ ОДНОВРЕМЕННО С ЭКСТРЕННЫМ СНИЖЕНИЕМ.		
КВС, Э должен выполнить экстренное снижение в соответствии с подразд. 4.14 и одновременно действия, указанные в п. (7)-(9)		
(7) Ручные огнетушители	применить	2П, БМ
2П, БМ должны применить для тушения пожара ручные переносные огнетушители, расположенные по одному в кабине экипажа и в грузовой кабине		
(8) В СКВ максимальный расход воздуха	установить	2П
2П должен установить переключатель ПОДАЧА ВОЗД в положение БОЛЬШЕ		
(9) Подачу воздуха через нижние короба	включить	2П
2П должен установить переключатель ВОЗД НА КОРОБА в положение НИЖН		
(10) Сигнал бедствия	включить	КВС
КВС должен включить:		
- тумблер АВАРИЯ на пульте управления самолетным ответчиком СО-72М;		
- выключатель БЕДСТВ на блоке 480-2 изделия 6201		
(II) На высоте 4200 м разгерметизацию	включить	2П
2П должен на высоте 4200 м установить на щитке ОТБОР И ПОДГР ВОЗДУХА спаренный переключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение АВАР РАЗГЕРМ КАБИН		
(12) Правую форточку	открыть	2П
2П должен открыть правую форточку в кабине экипажа		
(13) Аварийную разгерметизацию	отключить	КВС-2П
КВС-2П должен установить на щитке ОТБОР И ПОДГР ВОЗДУХА спаренный переключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение ОТКЛ		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I4) Диспетчеру УВД	должить	КВС, КВС-БР (2П)
---------------------	---------	------------------

КВС, КВС-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о пожаре и текущем местоположении самолета

(I5) Посадку на ближайший аэродром	произвести	КВС
------------------------------------	------------	-----

КВС должен произвести посадку на ближайшем аэродроме

6.2.2. Пожар на земле

Тушение пожара на земле производите так же, как и в полете.

Если пожар возник на рулении - прекратите движение самолета, произведите аварийный останов двигателей. При возможности примените наземные средства пожаротушения.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.3. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ И ПОС ПЛАНЕРА

В УСЛОВИЯХ ОБЛЕДЕНИЯ

Признаки отказа:

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

ВНИМАНИЕ! РАЗВОРОТЫ ВЫПОЛНЯЙТЕ С КРЕНОМ НЕ БОЛЬШЕ 15°.

В горизонтальном полете:

(1) Диспетчеру УВД	должен доложить	КВС, КВС-БР (2П)
КВС, КВС-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о возникновении отказа		
(2) Самолет от разворота и кренения	удерживать	КВС
КВС должен парировать рулями стремление самолета к развороту и кренению		
(3) САУ	отключить	КВС
КВС должен отключить САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале		
(4) Самолет триммерами	сбалансировать	КВС
КВС должен сбалансировать самолет при помощи триммеров РВ, РН и элеронов		
(5) Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	КВС
КВС должен установить рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(6)	Генераторы остановленного двигателя	отключить	KBC
	KBC должен установить переключатель ГЕНЕР 1 (ГЕНЕР 2) основного генератора остановлен- ного двигателя в положение ОТКЛ		
(7)	Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	KBC, KBC-BM, KBC-2P
	KBC, KBC-BM, KBC-2P должен установить вык- лючатель ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ЗАКРЫТ		
(8)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2P
	2P должен установить выключатель отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ОТКЛ ОТБОРА		
(9)	СКВ грузовой кабин	отключить	2P
	2P должен установить переключатель ПОДАЧА ВОЗД КАБ ГРУЗ в положение НЕЙТР		
(10)	Меры для выхода из зоны обледенения	принять	KBC
	KBC должен принять меры для выхода самолета из зоны обледенения		
(II)	Режим двигателя II5° по ИШ-33 при необходи- мости	использовать	KBC
	KBC для ускорения выхода самолета из зоны обледенения должен установить двигателю режим работы II5° по ИШ-33 на время непре- рывной работы не больше 5 мин		
(12)	ВСУ на H ≤ 6000 м со щитка аварийного запуска	запустить	KBC, KBC-BM
	KBC, KBC-BM на высоте до 6000 м должен за- пустить ВСУ со щитка аварийного запуска, для чего:		
	<ul style="list-style-type: none"> - убедитесь, что выключатели ОТБОР и НА- СОС находятся в положении ABT; - установите выключатель ПОДГОТ ЗАПУСКА в верхнее положение, при этом должно загореться табло ГОТОВ К ЗАПУСКУ; - нажмите на I-2 с кнопку ЗАПУСК 		

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I3)	<u>Генератор ВСУ на бортсеть</u>	подключить	KBC
	КВС должен установить выключатель ГЕНЕР ВСУ в положение ГЕНЕР ВСУ, при этом должно загореться табло ГЕНЕР ВСУ ВКЛ		
(I4)	<u>Эшелон вне зоны обледенения</u>	занять	KBC
	КВС должен занять эшелон вне зоны обледенения		
(I5)	<u>Скорость 310-390 км/ч (для полетных масс 22-36 т)</u>	обеспечить	KBC
	КВС должен выполнять полет на скорости 310-390 км/ч		
(I6)	<u>Симметричную выработку топлива</u>	обеспечить	KBC-БМ
	КВС-БМ для обеспечения симметричной выработки топлива из баков левого и правого полукрыльев должен включить кран кольцевания, нажав кнопку-табло КОЛЬЦ. Если разница в баках левого и правого полукрыльев превысит 300 кг, необходимо уравнять его количество, выключив насосы третьей очереди полукрыла с меньшим остатком топлива. После выравнивания количества топлива включить отключенные ранее насосы третьей очереди		
(I7)	<u>Решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме</u>	принять	KBC
	КВС должен принять решение о продолжении полета до аэродрома назначения или о посадке на ближайшем аэродроме		

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Удельная дальность уменьшается на 1% по сравнению с указанной в РЛЭ (разд. 7, рис. 42).
 2. Практический потолок уменьшается на 1000 м по сравнению с указанным в РЛЭ (разд. 7, рис. 34).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

На снижении и посадке

ВНИМАНИЕ! 1. ПИЛОТИРУЙТЕ САМОЛЕТ ПЛАВНО, НЕ ДОПУСКАЯ РЕЗКИХ ДВИЖЕНИЙ РЫЧАГАМИ УПРАВЛЕНИЯ.

2. НЕ ИЗМЕНЯЙТЕ ВЕРТИКАЛЬНУЮ ПЕРЕГРУЗКУ БОЛЬШЕ ЧЕМ НА $\pm 0,25$.
3. НЕ ДОПУСКАЙТЕ СКОЛЬЖЕНИЯ БОЛЬШЕ ОДНОГО ДИАМЕТРА ШАРИКА ПО УКАЗАТЕЛЮ СКОЛЬЖЕНИЯ.
4. ПРИ ПОЛОЖЕНИИ ЗАКРЫЛКОВ $\delta_z = 0^\circ$ НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ УГОЛ АТАКИ 10° .
5. ПРИ ПОЛОЖЕНИИ ЗАКРЫЛКОВ $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ УГОЛ АТАКИ 11° .

(18)	На снижении режим работы двигателя <u>62° по ИП-33</u>	установить	KBC, KBC-BM
------	---	------------	-------------

KBC, KBC-BM на снижении самолета должен установить двигателю режим работы 62° по ИП-33.

(19)	<u>Скорость 350–390 км/ч</u>	обеспечить	KBC
------	------------------------------	------------	-----

KBC должен выполнять снижение самолета на скорости 350–390 км/ч

(20)	<u>Характеристики снижения (см. табл. 4.I2)</u>	учитывать	KBC
------	---	-----------	-----

KBC должен учитывать характеристики снижения, указанные в табл. 4.I2

(21)	<u>Выработку топлива, по возможности, для уменьшения посадочной массы до $m < 29$ т</u>	произвести	KBC
------	---	------------	-----

KBC по возможности должен произвести выработку топлива для обеспечения посадочной массы самолета не больше 29 т

(22)	<u>Полет по кругу на скорости 310–345 км/ч (для полетных масс 22–29 т)</u>	выполнить	KBC
------	--	-----------	-----

KBC при полете по кругу должен выдерживать скорость 310–345 км/ч

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(23) После третьего разворота шасси и предкрылки	выпустить	КВС-2П
---	-----------	--------

КВС-2П после выполнения третьего разворота должен выпустить шасси, установив рукоятку ШАССИ в положение ВЫПУСК, и предкрылки, установив сначала переключатель режима работы ПРЕДКРЫЛКИ в положение ВКЛ, а потом нажимной переключатель ПРЕДКРЫЛКИ в положение ЗАПУСК

(24) Четвертый разворот	выполнить	КВС
-------------------------	-----------	-----

КВС должен выполнить четвертый разворот

(25) Своевременную балансировку при выпуске закрылков	обеспечить	КВС
---	------------	-----

КВС при выпуске закрылков должен обеспечить при помощи тормозов своевременную балансировку самолета

(26) В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду выпуск закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$	начать	КВС-2П
--	--------	--------

КВС-2П в горизонтальном полете, перед входом в глиссаду должен выпустить закрылки в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$, переведя рычаг ПРЕДКР ЗАКР на деление $10/25$

(27) Скорость к концу выпуска закрылков до величины 250–280 км/ч	уменьшить	КВС
--	-----------	-----

КВС должен уменьшить скорость с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков она достигла 250–280 км/ч

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(28)	Режим работы двигателя до $n_B = 62,5-65\%$ на 3-5 с при:		
	a) $t_{H.B} >$ минус 10 °C	увеличить один раз	KBC
	b) $t_{H.B} <$ минус 10 °C	увеличить два раза	KBC

KBC при заходе на посадку в условиях обледенения, перед входом в глиссаду должен произвести увеличение режима работы двигателей до $n_B = 72-75\%$ на 3-5 с при температуре наружного воздуха выше минус 10 °C, а при температуре ниже минус 10 °C увеличение режима должен произвесті дважды

(29)	Заход на посадку и посадку на скорости 210-240 км/ч	выполнить	KBC
------	---	-----------	-----

KBC должен выполнить заход на посадку и посадку на скорости 210-240 км/ч

(30)	Начало выравнивания на $H = 6-5$ м с одновременной установкой РУД на ПМГ	произвести	KBC
------	--	------------	-----

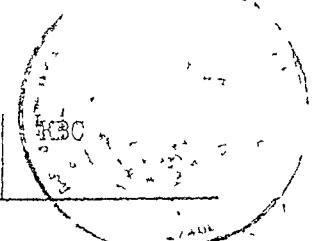
KBC должен начать выравнивание на высоте 6-5 м с одновременной уборкой РУД на ПМГ (промежуточный упор)

(31)	В процессе выравнивания РУД в положение МГ	установить	KBC
------	--	------------	-----

KBC в процессе выравнивания должен установить рычаг РУД ЛЕВ (РУД ПРАВ) работающего двигателя на упор МГ

(32)	Приземление на угле атаки $\alpha \leq 11^{\circ}$ по УАП	произвести	KBC
------	---	------------	-----

KBC должен выполнить приземление мягко, не превышая угла атаки 11° по УАП



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(33) Реверс	включить	KBC, KBC-2П
КВС, КВС-2П после касания основными опорами шасси поверхности ВПП должен включить реверс тяги работающего двигателя		
(34) Интерцепторы	выпустить	KBC, KBC-БМ
КВС, КВС-БМ после касания основными опорами шасси поверхности ВПП должен выпустить интерцепторы		
(35) После опускания передней опоры шасси торможение шасси	применить	KBC
КВС после опускания передней опоры шасси на поверхность ВПП должен применить торможение колес		
(36) Направление на пробеге	выдерживать.	KBC, KBC-2П
– отклонением РН – отклонением элеронов – несимметричным торможением колес		
КВС, КВС-2П должен выдерживать направление на пробеге отклонением РН, элеронов и несимметричным торможением колес		
(37) В конце пробега реверс	выключить	KBC, KBC-2П
КВС, КВС-2П при необходимости в конце пробега для уменьшения бокового увода должен выключить реверс тяги двигателя		

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.4. ОТКАЗ ДВУХ ДВИГАТЕЛЕЙ

(1)	Секундомер	включить	KBC
-----	------------	----------	-----

ВНИМАНИЕ! ПРИ РАСЧЕТЕ ДАЛЬНОСТИ ПЛАНИРОВАНИЯ САМОЛЕТА УЧИТАЙТЕ, ЧТО АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ ПИТАНИЕ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ, ПОДКЛЮЧЕННЫХ К АВАРИЙНОЙ ШИНЕ, В ТЕЧЕНИЕ 30 МИНУТ С УЧЕТОМ ДВУХ ПОПЫТОК ЗАПУСКА ЕСУ.

KBC должен включить секундомер

(2)	Скорость на снижении в зависимости от высоты полета и массы самолета согласно табл. 6.1	установить	KBC
-----	---	------------	-----

Таблица 6.1

Высота, м	Скорость в км/ч при массе, т				Вертикальная скорость, м/с	Расстояние, пройденное при снижении, км	Время снижения, мин
	22	28	33	35			
10000	285	315	340	350	13-18	105	22-15
9000	285	315	340	350	11-15	90	20-14
8000	280	315	340	350	10-13	75	19-13
7000	280	310	335	345	9-12	65	17-12
6000	280	310	335	345	9-11	55	15-10
5000	280	310	335	345	8-10	45	12-9
4000	275	305	330	340	7-9	30	10-8
3000	275	305	330	340	7-9	25	7-5
2000	275	305	330	340	6-8	10	4-3
1000	275	305	330	340	6-8	7	2
500	275	305	330	340	6-8	0	0

KBC должен установить скорость на снижении согласно табл. 6.1

(3)	Разворот в сторону ближайшего аэродрома или площадки для вынужденной посадки	выполнить	KBC
-----	--	-----------	-----

KBC должен выполнить разворот с креном не больше 30° в сторону ближайшего аэродрома или площадки для вынужденной посадки

ВНИМАНИЕ! ПОСАДКУ ВНЕ АЭРОДРОМА С ОТКАЗАВШИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ ПРОИЗВОДИТЬ С УБРАННЫМИ ЗАКРЫЛКАМИ И УБРАННЫМ ИЛИ ВЫПУЩЕННЫМ ПО УСМОТРЕНИЮ KBC ШАССИ.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) Рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	KBC
KBC должен установить рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ		
(5) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
KBC должен установить переключатели ГЕНЕР 1, ГЕНЕР 2 основных генераторов в положение ОТКЛ		
(6) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
KBC, KBC-БМ, KBC-2П должен установить выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ в положение ЗАКРЫТ		
(7) Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
KBC, KBC-БМ, KBC-2П должен нажать кнопки-табло 1 ОЧЕР НАСОС, 2 ОЧЕР НАСОС, 3 ОЧЕР НАСОС левой и правой групп баков		
(8) Отбор воздуха от обоих двигателей	отключить	2П
2П должен установить выключатели отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ в положение ОТКЛ ОТБОРА		
(9) СКВ грузовой кабины	отключить	2П
2П должен установить переключатель ПОДАЧА ВОЗД КАБ ГРУЗ в положение НЕЙТР		
(10) Сигнал бедствия	включить	KBC
KBC должен включить: - тумблер АВАРИЯ на пульте управления самолетным ответчиком СО-72М - выключатель БЕДСТВ на блоке 480-2 изделия 6201		
(II) Диспетчеру УВД	должить	KBC, KBC-БР(2П)
KBC, KBC-БР(2П) должен доложить диспетчеру УВД об отказе		
(I2) Возможность захода на посадку по располагаемой дальности планирования с учетом выхода на ДПРМ на $H \geq 1600$ м	оценить	KBC, Ш
KBC, Ш должны оценить возможность захода на посадку по располагаемой дальности планирования с учетом выхода на ДПРМ на высоте не меньше 1600 м		
(I3) ВСУ на $H \leq 6000$ м со щитка аварийного запуска	запустить	KBC, KBC-БМ
KBC, KBC-БМ на высоте до 6000 м должен запустить ВСУ со щитка аварийного запуска, для чего: - убедитесь, что выключатели ОТБОР и НАСОС находятся в положении АВТ;		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- установите выключатель ПОДГРУП ЗАПУСКА в верхнее положение, при этом должно загореться табло ГТОВ К ЗАПУСКУ;
- нажмите на I-2 с кнопкой ЗАПУСК

(14) Генератор ВСУ на бортсеть	подключить	КВС, КВС-БМ
КВС, КВС-БМ должен установить выключатель ГЕНЕР ВСУ в положение ГЕНЕР ВСУ, при этом должно загореться табло ГЕНЕР ВСУ ВКЛ		
(15) Команду пассажирам занять свои места	подать	КВС
КВС должен установить переключатель БП-СПУ-ПАСС на своем абонентском аппарате в положение ПАСС и подать команду пассажирам занять свои места		
(16) Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	включить	КВС
КВС должен установить выключатель ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ - ОТКЛ в положение ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ		
(17) Связь с ближайшим аэродромом	установить	КВС, КВС-2П
КВС, КВС-2П должен установить связь с ближайшим аэродромом		
(18) Условия посадки	запросить	КВС, КВС-2П
КВС, КВС-2П после установления связи с ближайшим аэродромом должен запросить условия посадки на нем		
(19) На высотомерах давление аэродрома посадки	установить	КВС, 2П, Ш
КВС, 2П, Ш должны установить на своих высотомерах давление аэродрома посадки		
(20) АРК на ДПРМ аэродрома посадки	настроить	КВС, Ш
КВС-Ш должен верхними переключателями первого канала обоих АРК установить частоту ДПРМ аэродрома посадки		
(21) Самолет на ДПРМ	довернуть	КВС
КВС должен довернуть самолёт, обеспечив выполнение полета на ДПРМ		
(22) Располагаемую дальность планирования	оценить	КВС, 2П
КВС, 2П должны уточнить располагаемую дальность планирования		
(23) Решение о посадке на аэродром или вне аэродрома	принять	КВС
КВС при недостаточной располагаемой дальности планирования должен принять решение о посадке вне аэродрома		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(24) Диспетчеру УВД

| доложить |

КВС, КВС-2П

КВС, КВС-2П, если принято решение о посадке вне аэродрома, должен доложить об этом диспетчеру УВД

(25) При выходе на ДПРМ на $H \geq 2500$ м снижение
л., спирали с креном 30° с выходом на
ДПРМ с посадочным курсом на $H=1600-2500$ м

| произвести |

КВС

- ВНИМАНИЕ!** 1. ЗА ОДИН ВИТОК СПИРАЛИ ТЕРЯЕТСЯ 850 м ВЫСОТЫ.
2. МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА ДПРМ, ПРИ КОТОРОЙ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ
ПОСТРОЕНИЕ ПРЕДПОСАДОЧНОГО МАНЕВРА И ПОСАДКА НА ВПШ. - 1600 м
(ПРИ РАСПОЛОЖЕНИИ ДПРМ НА УДАЛЕНИИ 4 км ОТ ВПШ)

КВС при выходе на ДПРМ на высоте больше 2500 м должен снизиться по спирали с креном 30° с таким расчетом, чтобы выйти на ДПРМ с посадочным курсом на высоте 1600–2500 м (за один виток спирали теряется 850 м высоты). Следует учитывать, что минимальная высота пролета ДПРМ, при которой обеспечивается построение предпосадочного маневра и посадка на ВПШ, составляет 1600 м (при расположении ДПРМ на удалении 4 км от ВПШ).

(26) Механический выпуск шасси
на $H=1500-2500$ м

| произвести |

КВС-2П

КВС-2П должен произвести механический выпуск опор шасси в следующей последовательности:

1. Выпустить стойку передней опоры, оттянув стопор и переведя рукоятку механического открытия замка убранного положения в верхнее положение, и зафиксировать рукоятку. Проконтролировать выпуск стойки по индикатору.
2. Выпустить левую основную опору:
 - поднять сиденье под трафаретом МЕХАНИЧЕСКИЙ ВЫПУСК ОСНОВНОГО ШАССИ по левому борту в районе шпангоута № 21, открыть лючки в полу гермокабине;
 - потянуть ручку ЗАМКИ СТВОРОК на себя и проконтролировать выпуск стоек через лючки и по индикатору в кабине экипажа.
3. Закрыть створку, для чего:
 - открыть лючок ЛЕБЕДКА ДЛЯ ПОДЪЕМА СТВОРКИ ШАССИ;
 - надеть рукоятку на шестигранник лебедки и произвести подтяг створки вращением рукоятки в направлении стрелки ПОДЪЕМ до установки створки на замки;
 - проконтролировать фиксацию створки замками по индикатору в кабине экипажа или через смотровые лючки (задний замок).
4. Аналогично п. 2, 3 выпустить правую основную опору, подтянуть створку.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- (27) Скорость планирования согласно табл. 6.2 | установить | КВС
 Таблица 6.2

Посадочная масса, т	22	28	30	33	35
Скорость планирования, км/ч	240	270	280	290	300
Вертикальная скорость, м/с	-6,5	-7,0	-7,5	-8,0	-8,5

КВС должен установить скорость планирования согласно табл. 6.2

- (28) Установленную скорость планирования до выравнивания (закрылки, предкрылки убранны) | выдерживать | КВС

КВС должен выдерживать скорость планирования, установленную согласно табл. 6.2 (при этом закрылки и предкрылки убранны)

- (29) Пролет ДПРМ:
 а) в штиль - на высоте 400 м
 б) при встречном ветре 5-10 м/с - на высоте 450-500 м | обеспечить | КВС

КВС должен обеспечить высоту пролета ДПРМ на предпосадочной прямой в штиль - 400 м, а при встречном ветре 5-10 м/с - 450-500 м

- (30) Пролет БПРМ:
 а) в штиль - на высоте 100 м
 б) при встречном ветре 5-10 м/с - на высоте 120 м | обеспечить | КВС

КВС должен обеспечить высоту пролета БПРМ на предпосадочной прямой в штиль - 100 м, а при встречном ветре 5-10 м/с - 120 м

- (31) Выравнивание на высоте 10-15 м | начать | КВС
 КВС на высоте 10-15 м должен начать выравнивание

- (32) Приземление со скоростью на 20-30 км/ч меньше скорости снижения | произвести | КВС

КВС должен осуществить приземление со скоростью на 20-30 км/ч меньше скорости снижения

- (33) После приземления самолет на переднюю опору шасси | опустить | КВС
 КВС после приземления должен опустить на ВПП переднюю опору шасси

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(34) Аварийное торможение колес	применить	KBC
KBC после опускания передней опоры шасси должен применить аварийное торможение колес путем вытягивания двух рукояток аварийного торможения		

Действительно: все

6. Стр. 57

Май 20/91

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.5. ПОСАДКА С НЕИСПРАВНЫМ ШАССИ

6.5.1. Общие сведения

Признаки отказов:

После установки переключателя шасси в положение ВЫПУСК отказ определяется по мнemosигналам на индикаторе и визуально

ВНИМАНИЕ! ПРИМите МЕРЫ ПО ВЫПУСКУ ШАССИ ОТ ОСНОВНОЙ И РЕЗЕРВНОЙ СИСТЕМ, А ТАКЖЕ ОТ СИСТЕМЫ МЕХАНИЧЕСКОГО ВЫПУСКА. ПОСЛЕ ПОСАДКИ ПРИМите МЕРЫ ПО ЭВАКУАЦИИ ПАССАЖИРОВ И ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА В ПОРЯДКЕ, УКАЗАННОМ КВС.

6.5.2. Посадка с неисправной или убранной передней опорой шасси

(1) Диспетчеру УВД	должен доложить	КВС, КВС-БР (2П)
КВС, КВС-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о неисправности шасси		
(2) Массу самолета выработкой топлива	уменьшить	КВС, КВС-БМ, КВС-2П
КВС, КВС-БМ, КВС-2П должен уменьшить посадочную массу самолета выработкой топлива		
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	КВС
КВС должен подать команду экипажу подтянуть ремни		
(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	принформировать	КВС-БР (БМ)
КВС-БР (БМ) должен обратиться к пассажирам с требованием выполнить рекомендации о подготовке к аварийной посадке		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Текст Информации для пассажиров:

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАЖИГАЛКИ;
 - СНЯТЬ ОБУВЬ НА ВЫСОКИХ КАБЛУКАХ;
 - РАССТЕГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК,
- А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- ПРИГОТОВИТЬ МЯГКИЕ ВЕШИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОЛОВЫ ОТ УДАРОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ;
 - ЗАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ МЫ ПОДАДИМ КОМАНДУ:

"ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!" В ЭТЫЙ МОМЕНТ ВЫ ДОЛЖНЫ:

- НАКЛОНИТЬСЯ ВПЕРЕД, ГОЛОВУ ЗАЩИТИТЬ МЯГКИМИ ВЕЩАМИ, ПОЛОЖИТЬ ГОЛОВУ НА РУКИ, КОТОРЫМИ НАКРЕСТ ОБХВАТИТЬ КОЛЕНИ;
- ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;
- ТОЛЬКО ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ И ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА НЕОБХОДИМО:

- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ БУДЕТ УКАЗАН.

(5) На высоте круга отбор воздуха

отключить

КВС-2П

КВС-2П должен на высоте круга установить выключатели отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ в положение ОТКЛ ОТБОРА

(6) На высоте круга разгерметизацию кабины

произвести

КВС-2П

КВС-2П должен на высоте круга установить на щитке ОТБОР И ПОДГОТ ВОЗДУХА спаренный переключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение АВАР РАЗГЕРМ КАБИН

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(7) Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	включить	КВС
КВС должен установить выключатель ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ - ОТКЛ в положение ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ		
(8) Форточки	открыть	КВС, 2П
КВС, 2П должны открыть левую и правую форточки в кабине экипажа		
(9) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	КВС
КВС должен произвести заход на посадку также, как при штатной посадочной конфигурации в соответствии с рекомендациями разд. 4		
(10) Посадку на основные опоры шасси	произвести	КВС
КВС должен произвести приземление самолета на основные опоры шасси		
(11) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	КВС
КВС должен установить рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ		
(12) Генераторы обоих двигателей	отключить	КВС
КВС должен установить переключатели ГЕНЕР 1, ГЕНЕР 2 основных генераторов в положение ОТКЛ		
(13) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	КВС, КВС-БМ, КВС-2П
КВС, КВС-БМ, КВС-2П должен установить выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ в положение ЗАКРЫТ		
(14) Подкачивающие насосы	выключить	КВС, КВС-БМ, КВС-2П
КВС, КВС-БМ, КВС-2П должен нажать кнопки-табло 1 ОЧЕР НАСОС, 2 ОЧЕР НАСОС, 3 ОЧЕР НАСОС левой и правой групп баков		
(15) Штурвалом, отклоненным на себя, носовую часть фюзеляжа от касания с землей как можно дольше	удерживать	КВС
ВНИМАНИЕ! ТОРМОЗАМИ НА ПРОБЕГЕ НЕ ПОЛЬЗУЙТЕСЬ		
КВС на пробеге должен как можно дольше удерживать носовую часть фюзеляжа от касания с землей при помощи штурвала отклоненного на себя		
(16) Направление движения самолета РН и элеронами	выдерживать	КВС
КВС должен выдерживать направление движения самолета при помощи РН и элеронов		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I7) После опускания носовой части фюзеляжа <u>аварийное торможение</u>	применить	KBC
KBC после опускания носовой части фюзеляжа, должен применить аварийное торможение колес путем вытягивания двух рукояток аварийного торможения		
(I8) Самолет	обеспечить	KBC, э
KBC, э должен обеспечить самолет установив выключатели АККУМ 1, АККУМ 2, АККУМ 3 в положение ОТКЛ		

6.5.3. Посадка с одной невыпущененной основной опорой шасси

(1) Диспетчеру УВД	должен	KBC, KBC-BR(2П)
KBC, KBC-BR (2П) должен доложить диспетчеру УВД о неисправности шасси		
(2) Массу самолета выработкой топлива	уменьшить	KBC, KBC-BM,KBC-2П
KBC, KBC-BM, KBC-2П должен уменьшить посадочную массу самолета выработкой топлива		
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	KBC
KBC должен подать команду экипажу подтянуть ремни		
(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	проинформировать	KBC-BR (БМ)
KBC-BR (БМ) должен обратиться к пассажирам с требованием выполнить рекомендации о подготовке к аварийной посадке Текст Информации для пассажиров		

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАГИАЛКИ;
- СНЯТЬ ОБУВЬ НА ВЫСОКИХ КАБЛУКАХ;
- РАССТЕГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- ПРИГОТОВИТЬ МЯГКИЕ ВЕЩИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОЛОВЫ ОТ УДАРОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ;
- ЗАСТЕГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ МЫ ПОДАДИМ КОМАНДУ:

"ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!" В ЭТЫЙ МОМЕНТ ВЫ ДОЛЖНЫ:

- НАКЛОНИТЬСЯ ВПЕРЕД, ГОЛОВУ ЗАЩИТИТЬ МЯГКИМИ ВЕЩАМИ, ПОЛОЖИТЬ ГОЛОВУ НА РУКИ, КОТОРЫМИ НАКРЕСТ ОБХВАТИТЬ КОЛЕНЯ;

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;
- ТОЛЬКО ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕРГНУТЬ ПРИВЫЧНЕ РЕЖИМЫ И ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.
- ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА НЕОБХОДИМО:
- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ БУДЕТ УКАЗАН.

5) На высоте круга отбор воздуха	отключить	КВС-2П
КВС-2П должен на высоте круга установить выключатели отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ в положение ОТКЛ ОТБОРА		
6) На высоте круга разгерметизацию кабины	произвести	КВС-2П
КВС-2П должен на высоте круга установить на пяtkе ОТБОР И ПОДГР ВОЗДУХА спаренный переключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение АВАР РАЗГЕРМ КАБИН		
7) Таоло ЗАСТЕРГНУТЬ РЕМНИ	включить	КВС
КВС должен установить выключатель ЗАСТЕРГНУТЬ РЕМНИ - ОТКЛ в положение ЗАСТЕРГНУТЬ РЕМНИ		
8) Форточки	открыть	КВС, 2П
КВС, 2П должны открыть левую и правую форточки в кабине экипажа		
9) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	произвести	КВС
КВС должен произвести заход на посадку также, как при штатной посадочной конфигурации		
10) Посадку с небольшим креном на выпущенную основную опору шасси	выполнить	КВС
КВС должен произвести посадку самолета с небольшим креном на выпущенную основную опору шасси		
11) Переднюю опору шасси	опустить	КВС
КВС должен после приземления опустить на землю переднюю опору шасси		
12) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	КВС
КВС должен установить рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I3) Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
КВС должен установить переключатели ГЕНЕР 1, ГЕНЕР 2 основных генераторов в положение ОТКЛ		
(I4) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
КВС, KBC-БМ, KBC-2П должен установить выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ в положение ЗАКРЫТ		
(I5) Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
КВС, KBC-БМ, KBC-2П должен нажать кнопки-табло 1 ОЧЕР НАСОС, 2 ОЧЕР НАСОС, 3 ОЧЕР НАСОС левой и правой групп баков		
(I6) Самолет	обеспечить	KBC, Э
КВС, Э должен обеспечить самолет установив выключатели АККУМ 1, АККУМ 2, АККУМ 3 в положение ОТКЛ		
(I7) Самолет от сваливания на крыло как можно дольше	удерживать	KBC
КВС должен на пробеге как можно дольше удерживать самолет от сваливания на крыло, повернув штурвал в сторону противоположную крену		
(I8) В начале сваливания самолета на крыло аварийное торможение	применить	KBC
КВС в начале сваливания самолета на крыло должен применить аварийное торможение колес путем вытягивания двух рукояток аварийного торможения		
(I9) Штурвал по элерону нейтрально	поставить	KBC
КВС должен установить штурвал в нейтральное положение		
6.5.4. Посадка с невыпущенными основными опорами шасси и выпущенной передней опорой		
(I) Диспетчеру УВД	должен доложить	KBC, KBC-БР (2П)
КВС, KBC-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о неисправности шасси		
(2) Массу самолета выработкой топлива	уменьшить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
КВС, KBC-БМ, KBC-2П должен уменьшить посадочную массу самолета выработкой топлива		
(3) Команду "Экипажу подтянуть ремни"	подать	KBC
КВС должен подать команду экипажу подтянуть ремни		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке | проинформировать | КВС-БР (БМ)

КВС-БР (БМ) должен обратиться к пассажирам с требованием выполнить рекомендации о подготовке к аварийной посадке
Текст информации для пассажиров

ВНИМАНИЕ! НЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЗИ, ЗАЩИГАЛКИ;
 - СНЯТЬ ОБУВЬ НА ВЫСОКИХ КАБЛУКАХ;
 - РАССТЕРГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
 - ПРИГОТОВИТЬ МЯГКИЕ ВЕШИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОЛОВЫ ОТ УДАРОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ;
 - ЗАСТЕРГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.
- ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ МЫ ПОДАДИМ КОМАНДУ: "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!" В ЭТЫЙ МОМЕНТ ВЫ ДОЛЖНЫ:
- НАКЛОНИТЬСЯ ВНЕРД, ГОЛОВУ ЗАЩИТИТЬ МЯГКИМИ ВЕШАМИ, ПОЛОЖИТЬ ГОЛОВУ НА РУКИ, КОТОРЫМИ НАКРЕСТ ОБХВАТИТЬ КОЛЕНЫ;
 - ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;
 - ТОЛЬКО ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕРГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ И ПОСКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.
- ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА НЕОБХОДИМО:
- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ КОМАНДЫ;
 - ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ БУДЕТ УКАЗАН.

(5) На высоте круга отбор воздуха | отключить | КВС-2П

КВС-2П должен на высоте круга установить выключатели отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ в положение ОТКЛ ОТБОРА

(6) На высоте круга разгерметизацию кабины | произвести | КВС-2П

КВС-2П должен на высоте круга установить на щитке отбор и подогрев воздуха спаренный переключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение АВАР РАЗГЕРМ КАБИН

(7) Табло ЗАСТЕРГНУТЬ РЕМНИ | включить | КВС

КВС должен установить выключатель ЗАСТЕРГНУТЬ РЕМНИ - ОТКЛ в положение ЗАСТЕРГНУТЬ РЕМНИ

(8) Форточки | открыть | КВС, 2П

КВС, 2П должны открыть левую и правую форточки в кабине экипажа

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(9) Переднюю опору шасси	убрать	КВС-2П
--------------------------	--------	--------

КВС-2П должен убрать переднюю опору шасси, установив рукоятку ШАССИ в положение УБОРКА
ЕСЛИ ПЕРЕДНЯЯ ОПОРА ШАССИ УБРАЛАСЬ:

(I) Заход на посадку, как при штатной посадочной конфигурации	произвести	КВС
---	------------	-----

КВС должен произвести заход на посадку так же, как и при штатной посадочной конфигурации

Перед приземлением

(2) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	установить	КВС
---	------------	-----

КВС должен установить рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ

(3) Генераторы обоих двигателей	отключить	КВС
---------------------------------	-----------	-----

КВС должен установить переключатели ГЕНЕР 1, ГЕНЕР 2 основных генераторов в положение ОТКЛ

(4) Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	КВС, КВС-БМ, КВС-2П
-------------------------------------	---------	---------------------

КВС, КВС-БМ, КВС-2П должен установить выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ в положение ЗАКРЫТ

(5) Подкачивающие насосы	выключить	КВС, КВС-БМ, КВС-2П
--------------------------	-----------	---------------------

КВС, КВС-БМ, КВС-2П должен нажать кнопки-табло 1 ОЧЕР НАСОС, 2 ОЧЕР НАСОС, 3 ОЧЕР НАСОС левой и правой групп баков

Приземление

(6) Приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская крена	произвести	КВС
---	------------	-----

КВС должен осуществить приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская крена самолета

(7) Направление движения при помощи РН	выдерживать	КВС
--	-------------	-----

КВС должен выдерживать направление движения на пробеге отклонением РН

(8) Самолет	обеспечить	КВС, Э
-------------	------------	--------

КВС, Э после остановки самолета должен установить выключатели АККУМ 1, АККУМ 2, АККУМ 3 в положение ОТКЛ

Действительно: все



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЕСЛИ ПЕРЕДНЯЯ ОПОРА ШАССИ НЕ УБРАЛАСЬ:

- | | | |
|--|------------|-----|
| 1) Заход на посадку, как при штатной посадочной конфигурации | произвести | KBC |
|--|------------|-----|

KBC должен произвести заход на посадку так же, как при штатной посадочной конфигурации

Перед приземлением

- | | | |
|--|------------|-----|
| (2) Рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ | установить | KBC |
|--|------------|-----|

KBC должен установить рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ

- | | | |
|---------------------------------|-----------|-----|
| (3) Генераторы обоих двигателей | отключить | KBC |
|---------------------------------|-----------|-----|

KBC должен установить переключатели ГЕНЕР 1, ГЕНЕР 2 основных генераторов в положение ОТКЛ

- | | | |
|-------------------------------------|---------|---------------------|
| (4) Пожарные краны обоих двигателей | закрыть | KBC, KBC-EM, KBC-2P |
|-------------------------------------|---------|---------------------|

KBC, KBC-EM, KBC-2P должен установить выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ в положение ЗАКРЫТ

- | | | |
|--------------------------|-----------|---------------------|
| (5) Подкачивающие насосы | выключить | KBC, KBC-EM, KBC-2P |
|--------------------------|-----------|---------------------|

KBC, KBC-EM, KBC-2P должен нажать кнопки-табло 1 ОЧЕР НАСОС, 2 ОЧЕР НАСОС, 3 ОЧЕР НАСОС левой и правой групп баков

- | | | |
|-------------|------------|--------|
| (6) Самолет | обесточить | KBC, Э |
|-------------|------------|--------|

KBC, Э должен обесточить самолет, установив выключатели АККУМ 1, АККУМ 2, АККУМ 3 в положение ОТКЛ

Приземление

ВНИМАНИЕ! НЕ ДОПУСКАЙТЕ ПРИЗЕМЛЕНИЯ САМОЛЕТА НА МАЛЫХ УГЛАХ АТАКИ И УДАРА О ЗЕМЛЮ КОЛЕСАМИ ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ

- | | | |
|--|------------|-----|
| (7) Приземление на скорости 150-185 км/ч | произвести | KBC |
|--|------------|-----|

KBC должен осуществить приземление на скорости 150-185 км/ч

6.5.5. Посадка на фюзеляж

- | | | |
|--------------------|--------|------------------|
| (1) Диспетчеру УВД | должен | KBC, KBC-BR (2P) |
|--------------------|--------|------------------|

KBC, KBC-BR (2P) должен доложить диспетчеру УВД о предстоящей посадке на фюзеляж

- | | | |
|---------------------------------------|-----------|---------------------|
| (2) Массу самолета выработкой топлива | уменьшить | KBC, KBC-EM, KBC-2P |
|---------------------------------------|-----------|---------------------|

KBC, KBC-EM, KBC-2P должен уменьшить посадочную массу самолета выработкой топлива

- | | | |
|---------------------------------------|--------|-----|
| (3) Команду "Экипажу подтянуть ремни" | подать | KBC |
|---------------------------------------|--------|-----|

KBC должен подать команду экипажу подтянуть ремни

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) Пассажиров о подготовке к аварийной посадке | проинформировать | КВС-БР (БМ)

КВС-БР (БМ) должен обратиться к пассажирам с требованием выполнить рекомендации о подготовке к аварийной посадке

Текст Информации для пассажиров при посадке на сушу

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД АВАРИЙНОЙ ПОСАДКОЙ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАЖИГАЛКИ;
- СНЯТЬ ОБУВЬ НА ВЫСОКИХ КАБЛУКАХ;
- РАССТЕГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- ПРИГОТОВИТЬ МЯГКИЕ ВЕШИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОЛОВЫ ОТ УДАРОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ;
- ЗАСТЕГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ МЫ ПОДАДИМ КОМАНДУ:

"ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!" В ЭТЫЙ МОМЕНТ ВЫ ДОЛЖНЫ:

- НАКЛОНИТЬСЯ ВПЕРЕД, ГОЛОВУ ЗАЩИТИТЬ МЯГКИМИ ВЕЩАМИ, ПОЛОЖИТЬ ГОЛОВУ НА РУКИ, КОТОРЫМИ НАКРЕСТ ОБХВАТИТЬ КОЛЕНЯ;
- ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;
- ТОЛЬКО ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ И ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА НЕОБХОДИМО:

- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ БУДЕТ УКАЗАН.

Текст Информации для пассажиров при посадке на воду

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ПОСАДКОЙ НА ВОДУ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРЫЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАЖИГАЛКИ;
- СНЯТЬ ОБУВЬ;
- РАССТЕГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАБИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- НАДЕТЬ СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ И НЕ НАДУВАТЬ ЕГО В САМОЛЕТЕ;
- ПРИГОТОВИТЬ МЯГКИЕ ВЕШИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОЛОВЫ ОТ УДАРОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ;
- ЗАСТЕГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ МЫ ПОДАДИМ КОМАНДУ: "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!" В ЭТОТ МОМЕНТ ВЫ ДОЛЖНЫ:

- НАКЛОНИТЬСЯ ВНЕРЕД, ГОЛОВУ ЗАЩИТИТЬ МЯГКИМИ ВЕЩАМИ, ПОЛОЖИТЬ ГОЛОВУ НА РУКИ, КОТОРЫМИ НАКРЕСТ ОБХВАТИТЬ КОЛЕНИ;
- ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;
- ТОЛЬКО ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ И ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА НА ВОДЕ НЕОБХОДИМО:

- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНЯТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ БУДЕТ УКАЗАН.

- | | | |
|--|------------|---------|
| (5) На высоте круга отбор воздуха | отключить | KBC-2P |
| KBC-2P должен на высоте круга установить выключатель отбор воздуха ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ в положение ОТКЛ ОТБОРА | | |
| (6) На высоте круга разгерметизацию кабины | произвести | KBC-2P |
| KBC-2P должен на высоте круга установить на щитке ОТБОР И ПОДГОТ ВОЗДУХА спаренный переключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение АВАР РАЗГЕРМ КАБИН | | |
| (7) Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ | включить | KBC |
| KBC должен установить выключатель ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ - ОТКЛ в положение ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ | | |
| (8) Форточки | открыть | KBC, 2P |
| KBC, 2P должны открыть левую и правую форточки в кабине экипажа | | |
| (9) Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации | произвести | KBC |
| KBC должен произвести заход на посадку также, как при штатной посадочной конфигурации | | |
| Перед приземлением | | |
| (10) Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ | установить | KBC |
| KBC должен установить рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ | | |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(II)	Генераторы обоих двигателей	отключить	KBC
KBC должен установить переключатели ГЕНЕР 1, ГЕНЕР 2 основных генераторов в положение ОТКЛ			
(I2)	Пожарные краны обоих двигателей	закрыть	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
KBC, KBC-БМ, KBC-2П должен установить выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ в положение ЗАКРЫТ			
(I3)	Подкачивающие насосы	выключить	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
KBC, KBC-БМ, KBC-2П должен нажать кнопки-табло I ОЧЕР НАСОС, 2 ОЧЕР НАСОС, 3 ОЧЕР НАСОС левой и правой групп баков			

Приземление

(I4)	Приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская крена	произвести	KBC
KBC должен осуществить приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская крена самолета			
(I5)	Направление движения при помощи РН	выдерживать	KBC
KBC должен выдерживать направление движения на пробеге отклонением РН			
(I6)	Самолет	обеспечить	KBC, Э
KBC, Э после остановки самолета должен установить выключатели АККУМ 1, АККУМ 2, АККУМ 3 в положение ОТКЛ			

Действительно: все

6. Стр. 69
Иньль 15/96



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.6. ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ И СНИЖЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ОБОГРЕВА ОДНОГО ИЗ НОСКОВ ПРЕДКРЫЛКОВ, А ТАКЖЕ ОДНОГО
ИЗ ВОЗДУХОЗАБОРНИКОВ ДРЕНАЖА ТОПЛИВНЫХ БАКОВ

Признаки отказа:

1. Горит табло ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ (ПРАВ ДВИГ - ОТКАЗ) и другие признаки отказа двигателя.
2. Горит табло МАЛО ДАВЛ ЛЕВ КРЫЛА (МАЛО ДАВЛ ПРАВ КРЫЛА).

При отказе в наборе высоты

ВНИМАНИЕ! РАЗВОРОТЫ ВЫПОЛНЯЙТЕ КООРДИНИРОВАННО С КРЕНОМ
НЕ БОЛЬШЕ 15°.

(1) <u>Диспетчеру УВД</u>	<u>должен доложить</u>	<u>КВС, КВС-БР(2П)</u>
КВС, КВС-БР(2П) должен доложить диспетчеру УВД об отказе		
<u>Скорость полета 310 км/ч</u>	<u>обеспечить</u>	<u>КВС</u>
КВС должен обеспечить скорость полета 310 км/ч		
(3) <u>САУ</u>	<u>отключить</u>	<u>КВС</u>
КВС должен отключить САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале		
(4) <u>Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ</u>	<u>установить</u>	<u>КВС</u>
КВС должен установить рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(5) Генераторы остановленного двигателя	отключить	KBC
КВС должен установить переключатель ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2) основного генератора остановленного двигателя в положение ОТКЛ		
(6) Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	KBC, KBC-БМ, KBC-2П
КВС, KBC-БМ, KBC-2П должен установить выключатель ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ЗАКРЫТ		
(7) Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
2П должен установить выключатель отбора воздуха ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ОТКЛ ОТБОРА		
(8) СКВ грузовой кабины	отключить	2П
2П должен установить переключатель ПОДАЧА ВОЗД КАБ ГРУЗ в положение НЕЙТР		
(9) Триммерами усилия с органов управления	снять	KBC
КВС должен снять усилия с органов управления при помощи триммеров РВ, РН и элеронов		
(10) Меры для выхода из зоны обледенения	принять	KBC
КВС должен принять меры для выхода самолета из зоны обледенения		
<u>ПРИМЕЧАНИЕ:</u> Разрешается применять взлетный режим работающего двигателя до высоты 4000 м (над уровнем моря) с непрерывной работой не более 30 мин		
(II) Симметричную выработку топлива	обеспечить	KBC-БМ, KBC-2П
КВС-БМ, KBC-2П должен включить кран кольцевания, нажав кнопку-табло КОЛЬЦ. Если разница в баках левого и правого полукрыльев превысит 300 кг, уравняйте его количество, выключив насосы третьей очереди полукрыла с меньшим остатком топлива. После выравнивания количества топлива включите отключенные ранее насосы третьей очереди		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I2) Характеристики набора высоты <u>(см. табл. 4.10)</u>	учитывать	KBC
--	-----------	-----

KBC должен учитывать характеристики набора высоты, указанные в табл. 4.10

ПРИМЕЧАНИЯ: I. Включение ПОС планера уменьшает величину вертикальной скорости набора высоты на 0,5-1,0 м/с.

2. Практический потолок уменьшается на 500-700 м.
3. Расход топлива, время набора и расстояние, пройденное в наборе высоты, увеличивается на 10-15%.

(I3) Решение о посадке на ближайшем аэродроме	принять	KBC
---	---------	-----

KBC должен принять решение о посадке на ближайшем аэродроме

(I4) Снижение, заход на посадку и посадку в соответствии с парагр. "При отказе в крейсерском полете и на снижении" настоящей карты	выполнить	Э
--	-----------	---

Э должен выполнить снижение, заход на посадку и посадку, руководствуясь параграфом "При отказе в крейсерском полете и на снижении" настоящей карты

При отказе в крейсерском полете и на снижении

ВНИМАНИЕ! РАЗВОРОТЫ ВЫПОЛНЯЙТЕ С КРЕНОМ НЕ БОЛЬШЕ 15°.

(I) Диспетчеру УВД	должен доложить	KBC, KBC-BP(2П)
--------------------	-----------------	-----------------

KBC, KBC-BP(2П) должен доложить диспетчеру УВД об отказе

(2) Самолет от разворота и кренения	удерживать	KBC
-------------------------------------	------------	-----

KBC должен изыгрывать рулями стреление самолета к развороту и кренению

(3) Скорость 300-340 км/ч	обеспечить	KBC
---------------------------	------------	-----

KBC должен обеспечить скорость полета 300-340 км/ч

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(4) САУ	отключить	КВС
	КВС должен отключить САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	
(5) Самолет тrimмерами	сбалансировать	КВС
	КВС должен сбалансировать самолет при помощи триммеров РВ, РН и элеронов	
(6) Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	КВС
	КВС должен установить рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигате- ля в положение ОСТАНОВ	
(7) Генераторы остановленного двигателя	отключить	КВС
	КВС должен установить переключатель ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2) основного генератора остано- ленного двигателя в положение ОТКЛ	
(8) Пожарный кран остановленного двигателя	закрыть	КВС, КВС-БМ, КВС-2П
	КВС, КВС-БМ, КВС-2П должен установить выключатель ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ЗАКРЫТ	
(9) Отбор воздуха от остановленного двигателя	отключить	2П
	2П должен установить выключатель от- бора воздуха ЛЕВ ДВИГ (ПРАВ ДВИГ) остановленного двигателя в положение ОТКЛ ОТБОРА	
(10) СКВ грузовой кабины	отключить	2П
	2П должен установить переключатель ПОДАЧА ВОЗД КАБ ГРУЗ в положение НЕЙТР	

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(II) Меры для выхода из зоны обледенения	принять	KBC
КВС должен принять меры для выхода самолета из зоны обледенения		
(I2) Высоту, обеспечивающую скорость горизонтального полета (см. табл. 4.II)	занять	KBC
КВС должен занять высоту, обеспечивающую скорость горизонтального полета в соответствии с табл.4.II		
(I3) Симметричную выработку топлива	обеспечить	KBC-EM, KBC-2П
КВС-EM, КВС-2П для обеспечения симметричной выработки топлива из баков левого и правого полукрыльев включите кран кольцевания, нажав кнопку-табло КОЛЬЦ. Если разница в баках левого и правого полукрыльев превысит 300 кг, уравняйте его количество, выключив насосы третьей очереди полукрыла с меньшим остатком топлива. После выравнивания количества топлива включите отключенные ранее насосы третьей очереди		
(I4) Решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	принять	KBC
КВС должен принять решение о посадке на ближайшем аэродроме		
(I5) На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	установить	KBC, KBC-EM
КВС, КВС-EM должен на снижении установить двигателю режим работы 62° по ИП-33		

ПРИМЕЧАНИЕ. На участках снижения с включенной ПОС увеличиваются по сравнению с такими же характеристиками снижения с выключенной ПОС (см. табл. 4.I2):

- расход топлива на 12 %;
- пройденное расстояние на 6 %;
- время снижения на 10 %.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- (I6) Скорость 360 км/ч на снижении | обеспечить | КВС
- КВС должен обеспечить на снижении скорость 360 км/ч
- (I7) ВСУ на $H \leq 6000$ м со щитка аварийного запуска | запустить | КВС, КВС-БМ
- КВС, КВС-БМ на высоте до 6000 м должен запустить ВСУ со щитка аварийного запуска, для чего:
- убедитесь, что выключатели ОТБОР и НАСОС находятся в положении АВТ;
 - установите выключатель ПОДГР ЗАПУСКА в верхнее положение, при этом должно загореться табло ГТОВ К ЗАПУСКУ;
 - нажмите на I-2 с кнопку ЗАПУСК
- (I8) Генератор ВСУ на бортсеть | подключить | КВС, КВС-БМ
- КВС, КВС-БМ должен установить выключатель ГЕНЕР ВСУ в положение ГЕНЕР ВСУ, при этом должно загореться табло ГЕНЕР ВСУ ВКЛ
- (I9) Характеристики снижения (см. табл. 4.I2) | учитывать | КВС
- КВС должен учитывать характеристики снижения, указанные в табл. 4.I2
- (20) Шасси после третьего разворота на скорости согласно табл. 6.3 | выпустить | КВС-2П

Таблица 6.3

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	300	300	300	320	320	330

КВС-2П должен после третьего разворота выпустить шасси, установив рукоятку ШАССИ в положение ВЫПУСК на скорости согласно табл. 6.3

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | | | |
|------|---|------------|--------|
| (21) | Четвертый разворот на скорости 280-320 км/ч | выполнить | КВС |
| | KBC должен выполнить четвертый разворот на скорости 280-320 км/ч | | |
| (22) | Своевременную балансировку при выпуске закрылков | обеспечить | KBC |
| | KBC при выпуске закрылков должен обеспечить при помощи триммеров своевременную балансировку самолета | | |
| (23) | В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$ на скорости согласно табл. 6.4 | начать | KBC-2П |

Таблица 6.4

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	270	270	290	300	310	320

KBC-2П в горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, должен выпустить закрылки в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$, переведя рычаг ПРЕДКР ЗАКР на деление $10/25$ на скорости согласно табл. 6.4

- | | | | |
|------|---|-----------|--------|
| (24) | Скорость к концу выпуска закрылков до величины, указанной в табл. 6.5 | уменьшить | KBC-2П |
|------|---|-----------|--------|

Таблица 6.5

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	250	250	250	260	270	280

KBC-2П должен уменьшить скорость с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков она достигла величины, указанной в табл. 6.5

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | | | |
|------|---|-----------|--|
| (25) | Заход на посадку на скорости согласно табл. 6.6 | выполнить | |
|------|---|-----------|--|

Таблица 6.6

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	180	200	215	225	230	235

КВС должен выполнить заход на посадку на скорости согласно табл. 6.6

- | | | | |
|------|--|------------|--|
| (26) | Начало выравнивания на $H = 6-5$ м с одновременной установкой РУД на ПМГ | произвести | |
|------|--|------------|--|

КВС должен начать выравнивание на высоте 6-5 м с одновременной установкой РУД на ПМГ (промежуточный упор)

- | | | | |
|------|--|------------|--|
| (27) | В процессе выравнивания РУД в положение МГ | установить | |
|------|--|------------|--|

КВС в процессе выравнивания должен установить рычаг РУД ЛЕВ (РУД ПРАВ) работающего двигателя на упор МГ

- | | | | |
|------|--|------------|--|
| (28) | Приземление на скорости согласно табл. 6.7 | произвести | |
|------|--|------------|--|

Таблица 6.7

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	170	180	200	210	210	215

КВС должен произвести приземление на скорости согласно табл. 6.7

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(29) Реверс	включить	КВС, КВС-2П
КВС, КВС-2П после касания основными опорами шасси поверхности ВПП должен включить реверс тяги работающего двигателя		
(30) Интерцепторы	выпустить	КВС
КВС после касания основными опорами шасси поверхности ВПП должен выпустить интерцепторы		
(31) После опускания передней опоры шасси торможение	применить	КВС
КВС после опускания передней опоры шасси на поверхность ВПП должен применить торможение колес		
(32) Направление на пробеге	выдерживать	КВС
- отклонением РН - отклонением элеронов - несимметричным торможением колес		
КВС должен выдерживать направление на пробеге отклонением РН, элеронов и несимметричным торможением колес		
(33) В конце пробега реверс	выключить	КВС, КВС-2П
КВС, КВС-2П при необходимости в конце пробега для уменьшения бокового увода должен выключить реверс тяги двигателя		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.7. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШЬ

6.7.1. Общие сведения

Основной задачей экипажа в случае аварийной посадки является обеспечение безопасности пассажиров при приземлении самолета и эвакуация пассажиров из самолета, а в безлюдной местности - и создание условий для дальнейшего существования до получения внешней помощи.

Основные обязанности экипажа при аварийной посадке:

- сразу же после возникновения аварийной обстановки доложить диспетчерской службе о предстоящей аварийной посадке, так как в дальнейшем для этого может не хватить времени или возможностей.

Одновременно провести подготовку пассажиров к аварийной посадке:

- выбрать подходящее место для посадки и произвести посадку, сведя к минимуму опасность возникновения пожара и повреждения самолета;

- после посадки обеспечить быструю эвакуацию пассажиров из самолета.

6.7.2. Действия экипажа перед посадкой

(1) Сигнал бедствия	включить	KBC
---------------------	----------	-----

KBC, приняв решение об аварийной посадке, должен включить:

- тумблер АВАРИЯ на пульте управления самолетным ответчиком СО-72М;
- выключатель БЕДСТВ на блоке 480-2 изделия 6201

(2) Диспетчеру УВД о бедствии	должен доложить	KBC, KBC-BP (2П)
-------------------------------	-----------------	------------------

KBC, KBC-BP(2П) должен доложить диспетчеру УВД о бедствии

Текст Аварийной передачи службе УВД (радиотелефонном)

"Терплю бедствие" ("Мейдей" - при международных полетах)	3 раза
"Я" ("ИСИ" - при международных полетах)	I раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие	2 раза
Широта местности	2 раза
Долгота местности	2 раза
Время московское (по Гринвичу - при международных полетах)	2 раза
Вид повреждения и требуемая помощь	I раз
Принятое командиром экипажа решение и другие сведения, которые могут способствовать поиску и спасению	I раз
Слово "Прием"	I раз

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(3) К пассажирам | обратиться | КВС

КВС должен обратиться к пассажирам

Текст Обращения к пассажирам

ВНИМАНИЕ! ГОВОРИТ КОМАНДИР СУДНА. САМОЛЕТ НЕИСПРАВЕН, ВОЗМОЖНА АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА. НА БОРТУ ИМЕЕТСЯ НЕОБХОДИМОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. МЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ НАЗЕМНЫЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ СЛУЖБЫ И ОНИ ПРИНИМАЮТ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ.

СОХРАНЯЙТЕ ПОЛНОЕ СПОКОЙСТВИЕ, ОСТАВАЙТЕСЬ НА СВОИХ МЕСТАХ, ТОЧНО ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ УКАЗАНИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

(4) Команду экипажу "Приготовиться к аварийной посадке" | подать | КВС

КВС должен подать членам экипажа команду: "Приготовиться к аварийной посадке"

(5) Световые табло ВЫХОД и ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ | включить | КВС

КВС должен установить:

- выключатель АВАР ОСВЕЩЕНИЕ -
ОТКЛ в положение АВАР ОСВЕЩЕНИЕ;
- выключатель ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ -
ОТКЛ в положение ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ

(6) Дверь кабины экипажа | открыть и | Е.

задискововать

Е. должен полностью открыть дверь кабины экипажа и убедиться в ее надежной фиксации

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(7) Съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции	закрепить	БМ, БР(Ш)
БМ, БР(Ш) должны зафиксировать съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции		
(8) Указание пассажирам занять кресла	подать	KBC, KBC-BR(L.)
KBC, KBC-BR(BM) должен подать ука- зание пассажирам занять места в креслах, установленных по полету, и установить спинки кресел в вер- тикальное положение (в варианте визуальной ледовой разведки кали- тану-наставнику и гидрологам за- нять кресла последних рядов)		
(9) Мягкую перегородку	раздвинуть	БР(BM)
БР(BM) должен раздвинуть мягкую перегородку для обеспечения прохода к аварийному выходу по правому бор- ту		
(10) Незакрепленные вещи в туалете или под швартовочной сеткой	закрепить	БР(BM)
БР(BM) должен собрать незакреплен- ные тяжелые вещи на полу кабины и закрепить их в туалете или под швартовочной сеткой в грузовой кабине		
(II) К пассажирам с информацией о тре- бованиях безопасности	обратиться	БР(BM)
БР(BM) должен обратиться к пассажи- рам с информацией о требованиях безопасности		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Текст Информации для пассажиров

ВНИМАНИЕ! Перед аварийной посадкой вы должны выполнить следующие требования безопасности:

- снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авторучки, ножи, зажигалки;
- снять обувь на высоких каблуках;
- расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду;
- приготовить мягкие вещи для защиты головы от ударов при вынужденной посадке;
- застегнуть и затянуть привязные ремни.

За несколько секунд до посадки мы подадим команду:

"Внимание, посадка!" В этот момент вы должны:

- наклониться вперед, голову защитить мягкими вещами, положить голову на руки, которыми накрест обхватить колени;
- оставаться в этом положении до полной остановки самолета;
- только после остановки самолета расстегнуть привязные ремни и покинуть самолет, следуя указаниям членов экипажа.

При покидании самолета необходимо:

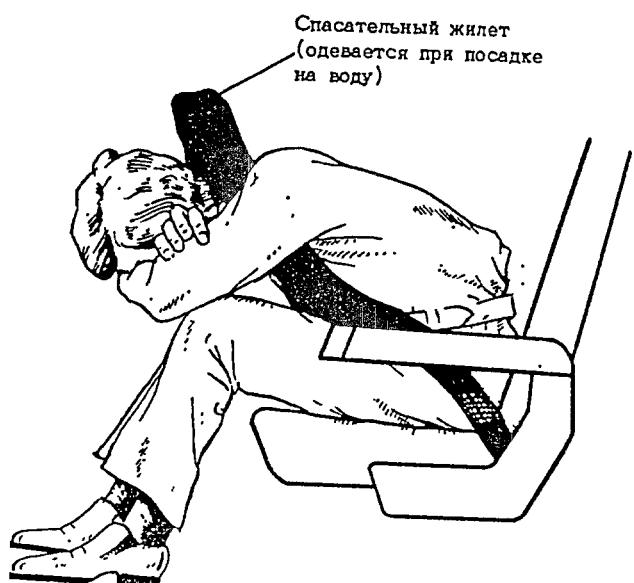
- сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды;
- пользоваться только тем выходом, который будет указан.

ПРИМЕЧАНИЕ. Рекомендуемая поза при аварийной посадке показана на рис. I.

(12) Правильность фиксации привязных ремней	проконтролировать	БР(БМ)
БР(БМ) должен проконтролировать, у всех ли пассажиров правильно застегнуты и затянуты привязные ремни		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



.11141-6

РИС. I. РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПОЗА ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I3) Пассажиров с расположением аварийных выходов, способом их открытия	ознакомить	БР(БМ)
БР(БМ) должен ознакомить пассажиров с расположением аварийных выходов, способами их открытия (рис. 2)		
(I4) Место в кресле	занять	БР(БМ)
БР(БМ) должен занять свое место в кресле		
(I5) Привязные ремни	застегнуть	БР(БМ)
БР(БМ) должен застегнуть привязные ремни		
(I6) Плечевые ремни	застопорить	Э
Э должны перед посадкой застопорить плечевые ремни		
(I7) Разгерметизацию самолета на $H = 400-500$ м	произвести	2П
2П должен на высоте 400-500 м установить на щитке ОТБОР И ПОДГОТ ВОЗДУХА спаренный выключатель АВАР РАЗГЕРМ КАБИН в положение АВАР РАЗГЕРМ КАБИН		
(I8) Фортонку	открыть	КВС, 2П
КВС, 2П должны открыть левую и правую форточки в кабине экипажа		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

При возможности открытия грузового люка 3000x2260 использовать его как дополнительный аварийный выход

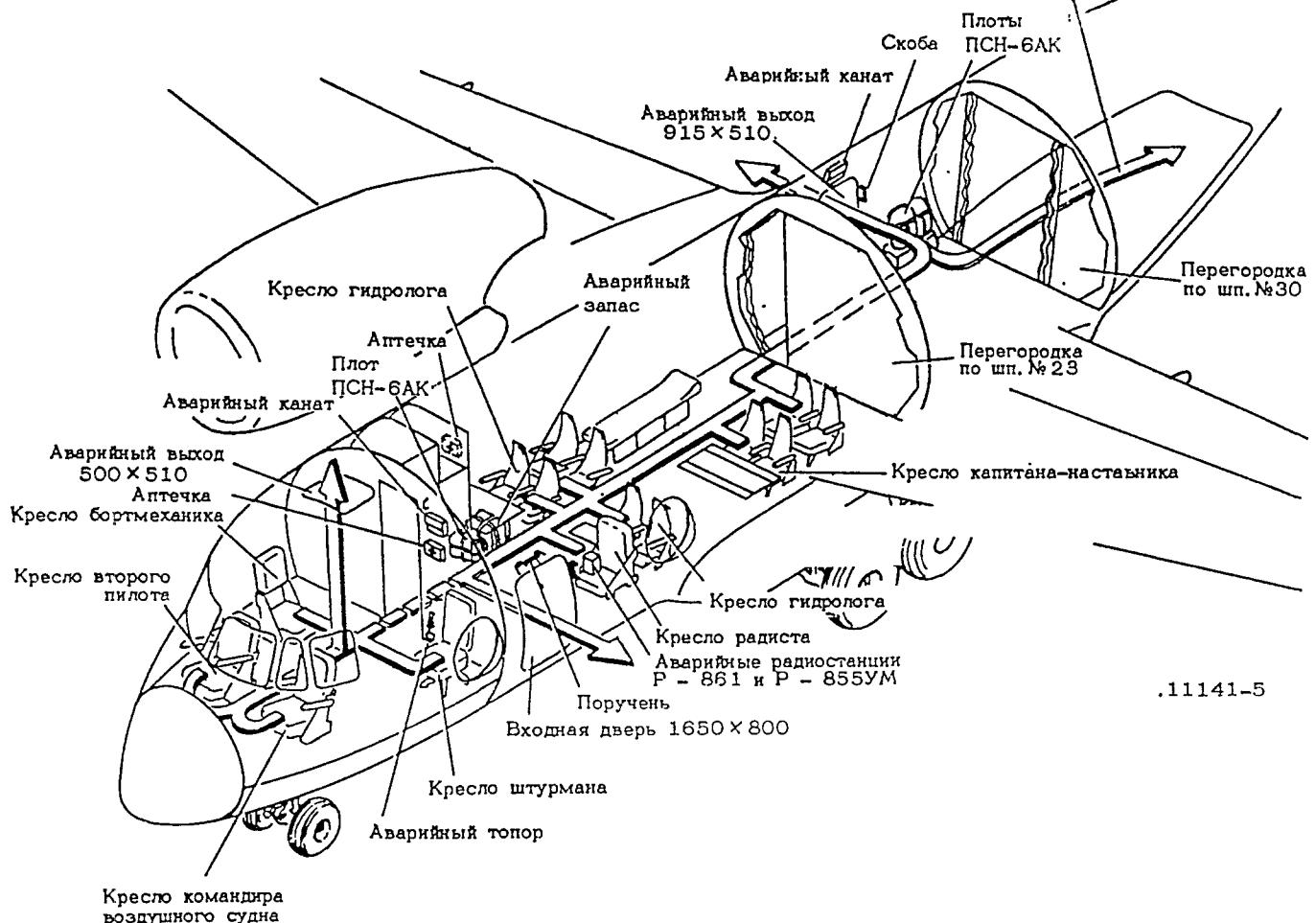


РИС.-2. СХЕМА ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ НА СУШУ

В ВАРИАНТАХ ВИЗУАЛЬНОЙ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ, ГРУЗОПАССАЖИРСКОМ

И ПАССАЖИРСКОМ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.7.3. Выполнение аварийной посадки

Аварийная посадка производится, как правило, против ветра. Направление ветра определите по дыму, пыли и другим характерным признакам.

При посадке на густой лес, кустарник или посевы принимайте за уровень земли верхушки деревьев, кустарника или посевов и с учетом этого производите выравнивание самолета.

В гористой местности посадку выполняйте на восходящий склон.

По возможности посадку выполняйте при минимальном остатке топлива и сброшенных грузах.

Решение о посадке с выпущенным или убранным шасси принимает КВС:

(1) Аппаратуру А-723	выключить	III
----------------------	-----------	-----

Ш должен установить переключатель режимов в положение ОТКЛ

(2) Кнопку СТИРАН изд. 6201	нажать	КВС
-----------------------------	--------	-----

КВС должен нажать на кнопку СТИРАН изд. 6201

(3) Заход на посадку и посадку как при штатной ситуации (см. разд. 4)	выполнить	КВС
---	-----------	-----

КВС должен выполнить заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями разд. 4

(4) Команду "Внимание, посадка!"	подать	КВС
----------------------------------	--------	-----

КВС перед приземлением должен подать команду для пассажиров и экипажа "Внимание, посадка!"

(5) При посадке на фюзеляж перед приземлением двигатели	остановить	КВС
---	------------	-----

КВС при посадке на фюзеляж перед приземлением должен:

- рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ установить в положение ОСТАНОВ;
- переключатели ГЕНЕР1, ГЕНЕР2 основных генераторов установить в положение ОТКЛ
- выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ установить в положение ЗАКРЫТ

(6) Аварийное освещение (в темное время суток)	включить	КВС
--	----------	-----

КВС в темное время суток должен установить выключатель АВАР ОСВЕЩЕНИЕ - ОТКЛ в положение АВАР ОСВЕЩЕНИЕ

Черт 25/92
6_Стр_86

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

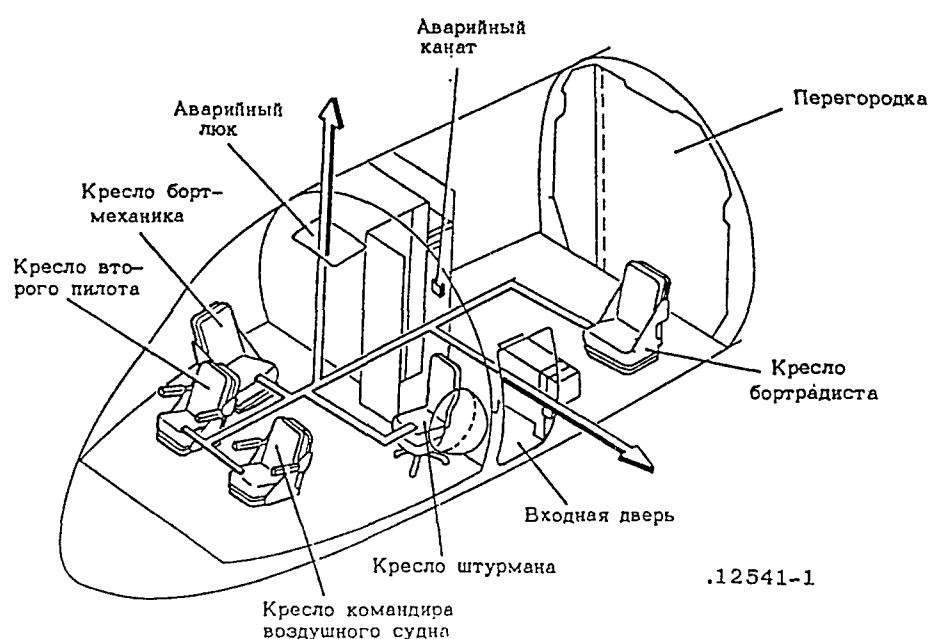


РИС. 2а. СХЕМА ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ
ПОСАДКЕ В ГРУЗОВОМ ВАРИАНТЕ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.7.4. Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание

Общие указания

Вся предварительная подготовка пассажиров, их инструктаж и проверка принятых мер безопасности должны быть полностью закончены к моменту посадки.

Действия всех членов экипажа после остановки самолета основываются на Аварийном расписании.

Начало действий по Аварийному расписанию – остановка самолета.

Специальной команды для выполнения аварийных действий – не ожидать.

Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

Срочная эвакуация пассажиров в порядке, обусловленном Аварийным расписанием, должна быть начата немедленно после аварийной посадки, независимо от последствий посадки.

(I) Эвакуация по Аварийному расписанию	выполнить	Э
Э должны произвести срочную эвакуацию пассажиров в порядке, обусловленном Аварийным расписанием		

Аварийное расписание

- | | |
|--|---------------|
| - расстопорите кресла, откатитесь назад до упора | КВС, 2П, БМ |
| - снимите гарнитуры | КВС – Э |
| - расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла | Э |
| - оцените степень опасности эвакуации через аварийные выходы | БМ, БР (III) |
| - дайте команду членам экипажа охранять опасный аварийный выход | КВС |
| - дайте команду пассажирам расстегнуть привязные ремни и ждать команды эвакуироваться | КВС-БР (БМ) |
| - откройте неопасные для эвакуации аварийные выходы, при возможности – грузовой люк | 2П, С, БМ, БР |

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- выбросьте в проемы аварийных выходов аварийные канаты	БМ
- эвакуируйтесь из самолета	БМ
- дайте команду пассажирам эвакуироваться и отойти от самолета	КВС
- не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода	БР (III)
- помогайте пассажирам при эвакуации снаружи самолета	ПМ
- возьмите аварийные радиостанции Р-861 и Р-855УМ, средства жизнеобеспечения ^{*)} , аптечки, топор и эвакуируйтесь из самолета	2П, БР, III
- покиньте самолет	КВС
- отойдите от самолета с пассажирами и экипажем на безопасное расстояние (не менее 100 м)	КВС-Э

6.7.5. Действия при аварии на земле

В случае аварии на земле во время взлета, посадки, руления или стоянки, когда нет времени для выполнения всех подготовительных операций, экипаж обязан немедленно принять все меры для эвакуации пассажиров из самолета и предотвращения пожара.

Как только установлено, что обстановка на самолете аварийная, командир воздушного судна должен немедленно дать команду экипажу действовать по Аварийному расписанию при посадке на сушу.

Одновременно командир воздушного судна подает команду начать эвакуацию пассажиров.

Как только позволит обстановка, командир обязан непосредственно руководить эвакуацией пассажиров в соответствии с Аварийным расписанием при посадке на сушу.

Обязанности членов экипажа в этой обстановке те же, что и при аварийной посадке на сушу.

В случае пожара каждый член экипажа обязан оказать всевозможную помощь пассажирам, которые находятся в зоне пожара.

^{*)} Перечень средств жизнеобеспечения определяется документами МГА

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.8. ПОСАДКА НА ВОДУ

6.8.1. Общие сведения

Основной задачей экипажа в случае посадки на воду является обеспечение безопасности пассажиров при приводнении самолета и эвакуации пассажиров из самолета с оказанием им помощи на воде.

Основные обязанности экипажа при посадке на воду:

– сразу же после возникновения аварийной обстановки доложить диспетчерской службе о предстоящей посадке на воду, так как в дальнейшем для этого может не хватить времени или возможностей.

Одновременно провести подготовку пассажиров к посадке на воду:

– выбрать подходящее место для посадки, сведя к минимуму опасность возникновения пожара и повреждения самолета;

– после приводнения обеспечить быструю эвакуацию пассажиров из самолета с максимальным использованием всех доступных спасательных средств.

6.8.2. Действия экипажа перед посадкой

(1) Сигнал бедствия	включить	КВС
---------------------	----------	-----

КВС, приняв решение о посадке, должен включить:

- тумблер АВАРИЯ на пульте управления самолетным ответчиком СО-72М;
- выключатель БЕДСТВ на блоке 480-2 изделия 6201

(2) Диспетчеру УВД о бедствии	доложить	КВС, КВС-БР(2П)
-------------------------------	----------	-----------------

КВС, КВС-БР(2П) должен доложить диспетчеру УВД о бедствии

Текст Аварийной передачи службе УВД (радиотелефоном)

"Терплю бедствие" ("Мэйдей" – при международных полетах)	3 раза
"Я" ("ИСИ" – при международных полетах)	1 раз
Позывной экипажа воздушного судна, терпящего бедствие ..	2 раза
Мирота места	2 раза
Долгота места	2 раза
Время московское (по Гринвичу – при международных полетах)	2 раза
Вид повреждения и требуемая помощь	1 раз
Принятое командиром экипажа решение и другие сведения, которые будут способствовать поиску и спасению	1 раз
Слово "Прием"	1 раз

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(3) К пассажирам

обратиться

КВС

КВС должен обратиться к пассажирам

Текст Обращения к пассажирам

ВНИМАНИЕ! ГОВОРИТ КОМАНДИР СУДНА. ЧЕРЕЗ ... МИНУТ НАШ САМОЛЕТ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНОСТИ ПРОИЗВЕДЕТ АВАРИЙНУЮ ПОСАДКУ НА ВОДУ. НА БОРТУ ИМЕЮТСЯ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ И НЕОБХОДИМОЕ СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ. МЫ ПРЕДУПРЕДИЛИ СПАСАТЕЛЬНУЮ СЛУЖБУ И ОНА ПРИНИМАЕТ НЕОБХОДИМЫЕ МЕРЫ.

СОХРАНИТЕ ПОЛНОЕ СПОКОЙСТВИЕ, ОСТАВАЙТЕСЬ НА СВОИХ МЕСТАХ, ТОЧНО ВЫПОЛНЯЙТЕ ВСЕ УКАЗАНИЯ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

(4) Команду экипажу "Приготовиться к посадке на воду"

подать

КВС

КВС должен подать членам экипажа команду: "Приготовиться к посадке на воду"

(5) Световое табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ

включить

КВС

КВС должен установить выключатель ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ - ОТКЛ в положение ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ

(6) Дверь кабины экипажа

открыть и

закрепить

БМ

БМ должен полностью открыть дверь кабины экипажа и убедиться в ее надежной фиксации

(7) Съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции

закрепить

БМ, БР(Ш)

БМ, БР(Ш) должны закрепить съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции

(8) Указание пассажирам занять кресла

подать

КВС-БР(БМ)

КВС-БР(БМ) должен подать указание пассажирам занять места в креслах, установленных по полету, и установить спинки кресел в вертикальное положение (в варианте визуальной ледовой разведки капитан-наставнику и гидрологам занять кресла последних рядов)

(9) Мягкую перегородку

раздвинуть

БР(БМ)

БР(БМ) должен раздвинуть мягкую перегородку для обеспечения прохода к правому аварийному выходу

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I0) Водозащитный кожух с борта	снять	БР (БМ)
БР (БМ) должен снять с борта водозащитный кожух, повернув ручку вверх		
(II) Водозащитный кожух на боковой аварийный люк	установить	БР (БМ)
БР (БМ) должен установить водозащитный кожух на упоры в нижней части люка, прижать к борту до входа захватов ручки в кронштейны и повернуть ручки вниз до фиксации		
(I2) Незакрепленные вещи в туалете или под швартовочной сеткой	закрепить	БР (БМ)
БР (БМ) должен собрать незакрепленные тяжелые вещи на полу кабины и закрепить их в туалете или под швартовочной сеткой в грузовой кабине		
(I3) К пассажирам с информацией о требованиях безопасности	обратиться	БР (БМ)
БР (БМ) должен обратиться к пассажирам с информацией о требованиях безопасности		

Текст Информации для пассажиров

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ПОСАДКОЙ НА ВОДУ ВЫ ДОЛЖНЫ ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩЕЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ:

- СНЯТЬ ОЧКИ, ЗУБНЫЕ ПРОТЕЗЫ, ВЫНУТЬ ИЗ КАРМАНОВ ОСТРОЕ ПРЕДМЕТЫ, АВТОРУЧКИ, НОЖИ, ЗАЖИГАЛКИ;
- СНЯТЬ ОБУВЬ;
- РАССТЕРГНУТЬ ВОРОТНИК И ОСЛАГИТЬ ГАЛСТУК, А ТАКЖЕ ТЕСНУЮ И СТЯГИВАЮЩУЮ ОДЕЖДУ;
- НАДЕТЬ СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ И НЕ НАДУВАТЬ ЕГО В САМОЛЕТЕ;
- ПРИГОТОВИТЬ МЯГКИЕ ВЕЩИ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГОЛОВЫ ОТ УДАРОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ;
- ЗАСТЕГНУТЬ И ЗАТЯНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ.

ЗА НЕСКОЛЬКО СЕКУНД ДО ПОСАДКИ МЫ ПОДАДИМ КОМАНДУ:

"ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"

В ЭТОТ МОМЕНТ ВЫ ДОЛЖНЫ:

- НАКЛОНИТЬСЯ ВПЕРЕД, ГОЛОВУ ЗАЩИТИТЬ МЯГКИМИ ВЕЩАМИ, ПОЛОЖИТЬ ГОЛОВУ НА РУКИ, КОТОРЫМИ НАКРЕСТ ОБХВАТИТЬ КОЛЕННА;
- ОСТАВАТЬСЯ В ЭТОМ ПОЛОЖЕНИИ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА;
- ТОЛЬКО ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА РАССТЕРГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ И ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ, СЛЕДУЯ УКАЗАНИЯМ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА.

ПРИ ПОКИДАНИИ САМОЛЕТА НА ВОДЕ НЕОБХОДИМО:

- СОХРАНЯТЬ СПОКОЙСТВИЕ И ВЫПОЛНИТЬ ВСЕ ПОДАВАЕМЫЕ КОМАНДЫ;
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ТЕМ ВЫХОДОМ, КОТОРЫЙ БУДЕТ УКАЗАН.

ПРИМЕЧАНИЕ. Рекомендуемая поза при аварийной посадке показана на рис. I

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I4) Правильность фиксации спасательных жилетов и привязных ремней	проконтролировать	БР(БИ)
БР(БИ) должен проконтролировать, у всех ли пассажиров правильно завязаны спасательные жилеты, застегнуты и затянуты привязные ремни		
(I5) Пассажиров с порядком эвакуации, расположением аварийных выходов и способом их открытия	ознакомить	БР(БИ)
БР(БИ) должен ознакомить пассажиров с порядком эвакуации из самолета, расположением аварийных выходов и способом их открытия (рис. 3)		
(I6) Указание пассажирам не вставать с мест до команды "Эвакуироваться"	подать	БР(БИ)
БР(БИ) подайте указание пассажирам не вставать со своих мест до команды "Эвакуироваться"		
(I7) Место в кресле	занять	БР(БИ)
БР(БИ) должен занять свое место в кресле		
(I8) Спасательный жилет	надеть	БР(БИ)
БР(БИ) должен надеть спасательный жилет		
(I9) Привязные ремни	застегнуть	БР(БИ)
БР(БИ) должен застегнуть привязные ремни		
(20) Плечевые ремни	застопорить	С
С должны перед посадкой застопорить плечевые ремни		
(21) Разгерметизацию самолета на высоте 400–500 м	произвести	2П
2П должен на высоте 400–500 м установить на щитке ОТБОР II ПОДГОТОВ ВОЗДУХА спаренный выключатель АВАР РАЗГЕР'И КАБИН в положение АВАР РАЗГЕР'И КАБИН.		

6.8.3. Выполнение посадки на воду

Посадку на воду производите возможно ближе к береговой черте или кораблям. При ветре до 15 м/с посадку производите в направлении, параллельном гребню волн, не допуская сноса, при более сильном ветре – против ветра на восходящий склон волны. При посадке на зеркальную поверхность воды для определения высоты используйте барометрические высотомеры, радиовысотомеры и видимые ориентиры

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Положение самолета при посадке на воду

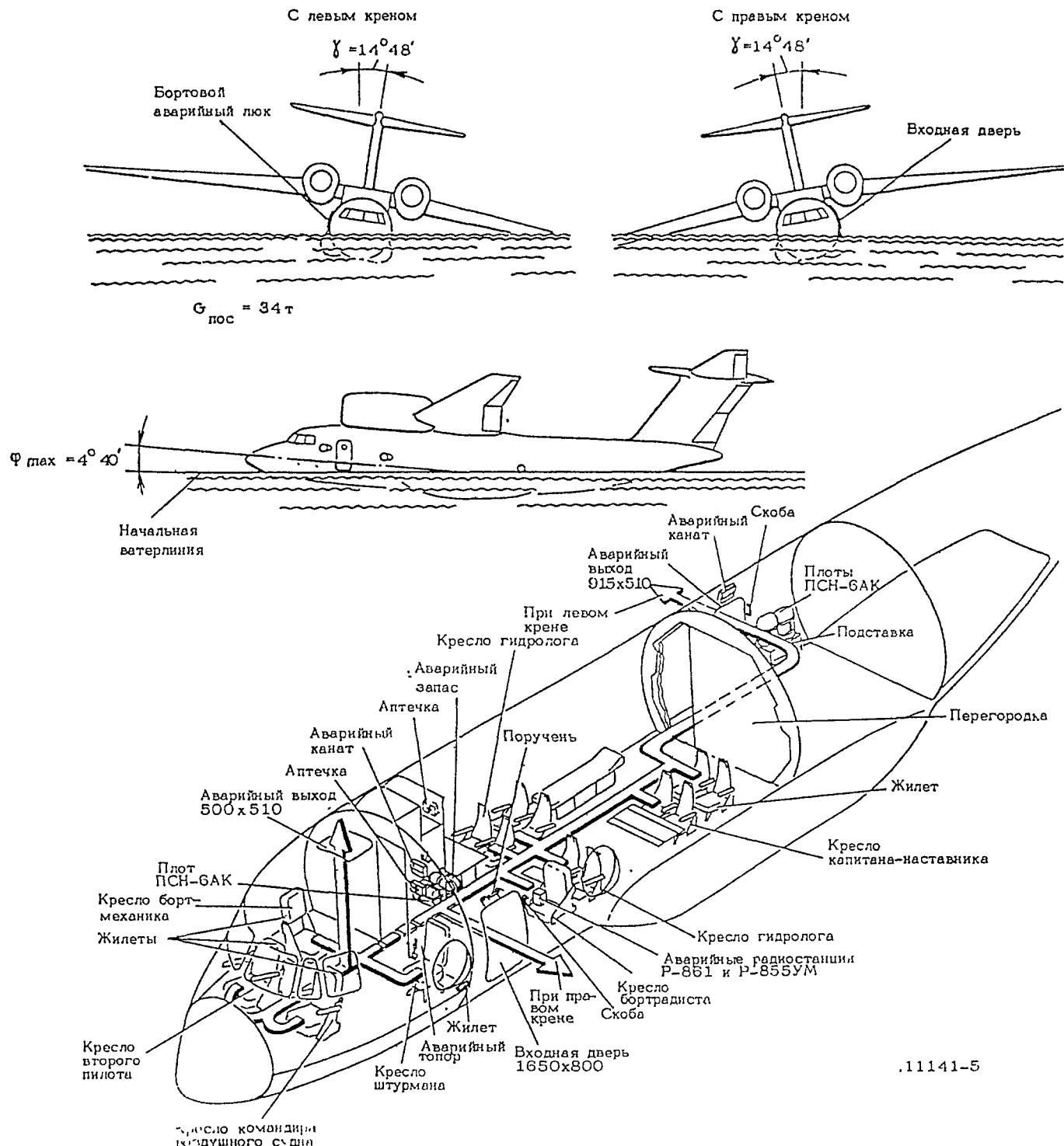


РИС. 3. СХЕМА ПОКИДАНИЯ САМОЛЕТА ПРИ ПОСАДКЕ НА ВОДУ В ВАРИАНТЕ ВИЗУАЛЬНОЙ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Посадку на воду производите, по возможности, с минимальным остатком топлива.

Для определения силы ветра используйте следующие признаки:

- белые "гребешки" отсутствуют - скорость ветра от 0 до 6 м/с;
- небольшое количество "гребешков" - скорость ветра от 6 до 10 м/с;
- большое количество "гребешков" - скорость ветра больше 10 м/с.

(1)	Заход на посадку с убранным шасси	выполнить	KBC
KBC должен выполнить заход на посадку с убранными опорами шасси			
(2)	Закрылки в посадочное положение	выпустить	KBC-2П
KBC-2П должен выпустить закрылки в посадочное положение			
(3)	Аппаратуру А-723	выключить	III
III должен установить переключатель режимов в положение ОТКЛ			
(4)	Кнопку СТИРАН изд. 620I	нажать	KBC
KBC должен нажать на кнопку СТИРАН изд. 620I			
(5)	На высоте 150-100 м фары (при посадке ночью)	включить	KBC, 2П
KBC, 2П должны установить переключатель ВЫПУСК - ОТКЛ - УБОРКА в положение ВЫПУСК, а переключатель ВЗЛЕТ - ПОСАД - ОТКЛ - РУЛЕНИЕ в положение ВЗЛЕТ - ПОСАД			
<u>ПРИМЕЧАНИЯ:</u> 1. В тумане, облаках и при дожде фары включать по усмотрению KBC. 2. В лунную ночь посадку производить по направлению лунной дорожки.			
(6)	Генераторы на высоте 100-50 м	отключить	KBC
KBC должен установить переключатели ГЕНЕР1, ГЕНЕР2 основных генераторов в положение ОТКЛ			
(7)	С высоты 20-15 м вертикальную скорость снижения 0,5-1,0 м/с	выдерживать	KBC
KBC с высоты 20-15 м должен выдерживать вертикальную скорость снижения 0,5-1,0 м/с			
(8)	Команду "Внимание, посадка!"	подать	KBC
KBC перед началом выравнивания должен подать команду для пассажиров и членов экипажа "Внимание, посадка!"			
(9)	Выравнивание на высоте 10 м и скорости 160-200 км/ч	начать	KBC
KBC должен начать выравнивание на высоте 10 м и на скорости 160-200 км/ч			

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(I0) Перед приводнением:

- двигатели	остановить	KBC
- самолет	обесточить	KBC, Э

KBC, Э перед приводнением должны:

- рычаги СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ установить в положение ОСТАНОВ;
- выключатели ПОЖАР КРАН ЛЕВ ДВИГ, ПОЖАР КРАН ПРАВ ДВИГ установить в положение ЗАКРЫТ;
- обесточить самолет, установив выключатели АККУМ1, АККУМ2, АККУМ3 в положение ОТКЛ

(II) Аварийное освещение (в темное время суток)

включить

KBC

KBC в темное время суток должен установить выключатель АВАР ОСВЕЩЕНИЕ - ОТКЛ в положение АВАР ОСВЕЩЕНИЕ

(I2) Крен самолета

не допускать

KBC

KBC должен парировать крен самолета отклонением элеронов

(I3) Потерю скорости и удар о воду

не допускать

KBC

KBC не должен допустить потерю скорости и удар самолета о воду

(I4) Приводнение на скорости 145-180 км/ч

произвести

KBC

KBC должен произвести приводнение самолета на скорости 145-180 км/ч

(I5) Штурвал в отклоненном "на себя" положении до остановки самолета

удерживать

KBC, 2П

KBC, 2П должны удерживать штурвал отклоненным "на себя" до остановки самолета

6.8.4. Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание

Общие указания

Вся предварительная подготовка пассажиров, их инструктаж и проверка принятых мер безопасности должны быть полностью закончены к моменту приводнения.

Действия всех членов экипажа после остановки самолета основываются на Аварийном расписании.

Начало действий по Аварийному расписанию – остановка самолета.

Специальной команды для выполнения аварийных действий – не ожидать.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

Срочная эвакуация пассажиров в порядке, обусловленным Аварийным расписанием, должна быть начата немедленно после подготовки плотов на воде к приему людей.

(I) Эвакуацию по Аварийному расписанию	выполнить	Э
Э должны произвести срочную эвакуацию пассажиров в порядке, обусловленным Аварийным расписанием		

Аварийное расписание

- | | |
|---|-------------|
| - расстопорите кресла, откатитесь назад до упора | КВС, 2П, БМ |
| - снимите гарнитуру | Э |
| - расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники вверх со стороны прохода, встаньте с кресла | Э |
| - оцените степень опасности эвакуации через аварийные выходы | КВС-БР (Ш) |

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОСАДКЕ САМОЛЕТА НА ВОДУ С ПРАВЫМ КРЕНОМ АВАРИЙНУЮ ЭВАКУАЦИЮ ОСУЩЕСТВЛЯЙТЕ ЧЕРЕЗ ВХОДНУЮ ДВЕРЬ, С ЛЕВЫМ КРЕНОМ ЧЕРЕЗ ПРАВЫЙ БОРТОВОЙ АВАРИЙНЫЙ ВЫХОД.

В СЛУЧАЕ НЕВОЗМОЖНОСТИ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВХОДНОЙ ДВЕРИ И ПРАВОГО БОРТОВОГО ЛИКА АВАРИЙНУЮ ЭВАКУАЦИЮ ОСУЩЕСТВЛЯЙТЕ ЧЕРЕЗ ВЕРХНИЙ АВАРИЙНЫЙ ВЫХОД В КАБИНЕ ЭКИПАЖА

- | | |
|--|-----------------|
| - не допускайте движений пассажиров в сторону опасного аварийного выхода | БР (Ш) |
| - дайте команду пассажирам расстегнуть привязные ремни и ждать команды "Эвакуироваться" | КВС, КВС-БР(БМ) |
| - расшвартуйте спасательный плот в гардеробе по правому борту и поднесите его к неопасному для эвакуации аварийному выходу | Ш, БР (БМ) |
| - зацепите карабин швартовочного фала плота за скобу | БМ |
| - откройте аварийный выход, возьмите пусковой линь и выбросьте плот за борт | БМ |
| - приведите в действие систему газонаполнения плота | БМ |
| - эвакуируйтесь из самолета через аварийный выход (при отсутствии бортрадиста на борту возьмите аварийную радиостанцию Р-855УМ, Р-861) | БМ |
| - дайте команду пассажирам эвакуироваться из самолета | Ш, БМ |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- | | |
|---|---------|
| - возьмите аварийные радиостанции Р-861 и Р-855УМ и эвакуируйтесь из самолета | БР |
| - расшвартуйте спасательные плоты в районе шпангоутов № 28-30 и вдвоем перенесите их по одному к неопасному для эвакуации аварийному выходу | КВС, 2П |
| - зацепите карабин швартовочного фала плота за скобу | Ш, 2П |
| - возьмите поочередно пусковые линии плотов и выбросьте плоты за борт | Ш, 2П |
| - эвакуируйтесь из самолета | Ш, 2П |
| - при наличии времени возьмите аптечку, аварийный запас и эвакуируйтесь из самолета | КВС |
| - перережьте швартовочные фалы ножом из снаряжения плота | КВС, БМ |

ПРИМЕЧАНИЯ. 1. Если плотов несколько, то командир воздушного судна располагается на том плоту, где находится бортрадист с радиостанцией.

2. Соедините плоты между собой и отведите от самолета на расстояние не менее 100 м до погружения самолета в воду.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТИЮ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.9. ЗАХОД НА ПОСАДКУ С ОТКАЗЫШИМ ДВИГАТЕЛЕМ

И МЕХАНИЗМОМ ИЗМЕНЕНИЯ К_Ш РН

Признаки отказа:

1. Горит табло ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ (ПРАВ ДВИГ - ОТКАЗ).
2. При выпуске закрылков загорается табло К_Ш И ЗВЕ - НА РН - ПРОВЕРЬ.
3. Ограничение К_Ш РН в ручном режиме не снимается.
4. Замедленная реакция самолета на отклонение РН

(1) Диспетчеру УВД	должен доложить	КВС, КВС-БР (2П)
КВС, КВС-БР(2П) должен доложить диспетчеру УВД о возникновении отказа		
(2) Посадку, по возможности, на аэродром, где боковая составляющая ветра не больше 3 м/с	выполнить	КВС
КВС должен, по возможности, выполнить посадку на аэродром, где боковая составляющая ветра не превышает 3 м/с		
(3) На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	установить	КВС, КВС-БМ
КВС-БМ на снижении самолета должен установить двигателю режим 62° по ИП-33		
(4) на снижении скорость 360 км/ч	обеспечить	КВС
КВС должен выполнять снижение самолета на скорости 360 км/ч		
(5) Характеристики снижения (см. табл. 4.12)	учитывать	КВС
КВС должен учитывать характеристики снижения, указанные в табл. 4.12		

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- (6) Симметричную выработку топлива | обеспечить | КВС-БМ, КВС-2П

КВС-БМ, КВС-2П для обеспечения симметричной выработки топлива из баков левого и правого полукрыльев должен включить кран кольцевания, нажав кнопку-табло КОЛЬЦ. Если разница в баках левого и правого полукрыльев превысит 300 кг, уравнять его количества, выключив насосы третьей очереди полукрыла с меньшим остатком топлива. После выравнивания количества топлива включить отключенные ранее насосы третьей очереди

- (7) Шасси после третьего разворота на скорости | выпустить | КВС-2П
согласно табл. 6.8

Таблица 6.8

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	300	300	300	320	320	320

КВС-2П после выполнения третьего разворота должен выпустить шасси, установив рукоятку ШАССИ в положение ВЫПУСК, на скорости согласно табл. 6.8

- (8) Четвертый разворот на скорости 280–320 км/ч | выполнить | КВС

КВС должен выполнить четвертый разворот на скорости 280–320 км/ч

- (9) Своевременную балансировку при выпуске | обеспечить | КВС
закрылков

КВС при выпуске закрылков должен обеспечить при помощи триммеров своевременную балансировку самолета

- (10) В горизонтальном полете, перед входом в | начать | КВС-2П
глиссаду, выпуск закрылков в положение
 $10^{\circ}/25^{\circ}$ на скорости согласно табл. 6.9

Таблица 6.9

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	270	270	290	300	310	315

КВС-2П в горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, должен выпустить закрылки в положение $10^{\circ}/25^{\circ}$, переводя рычаг ПРЕДКР ЗАКР на деление 10/25, на скорости согласно табл. 6.9

- (II) Скорость к концу выпуска закрылков до | уменьшить | КВС-2П
величины, указанной в табл. 6.10

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 6.10

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	250	250	250	260	270	275

КВС-2П должен уменьшить скорость с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылоков она достигла значений, указанных в табл. 6.10

- (I2) Заход на посадку на скорости согласно табл. 6.II

выполнить

КВС

Таблица 6.II

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	180	200	215	225	230	235

КВС должен выполнить заход на посадку на скорости, указанной в табл. 6.II

- (I3) Начало выравнивания $H = 6-5$ м с одновременной установкой РУД на ПМГ

произвести

КВС

КВС должен начать выравнивание на высоте 6-5 м с одновременной уборкой РУД на ПМГ (промежуточный упор)

- (I4) В процессе выравнивания РУД в положение МГ

установить

КВС

КВС в процессе выравнивания должен установить рычаг РУД ЛЕВ (РУД ПРАВ) работающего двигателя на упор МГ

- (I5) Приземление на скорости согласно табл. 6.I2

произвести

КВС

Таблица 6.I2

Посадочная масса, т	22	26	30	33	34,5	36
Скорость, км/ч	170	180	200	210	210	215

КВС должен произвести приземление самолета на скорости указанной в табл. 6.I2

- (I6) Реверс

включить

КВС, КВС-2П

КВС, КВС-2П после касания основными опорами шасси поверхности ВПП должен включить реверс тяги работающего двигателя

- (I7) Интерцепторы

выпустить

КВС, КВС-БМ

КВС, КВС-БМ после касания основными опорами шасси поверхности ВПП должен выпустить интерцепторы

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(18) После опускания передней опоры шасси торможение	применить	KBC
KBC после опускания передней опоры шасси на поверхность ВНП должен применить торможение колес		
(19) Направление на пробеге: - отклонением РН; - отклонением элеронов; - несимметричным торможением колес	выдерживать	KBC, KBC-БМ
KBC, KBC-БМ должен выдерживать направление на пробеге отклонением РН, элеронов и несимметричным торможением колес		
(20) В конце пробега реверс	выключить	KBC, KBC-2П
KBC, KBC-2П при необходимости в конце пробега для уменьшения бокового увода должен выключить реверс тяги двигателя		

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6.10. САМОПРОИЗВОЛЬНАЯ ПОДАЧА ОГНЕГАСЯЩЕГО ВЕЩЕСТВА ВО ВСЕ ПОЖАРОЗАЩИТНЫЕ ОТСЕКИ

Признаки отказа:

1. Горит красная кнопка-табло "ВСУ".
2. Горит красная кнопка-табло "ВЕНТ" ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ.
3. Горит красная кнопка-табло "ТАЗ/Г" ЛЕВ ДВИГ, ПРАВ ДВИГ.
4. Горят желтые светосигнализаторы разрядки огнетушителей.
5. Звучит прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа.

ВНИМАНИЕ! 1. Наличие всех признаков отказа свидетельствует о ложном срабатывании системы пз.
2. При отсутствии признаков отказа двигателя – двигатель не выключать.

При отказе на разбеге ($v \leq v_I$)

Валет прекратите, для чего:

(1) Рычаги РУД ПРАВ, РУД ЛЕВ в положение МГ	установить	KBC
KBC должен установить рычаги РУД ПРАВ, РУД ЛЕВ в положение МГ		
(2) Максимальный реверс	включить	KBC-2П
KBC-2П должен установить рычаги РЕВ в положение максимального реверса		
(3) Интерцепторы	выпустить	KBC
KBC должен выпустить интерцепторы		
(4) Основное торможение	применить	KBC
KBC должен применить основное торможение колес		

При отказе на этапах разбега ($v > v_I$), набора высоты,

крейсерского полета, снижения, захода на посадку

(1) В ложной сигнализации по признакам:	убедиться	KBC, Э
- отсутствие дыма, копоти		
- отсутствие пламени		
- отсутствие прогаров		

KBC, Э должны убедиться по отсутствию признаков пожара (дыма, копоть, пламя, прогар), что сигнализация ложная

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(2) Диспетчеру УВД | доложить | КВС, КВС-БР (2П)

КВС, КВС-БР (2П) должен доложить диспетчеру УВД о возникновении отказа

(3) Посадку на ближайшем аэродроме | произвести | КВС, Э

КВС, Э должны произвести посадку на ближайшем аэродроме

ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СОДЕРЖАНИЕ

7.1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

- 7.1.1. Условия применения летных характеристик
- 7.1.2. Конфигурация самолета
- 7.1.3. Определения
- 7.1.4. Графики

7.2. ВЗЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- 7.2.1. Описание графиков
- 7.2.2. Определение максимально допустимой взлетной массы

7.3. ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОЛЕТА ПО МАРШРУТУ

7.4. РАСЧЕТ ДАЛЬНОСТИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЕТА

7.5. ПОСАДОЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- 7.5.1. Описание графиков
- 7.5.2. Определение максимально допустимой посадочной массы

7.1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Приведенная в данном разделе информация позволяет экипажу обеспечить необходимый уровень безопасности при выполнении полета.

7.1.1. Условия применения летних характеристик

Масса самолета не должна превышать максимально допустимую массу, ограниченную условиями взлета.

При температуре воздуха ниже самого низкого значения, указанного на графике, необходимо учитывать лишь влияние самых низких температур, имеющихся на графиках.

При фактической прочности снега $\sigma > 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ взлетно-посадочные характеристики необходимо принимать для прочности $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$.

Параметры не должны определяться за пределами диапазонов, указанных на графиках.

7.1.2. Конфигурация самолета

Первая взлетная конфигурация – шасси выпущено, $\delta_3 = 10^\circ/19^\circ$ (закрылки внутренние 10° и 10° , закрылки концевые 17° , 19° и 21°), предкрылки выпущены.

Вторая взлетная конфигурация отличается от первой тем, что шасси убрано.

Полетная конфигурация – шасси убрано, $\delta_3 = 0^\circ/0^\circ$, предкрылки убраны.

Посадочная конфигурация – шасси выпущено, $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ (закрылки внутренние 30° и 60° , закрылки концевые 22° , 40° и 60°), предкрылки выпущены.

Промежуточная конфигурация – шасси выпущено, $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$ (закрылки внутренние 10° и 10° , закрылки концевые 19° , 25° и 33°), предкрылки выпущены.

7.1.3. Определения

Критический двигатель – двигатель, отказ которого вызывает наиболее неблагоприятные изменения в поведении и условиях пилотирования самолета.

Полная взлетная дистанция (L_{П.В}) – расстояние по горизонтали с момента страгивания на линии старта до момента выхода самолета на высоту 400 м над уровнем БПП в точке отрыва самолета или до момента, к которому заканчивается переход от взлетной к полетной конфигурации и достигается скорость полета, равная I,3 v_{c1} для полетной конфигурации. Полная взлетная дистанция включает этап разбега и четыре этапа в воздушной ее части.

Летная полоса (ЛП) состоит из взлетно-посадочной полосы (БПП) и концевых полос безопасности (КПБ).

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Располагаемая длина разбега (РДР) равна длине ВПП, уменьшенной на длину участка выруливания (50 м).

Располагаемая дистанция взлета (РДВ) равна сумме длин: ВПП (уменьшенной на длину участка выруливания), КПБ и свободной зоны полосы воздушных подходов, причем участок свободной зоны, включаемой в РДВ, должен быть не более 1/2 длины ВПП. При отсутствии свободной зоны КПБ величина РДВ принимается равной длине ВПП, уменьшенной на длину участка выруливания.

Располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ) равна сумме длин ВПП, уменьшенной на длину участка выруливания, и КПБ.

Уклон определяется как тангенс угла наклона ЛП и выражается в процентах.

Минимальная скорость самолета (V_c) – скорость, достигнутая в процессе торможения до задельного угла атаки при заданных конфигурациях самолета, полетной массе и режиме работы двигателей ($V_c = V_a$ пред.).

V_{c_0} – минимальная скорость при посадочной конфигурации;

V_{c_1} – минимальная скорость при рассматриваемой конфигурации.

Скорость принятия решения (V_I) – наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае отказа критического двигателя (отказ распознается на этой скорости) возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Скорость подъема передней опоры шасси ($V_{п.оп.}$) – скорость начала увеличения угла тангенса на разбеге для вывода самолета на взлетный угол атаки.

Скорость отрыва ($V_{отр.}$) – скорость самолета в момент отрыва всех его опорных устройств от поверхности ВПП по окончании разбега при взлете.

Безопасная скорость взлета (V_2) – скорость, достигаемая на первом этапе продолженного взлета до высоты 10,7 м, при которой обеспечивается безопасное получение нормируемых градиентов набора высоты на втором этапе взлета.

Скорость начального набора высоты (V_{2H}) со всеми работающими двигателями, достигаемая до высоты 120 м.

Скорость в момент начала уборки механизации крыла (V_3), достигаемая на высоте 200 м при нормальном взлете или на высоте 400 м при взлете с одним работающим двигателем.

Градиент набора высоты (η_H) определяется как тангенс угла наклона траектории набора высоты Θ_H и выражается в процентах.

Чистая траектория взлета – траектория набора высоты, построенная по чистому гравитанту набора высоты на взлете.

Полные характеристики – характеристики, предельно достижимые для самолета в рассматриваемых эксплуатационных условиях.

Чистые характеристики – полные характеристики, градиенты которых уменьшены в соответствии с нормами.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Высота над уровнем моря – барометрическое давление, переведенное в высоту в соответствии с распределением барометрического давления в стандартной атмосфере (СА).

Линия ограничения препятствий – линия, выше которой не могут располагаться препятствия в полосе воздушных подходов.

Скорость при полетной механизации на взлете (V_4) – достигаемая в конце уборки механизации крыла.

Скорость захода на посадку ($V_{з.п.}$) – скорость самолета при установившемся снижении на участке захода на посадку.

Скорость самолета в процессе ухода на второй круг – скорость установившегося набора высоты на взлетном режиме всех или одного двигателя, при выпущенном шасси и конфигурации крыла, рекомендованной для ухода на второй круг.

Ветер. Для учета влияния ветра при построении графиков взлетно-посадочных характеристик принято:

– 50 % ожидаемого в эксплуатации максимального значения скорости ветра при встречной составляющей;

– 150 % при попутной составляющей скорости ветра.

ПРИМЕЧАНИЕ. При определении возможности выполнения взлета с боковым ветром более 8 м/с располагаемую длину ВПП уменьшайте на 5%.

7.1.4. Графики

Аэродинамические поправки к показаниям указателя скорости приведены на рис. I, 2.

Аэродинамические поправки к показаниям указателя скорости при движении самолета по ВПП приведены на рис. 3.

Аэродинамические поправки к показаниям высотомеров приведены в табл. 7.1, 7.2, 7.3.

Поправки к показаниям указателя температуры воздуха приведены на рис. 4.

Составляющие скорости ветра. Диаграмма для определения встречной, попутной или боковой составляющей скорости ветра приведена на рис. 5.

Изменение температуры воздуха по высоте в стандартной атмосфере и при отклонении от стандартной атмосферы показано на рис. 6.

Перевод барометрического давления в барометрическую высоту аэродрома показан на рис. 7.

Скорости, соответствующие предельным углам атаки ($V_{a\text{ пред}}$) при $n_y = I$ для различных конфигураций и различных полетных масс самолета, показаны на рис. 8.

Скорости, соответствующие допустимым углам атаки при $n_y = I$ ($V_{a\text{ доп}}$) для различных конфигураций и различных полетных масс самолета, показаны на рис. 9.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ОСНОВНАЯ СИСТЕМА

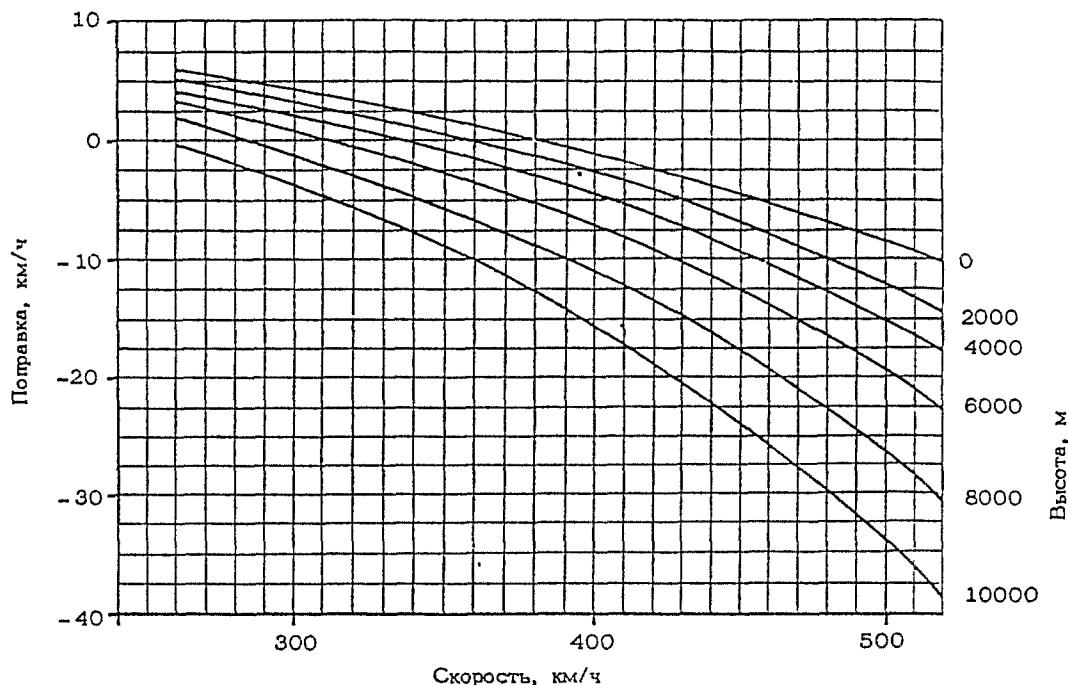


РИС. 1. АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ ПОПРАВКИ К ПОКАЗАНИЯМ УКАЗАТЕЛЯ СКОРОСТИ.
КОНФИГУРАЦИЯ ПОЛЕТНАЯ

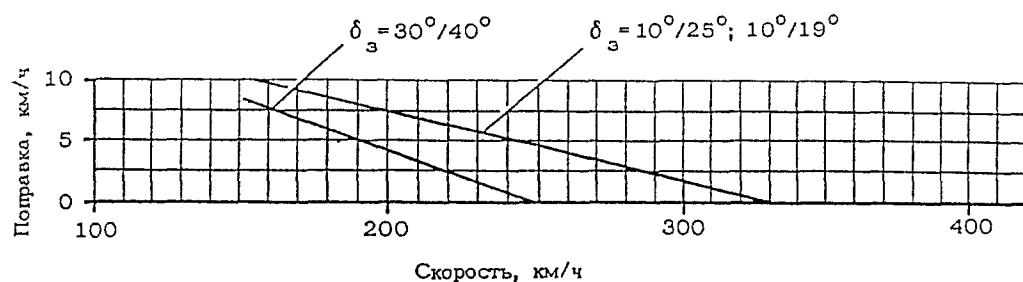


РИС. 2. АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ ПОПРАВКИ К ПОКАЗАНИЯМ УКАЗАТЕЛЯ СКОРОСТИ
КОНФИГУРАЦИЯ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНАЯ

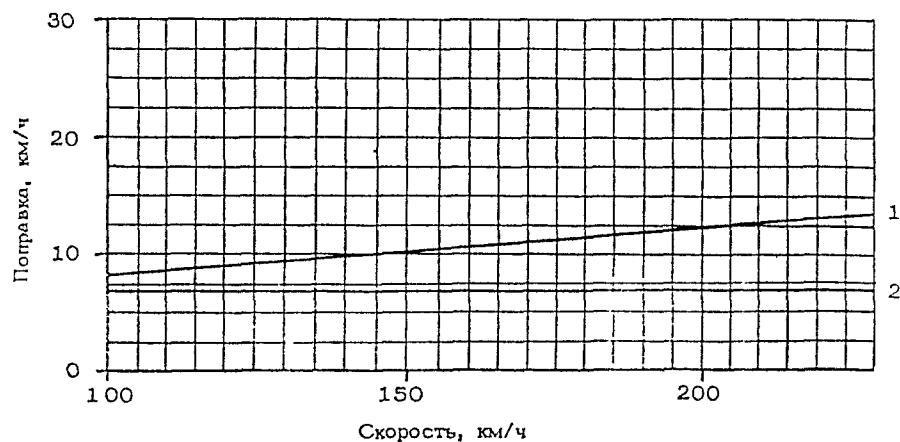


РИС. 3. АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ ПОПРАВКИ К ПОКАЗАНИЯМ УКАЗАТЕЛЯ СКОРОСТИ
ПРИ ДВИЖЕНИИ САМОЛЕТА ПО ВПП:

1 - взлёт ($\delta_a = 10^\circ/19^\circ$)

2 - посадка ($\delta_a = 30^\circ/40^\circ; 10^\circ/25^\circ$)

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

В связи с тем, что система СВС-І-72-ІА-74 обеспечивает автоматическую компенсацию аэродинамических поправок по высоте, поправки к показаниям высотометров УВ-75ПБ на приборных досках пилотов не учитывать. Осредненные аэродинамические поправки к показаниям высотометра ВЭМ-72ПБ штурмана и механического высотомера ЕМ-15ПБ определяются по табл. 7.1.

Таблица 7.1.

Осредненные аэродинамические поправки к показаниям высотометров
ЕМ-15ПБ и ВЭМ-72ПБ, питающихся от приемников статического давления

Высота эшелона, м	Скорость полета $V_{\text{пр}}$, км/ч							
	270	300	350	400	430	450	480	500
	Аэродинамическая поправка δH_a , м							
600	20	15	10	5	0	-5	-10	-20
900	20	15	10	5	0	-5	-10	-20
1200	20	15	10	5	0	-5	-15	-20
1500	20	15	10	5	0	-5	-15	-20
1800	20	20	10	5	0	-5	-15	-20
2100	20	20	10	5	0	-5	-15	-20
2400	20	20	15	5	0	-5	-15	-20
2700	20	20	15	5	0	-5	-15	-20
3000	20	20	15	5	0	-5	-15	-20
3300	25	20	15	5	0	-5	-15	-25
3600	25	20	15	5	0	-5	-15	-25
3900	25	20	15	5	0	-5	-15	-25
4200	25	20	15	5	0	-5	-15	-25
4500	25	25	15	5	0	-5	-20	-25
4800	25	25	15	5	0	-5	-20	-25
5100	30	25	15	5	0	-5	-20	-30
5400	30	25	20	5	0	-10	-20	-30
5700	30	25	20	10	0	-10	-20	-30
6000	30	25	20	10	0	-10	-20	-30
6300	30	30	20	10	0	-10	-20	-30
6600	35	30	20	10	0	-10	-20	-35
6900	35	30	20	10	0	-10	-25	-35
7200	35	30	20	10	0	-10	-25	-35
7500	35	30	20	10	0	-10	-25	-35
7800	40	35	25	10	0	-10	-25	-
8100	40	35	25	10	0	-10	-	-
8600	40	35	25	10	0	-10	-	-
9100	45	40	25	10	0	-	-	-
9600	45	40	30	10	-	-	-	-
10100	50	45	30	15	-	-	-	-

ПРИМЕЧАНИЕ. Расположение приемников статического давления:

Левый борт: статическая плита шпангоуты № I2-I3 стрингеры № I2-I3

Правый борт: ПВД-7Г шпангоуты № I2-I3 стрингеры № I2-I3

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

РЕЗЕРВНАЯ СИСТЕМА

Осредненные аэродинамические поправки к показаниям механического высотомера ВМ-15ПБ определяются по табл. 7.2.

Таблица 7.2

Осредненные аэродинамические поправки к показаниям механического высотомера ВМ-15ПБ, питающегося от резервных приемников статического давления

Высота эшелона, м	Скорость полета $v_{\text{пр}}$, км/ч					
	300	350	400	450	480	500
600	5	5	0	-5	-10	-20
900	5	5	0	-5	-10	-20
1200	5	5	0	-5	-15	-20
1500	5	5	0	-5	-15	-20
1800	5	5	0	-5	-15	-20
2100	5	5	0	-5	-15	-20
2400	5	5	0	-5	-15	-20
2700	5	5	0	-10	-15	-20
3000	5	5	0	-10	-15	-20
3300	5	5	0	-10	-15	-25
3600	5	5	0	-10	-15	-25
3900	5	5	0	-10	-15	-25
4200	5	5	5	-10	-20	-25
4500	5	5	5	-10	-20	-25
4800	10	5	5	-10	-20	-25
5100	10	5	5	-10	-20	-30
5400	10	5	5	-10	-20	-30
5700	10	5	5	-10	-20	-30
6000	10	5	5	-10	-20	-30
6300	10	5	5	-10	-20	-30
6600	10	5	5	-10	-20	-30
6900	10	5	5	-10	-25	-35
7200	10	5	5	-10	-25	-35
7500	10	5	5	-15	-25	-
7800	10	5	5	-15	-25	-
8100	10	5	5	-15	-	-
8600	10	5	5	-15	-	-
9100	10	5	5	-15	-	-
9600	15	10	5	-	-	-
10100	15	10	5	-	-	-

ПРИМЕЧАНИЕ. Приемники статического давления резервной системы расположены на статических плитах в районе шпангоута № 2.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Конфигурация взлетно-посадочная

При переключении на резервную систему статического давления:

- скорость полета по прибору необходимо увеличить на 10 км/ч по сравнению с рекомендованными в РЛЭ;
- высотомеры завышают высоту полета на 10 м.

Конфигурация полетная

При переключении на резервную систему статического давления:

- скорость полета по прибору не меняется;
- показания высоты по указателю УВ-75-15ПБ уменьшаются. Для сохранения заданного эшелона полета на наивыгоднейших скоростях полета (режим наибольшей дальности) показания высоты по указателю УВ-75-15ПБ выдерживайте с учетом аэродинамических поправок. Поправки к показаниям указателя высоты УВ-75-15ПБ определяются по таблице 7.3.

Таблица 7.3

Аэродинамические поправки к указателям высоты УВ-75-15ПБ при переключении питания на резервную систему статического давления в полетной конфигурации на наивыгоднейших скоростях полета (режим наибольшей дальности)

Высота эле. п.з., м	Скорость полета $v_{\text{пр}}$, км/ч	Аэродинамическая поправка δH_a , м
600-6000	330-380	+20
6600-8100	330-375	+30
8600-11100	330-360	+40

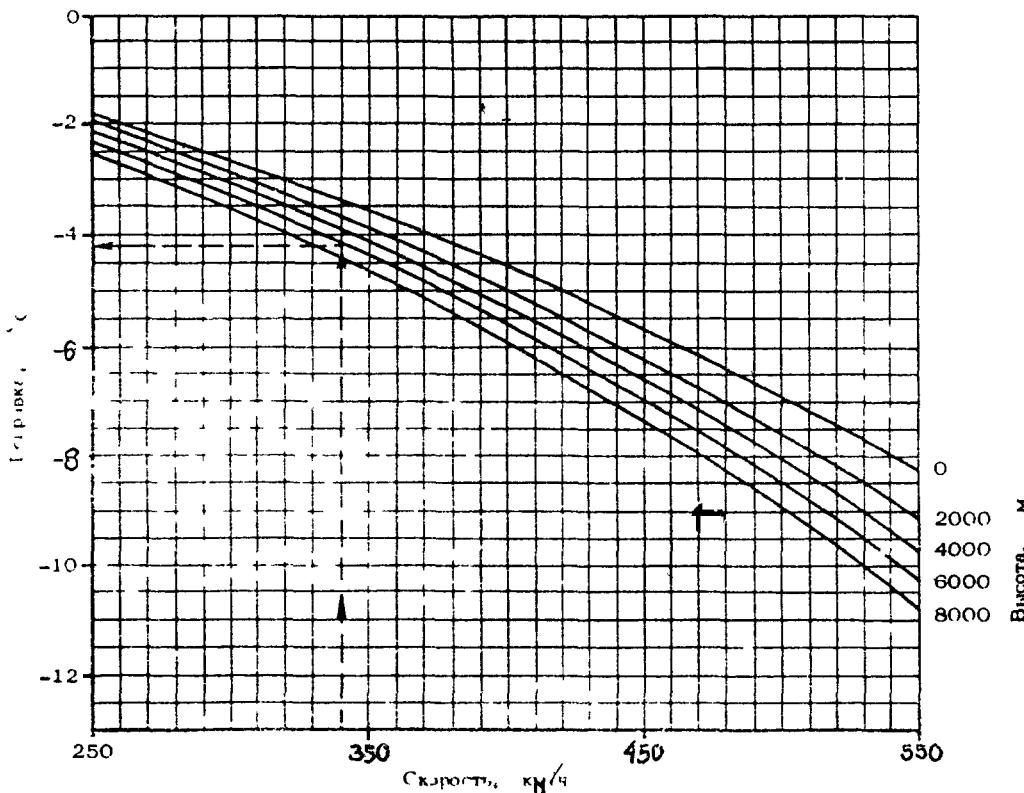


РИС. 4. ПОПРАВКИ К УКАЗАТЕЛЮ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА

Действительно: все

7 Стр. 7

Апр 20/95



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

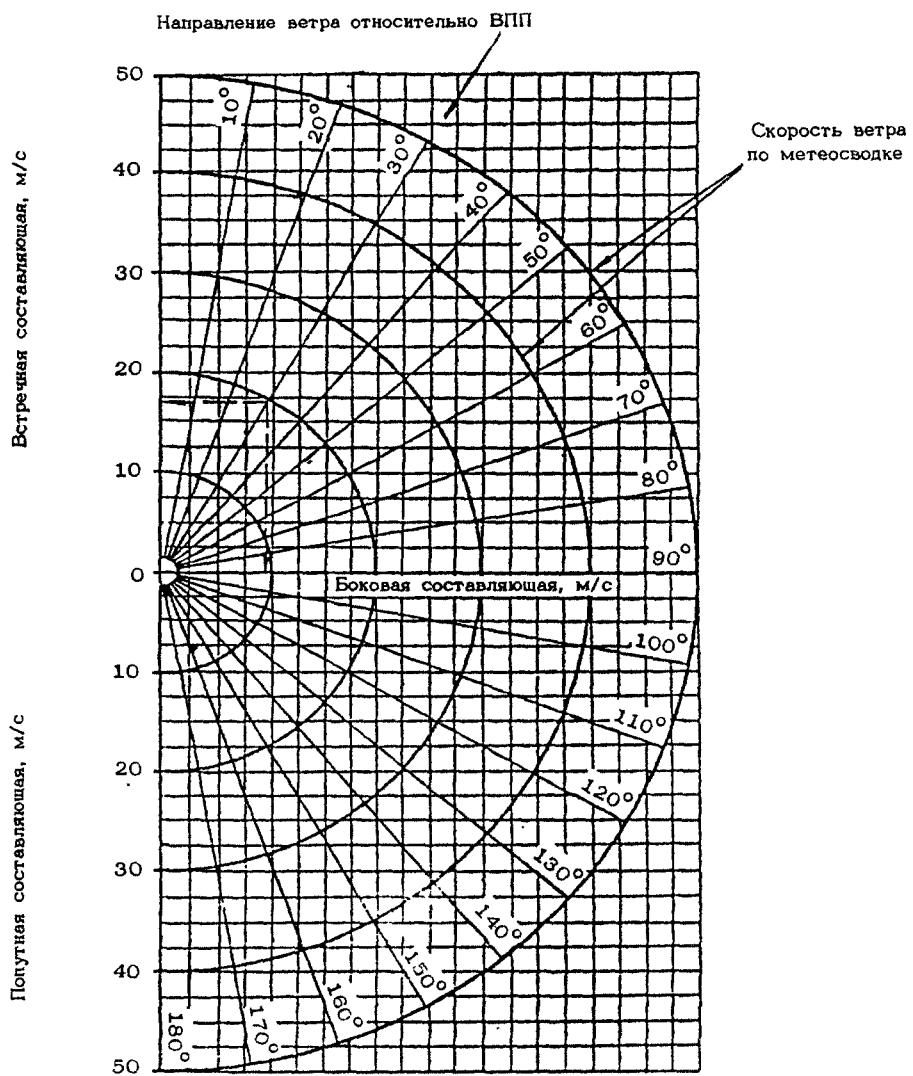


РИС. 5. СОСТАВЛЯЮЩИЕ СКОРОСТИ ВЕТРА

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

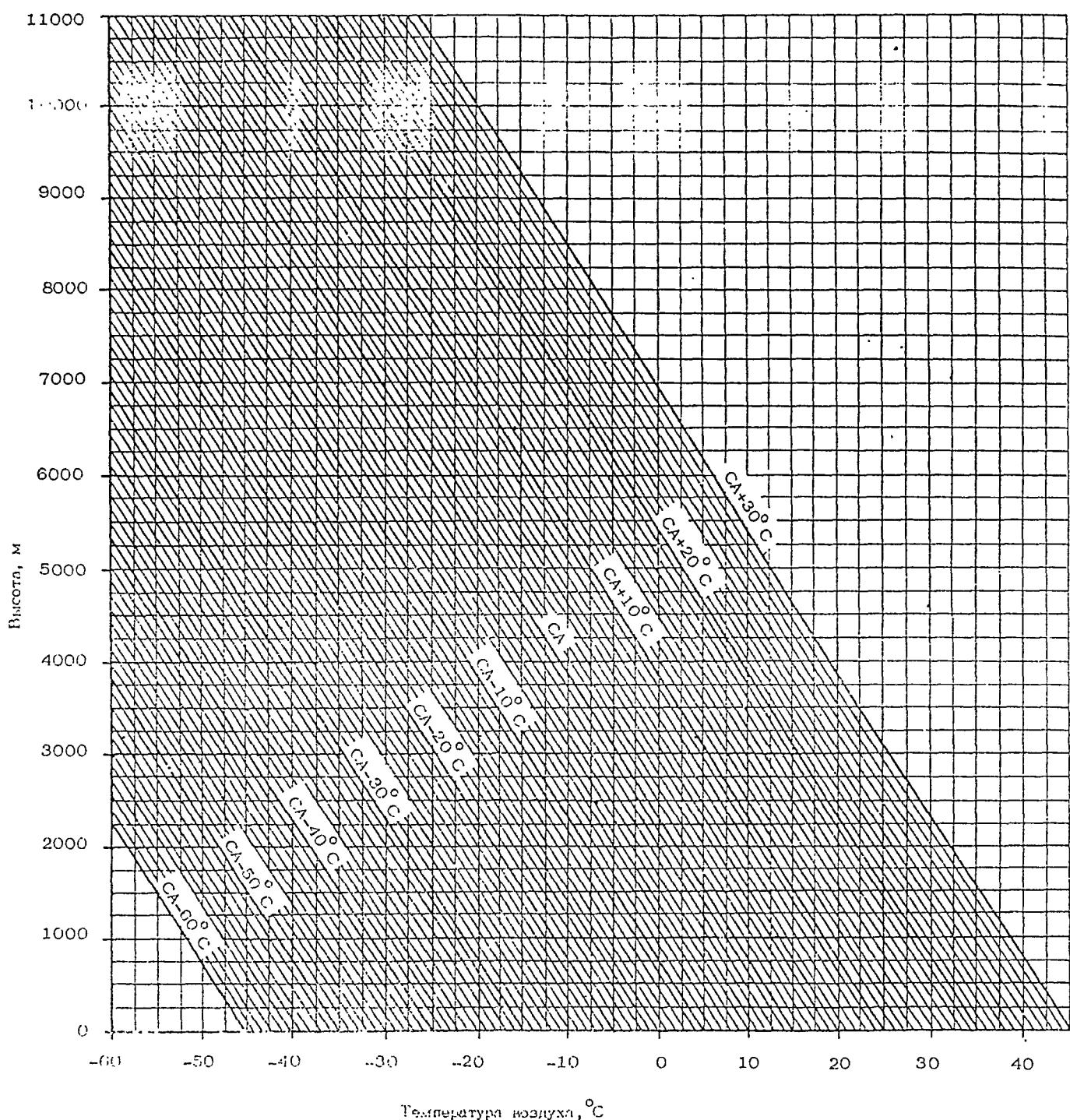


РИС. 6. КРУГЛЫЕЛИНЕЙЧЕСКАЯ ТЕМПЕРАТУРНАЯ ВОЗДУХА ПО ВЫСОТЕ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

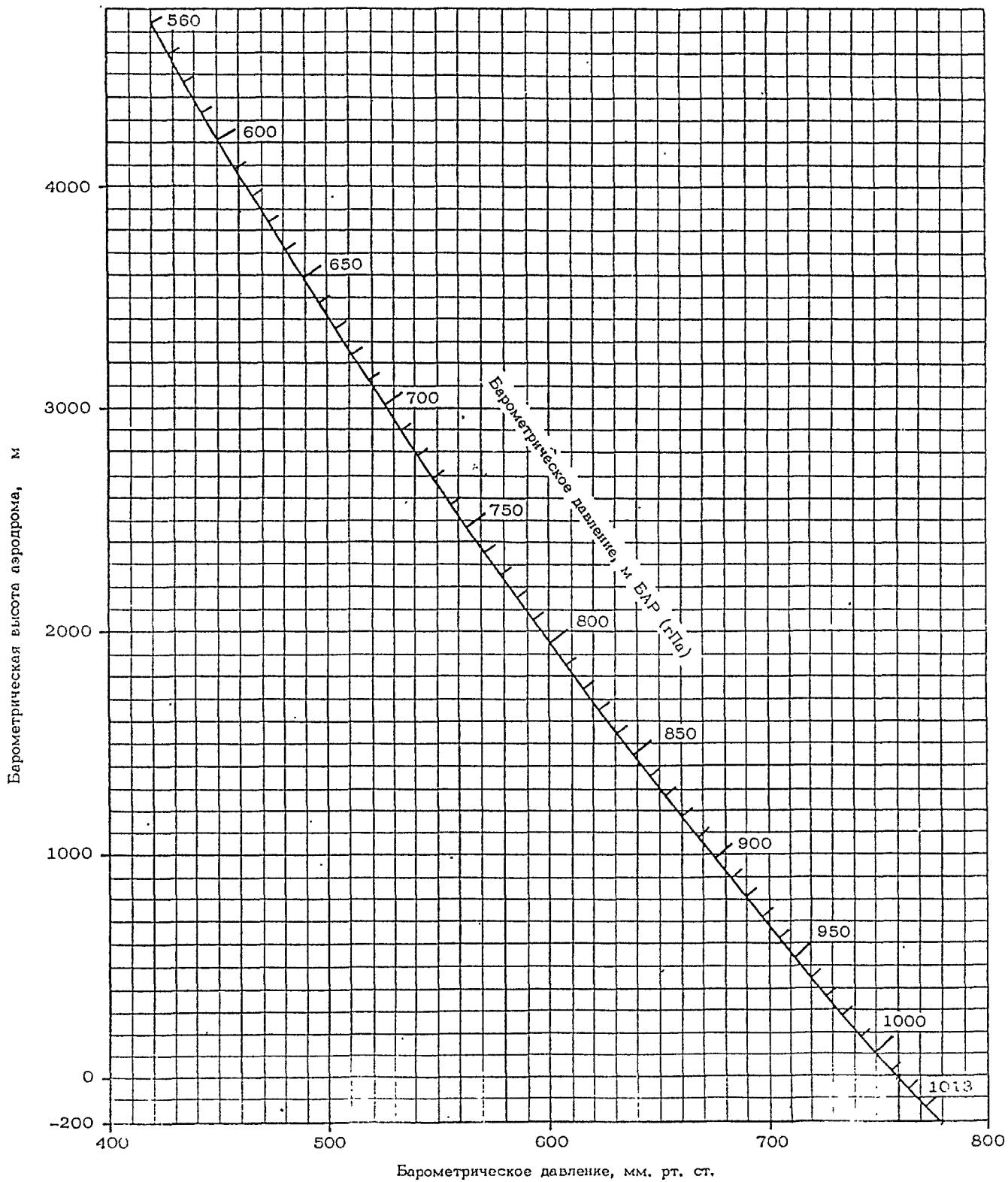


РИС. 7. ПЕРЕВОД БАРОМЕТРИЧЕСКОГО ДАВЛЕНИЯ В БАРОМЕТРИЧЕСКУЮ ВЫСОТУ АЭРОДРОМА

АН-74-200
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

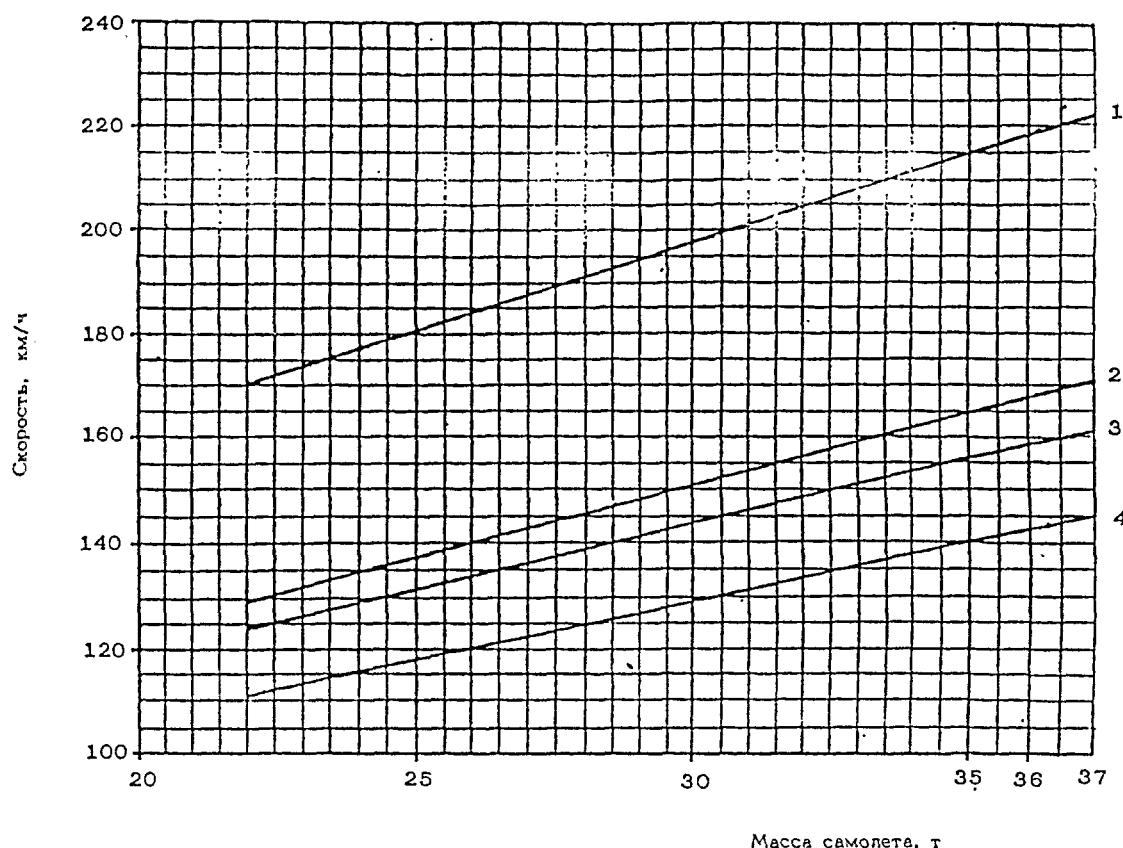


РИС. 8. СКОРОСТИ, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПРЕДЕЛЬНЫМ УГЛАМ АТАКИ
ПРИ $n_y = 1$ ($V_{\alpha \text{ пред}}$):

- 1 - полетная конфигурация
- 2 - взлетная конфигурация
- 3 - конфигурация ухода на второй круг или посадки
при одном работающем двигателе - $\delta_3 = 10^\circ / 25^\circ$
- 4 - посадочная конфигурация

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

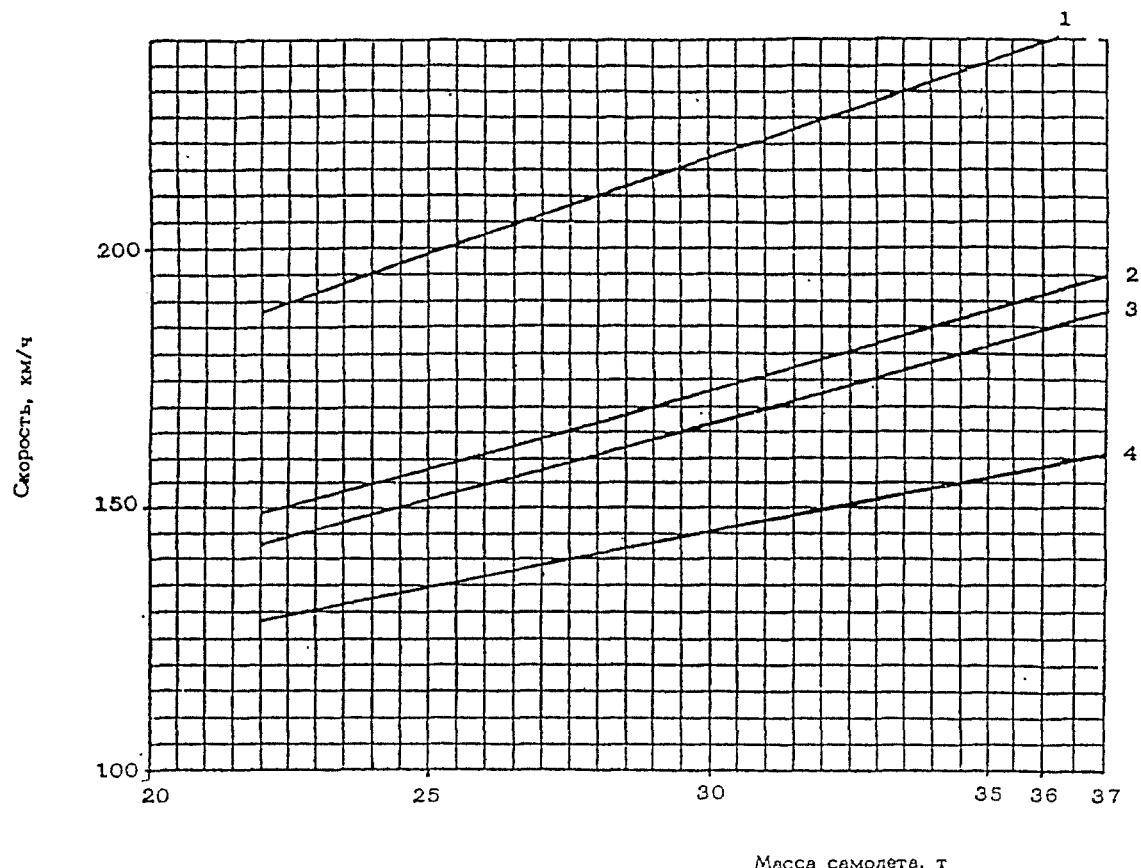


РИС. 9. СКОРОСТИ, СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ДОПУСТИМОМУ УГЛУ АТАКИ
ПРИ $n_y = 1$ ($V_{\alpha \text{ доп}}$):

- 1 – полетная конфигурация
- 2 – взлетная конфигурация
- 3 – конфигурация ухода на второй круг или посадки при одном работающем двигателе – $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$
- 4 – посадочная конфигурация

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

7.2. ВЗЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

7.2.1. Описание графиков

Характерные скорости на взлете

Зависимость скорости подъема передней опоры шасси, безопасной скорости взлета, скоростей начала и конца уборки закрылков от взлетной массы самолета показана на рис. 10.

Условия взлета с включенной или отключенной СКВ

Условия взлета с включенной или отключенной СКВ показаны на рис. 10а.

Градиенты набора высоты при взлете

Полные градиенты набора высоты ($\eta_{\text{п.н}}$) в установившемся прямолинейном полете самолета с отказавшим двигателем показаны на рис. II, I2 и I3.

Полный градиент набора высоты должен быть не меньше положительного на высоте 10,7 м над ВПП; 2,4 % – на высоте 120 м над ВПП при взлетной конфигурации; 1,2 % – на высоте 400 м над ВПП при крейсерской конфигурации.

Полный градиент набора высоты на высоте 10,7 м над ВПП определяется по рис. II.

Условия:

- работает один двигатель на чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета первая взлетная;
- скорость набора высоты V_2 ;
- отборы на СКВ по рис. 10а.

Полный градиент набора высоты на высоте 120 м над ВПП определяется по рис. I2.

Условия:

- работает один двигатель на чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета вторая взлетная;
- скорость набора высоты V_2 ;
- отборы на СКВ по рис. 10а.

Полный градиент набора высоты 400 м над ВПП определяется по рис. I3.

Условия:

- работает один двигатель на промежуточном чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета полетная;
- скорость набора высоты V_4 ;
- отборы на СКВ по рис. 10а.

Полные градиенты набора высоты ($\eta_{\text{п.н}}$) в установившемся прямолинейном полете самолета с двумя работающими двигателями показаны на рис. I4 и I5.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Полный градиент на высоте 120 м над ВПП должен быть не менее 5 % (см. рис. I4).

Условия:

- работают два двигателя на взлетном режиме;
- конфигурация самолета вторая взлетная;
- скорость набора высоты $V_2 = V_{2H}$;
- отборы на СКВ по рис. IOa.

Полный градиент на высоте 400 м над ВПП должен быть не менее 3 % (см. рис. I5).

Условия:

- работают два двигателя на номинальном режиме;
- конфигурация самолета полетная;
- скорость набора высоты V_4 ;
- отборы на СКВ по рис. IOa.

Чистый градиент набора высоты $\eta_{\text{ч.н}}$ принимается равным соответствующему полному градиенту, уменьшенному на:

- 0,5 % до высоты уборки шасси;.
- 0,8 % с высоты окончания уборки шасси.

Чистый градиент набора высоты определяется по рис. II, I2, I3.

На рис. I8 представлены непрерывные чистые траектории набора высоты в стандартных атмосферных условиях на уровне моря для приведенных масс самолета. График на рис. I9 служит для перевода приведенной массы в фактическую взлетную массу в рассматриваемых атмосферных условиях.

Графики рис. I8 и I9 дают возможность определить максимально допустимую взлетную массу в зависимости от высоты и удаления препятствия в направлении взлета.

Ограничение максимальной взлетной массы в полете с одним работающим двигателем в зависимости от высоты аэродрома и температуры наружного воздуха по полному градиенту 2,4 % на высоте 120 м над ВПП приведено на рис. 20. Ограничение по градиенту 2,4 % является определяющим.

Условия:

- работает один двигатель на чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета вторая взлетная;
- скорость набора высоты V_2 ;
- отборы на СКВ по рис. IOa.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Длины и скорости на взлете

На рис. 22 приведена длина разбега.

На рис. 23 приведена потребная длина разбега, равная I_{15} суммы длины разбега и половины расстояния по горизонтали от точки отрыва до точки траектории, находящейся на высоте 10,7 м над ВПП.

На рис. 24 приведены взлетная дистанция до высоты 10,7 м и потребная дистанция взлета, равная I_{15} взлетной дистанции при нормальном взлете в зависимости от высоты аэродрома и температуры воздуха.

Условия:

- работают два двигателя на взлетном режиме;
- конфигурация самолета первая взлетная;
- взлетные скорости определяются по рис. 10;
- отборы на СКВ по рис. 10а.

Учет состояния ВПП:

- ГВПП с прочностью грунта от $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ до $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ представлена отдельной шкалой длин;

- снежная ВПП с уплотненным снегом прочностью от $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ до $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ соответствует ГВПП при той же прочности;

- ИВПП при всех коэффициентах сцепления и ледовая ВПП, не покрытая снегом, соответствуют ГВПП при прочности грунта $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$;

- заснеженная ВПП (ИВПП, ГВПП или ледовая) со слоем свежевыпавшего снега не более 150 мм соответствует ГВПП при прочности грунта $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$.

На рис. 25 приведена потребная длина разбега при продолженном взлете равной сумме длины разбега и половины расстояния по горизонтали от точки отрыва до точки, находящейся на высоте 10,7 м над ВПП.

На рис. 26 приведена потребная дистанция продолженного взлета до высоты 10,7 м.

На рис. 27 приведена дистанция прерванного взлета.

Условия:

- работает один двигатель на чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета первая взлетная;
- взлетные скорости по рис. 10;
- отборы на СКВ по рис. 10а.

Учет состояния ВПП для потребной длины разбега (рис. 25) и потребной дистанции продолженного взлета (рис. 26):

- ГВПП с прочностью грунта от $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ до $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ представлена отдельной шкалой длин;

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- снежная ВПП с уплотненным снегом различной плотности соответствует грунтовой полосе при той же величине прочности;
 - ИВПП при всех коэффициентах сцепления и ледовая ВПП, не покрытая снегом, соответствуют ГВПП при прочности грунта $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$;
 - заснеженная ВПП (ИВПП, ГВПП или ледовая) со слоем свежевыпавшего снега не более 150 мм соответствует ГВПП при прочности грунта $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$.
- Учет состояния ВПП для дистанции прерванного взлета (рис. 27):
- ГВПП с прочностью грунта от $\sigma > 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ до $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ представлена отдельной шкалой длин;
 - сухая УВПП (с коэффициентом сцепления 0,6) соответствует ГВПП с прочностью $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$;
 - влажная и обледеневшая ИВПП представлена отдельной шкалой длин в зависимости от коэффициента сцепления $\mu = 0,7 \dots 0,3$;
 - снежная ВПП с уплотненным снегом при $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ соответствует ИВПП с коэффициентом сцепления 0,5; при $\sigma < 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ - ГВПП для фактической прочности;
 - ледовая ВПП, не покрытая снегом, соответствует ИВПП с коэффициентом сцепления 0,4; заснеженная ВПП (ИВПП, ГВПП или ледовая) со слоем свежевыпавшего снега не более 150 мм - ГВПП при $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$.

На рис. 28 приведен график для определения скорости принятия решения в зависимости от взлетной массы и отношения $V_I / V_{\text{п.оп.}}$.

Другие графики

На рис. 29, 30 и 31 представлены радиусы разворота после взлета с постоянным углом крена 15° , горизонтальные дистанции и время разворота, а также схема облета препятствия.

7.2.2. Определение максимально допустимой взлетной массы

Максимально допустимая взлетная масса определяется в зависимости от температуры наружного воздуха и ограничивается условиями возможности продолжения или прекращения взлета при отказе критического двигателя.

Указанные условия предполагают:

- обеспечение нормируемого градиента набора высоты на этапе от безопасной высоты до завершения взлета с отказавшим критическим двигателем (для преодоления возможных препятствий в районе аэродрома). Нормируемый градиент набора высоты на взлете при отказе одного двигателя принят равным 2,4 %;
- завершение разбега и достижение $1/2$ расстояния по горизонтали от точки отрыва самолета до точки, находящейся на высоте 10,7 м над ВПП, при взлете с одним отказавшим двигателем в пределах располагаемой длины разбега (РДР);

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

– прекращение взлета (до полной остановки) в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета (РДПВ).

Принято, что при отказе двигателя полностью сохраняется: эффективность всех органов управления самолетом, работоспособность и эффективность всех средств торможения самолета при движении по земле при условии начала торможения колесами в соответствии с ограничениями. Работающий двигатель автоматически переключается на чрезвычайный режим.

При наличии препятствий по курсу взлета и данных о них максимальная взлетная масса проверяется по чистой траектории взлета и, при необходимости, корректируется.

Примеры расчета

Требуется определить максимально допустимую взлетную массу, скорость принятых решения (v_I) и скорость начала торможения колесами шасси при прерванном взлете.

Пример I. Взлет с влажной ИВПП

Исходные данные:

- располагаемая дистанция взлета – 2150 м;
- располагаемая дистанция прерванного взлета – 1750 м;
- располагаемая длина разбега – 1750 м;
- высота аэродрома над уровнем моря – 500 м;
- температура воздуха – 30 °C;
- уклон ВПП – 1 % вверх;
- скорость попутного ветра – 5 м/с;
- ИВПП (коэффициент сцепления $\mu = 0,4$).

ПРИМЕЧАНИЕ. При определении возможности выполнения взлета с боковым ветром более 8 м/с располагаемую длину ВПП уменьшите на 5 %.

Порядок расчета

1. По рис. 20 определите максимально допустимую взлетную массу самолета в зависимости от высоты аэродрома и температуры воздуха. Для данных условий максимально допустимая взлетная масса равна 34,4 т.

2. На рис. 25 по располагаемой длине разбега с учетом уклона ВПП и направления ветра, высоты аэродрома и температуры воздуха найдите максимально допустимую взлетную массу самолета при отношении $v_I / v_{\text{п.оп.}} = 1$. Она равна 27,3 т. Так как найденная масса меньше, чем допустимая (по градиенту 2,4 %) масса 34,4 т, то для дальнейших расчетов принимаем меньшую массу 27,3 т при отношении $v_I / v_{\text{п.оп.}} = 1$.

Действительно: все

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

3. По рис. 27 по располагаемой дистанции прерванного взлета 1750 м с учетом коэффициента сцепления с ВПП $\mu = 0,4$, направления ветра, высоты аэродрома и температуры воздуха в указанном стрелками порядке определите для массы 27,3 т потребную величину отношения $v_I/v_{п.оп.}$. Она равна 0,85.

4. Примите для дальнейшего расчета скорость принятия решения среднюю между $v_I/v_{п.оп.} = I$ и $v_I/v_{п.оп.} = 0,85$ (по рис. 27). Она равна 0,93.

5. Определите для $v_I/v_{п.оп.} = 0,93$ максимально допустимую взлетную массу. По рис. 25 она равна 25,3 т. По рис. 27 она равна 24,9 т. Принимаем в расчет меньшую взлетную массу 24,9 т.

6. Для контроля по рис. 26 в указанном стрелками порядке определите для $m = 24,9$ т и $v_I/v_{п.оп.} = 0,93$ потребную дистанцию продолженного взлета. Она равна 1960 м, что меньше, чем располагаемая дистанция 2150 м, т.е. она не служит ограничением. В случае, если потребная дистанция продолженного взлета больше располагаемой дистанции, допустимую $m_{взл}$ определайте по рис. 26 для $v_I/v_{п.оп.} = 0,93$.

7. По рис. 28 для выбранной максимально допустимой взлетной массы 24,9 т и отношения $v_I/v_{п.оп.} = 0,93$ определяем скорость принятия решения v_I . В примере $v_I = 174$ км/ч.

Итак, допустимая взлетная масса равна 24,9 т, скорость принятия решения - 174 км/ч.

При наличии препятствий в полосе воздушных подходов по курсу взлета необходимо построение чистой траектории взлета для определения максимальной взлетной массы, при которой в заданных атмосферных условиях обеспечивается пролет над препятствием с нормируемым запасом.

Порядок определения максимально допустимой взлетной массы по указанному условию иллюстрируется приведенным ниже расчетом.

По графикам на рис. 29, 30 необходимо рассчитать радиус разворота самолета при облете препятствий и дистанцию, проходимую за время разворота. Разворот рассчитан с постоянным углом крена, равным 15° . Схема облета препятствий показана на рис. 31.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Пример расчета

Требуется определить максимально допустимую взлетную массу из условий возможностей преодоления препятствия.

Исходные данные:

- работает один двигатель на чрезвычайном режиме;
- высота аэродрома над уровнем моря 500 м;
- температура воздуха 30 °C;
- скорость попутного ветра 5 м/с;
- конфигурация самолета вторая взлетная (шасси убрано);
- препятствие высотой 314 м расположено на удалении 10,2 км от ВПП.

Порядок расчета

1. Определяем высоту пролета над препятствием с запасом 10,7 м. Она равна 325 м.
2. На рис. I8 линиями со стрелками показано, что при сохранении второй взлетной конфигурации до высоты 400 м возможен взлет с приведенной массой 33 т.
3. По рис. I9 в указанном стрелками порядке определяем фактическую взлетную массу, соответствующую приведенной массе 33 т. Она равна 31,1 т.

Так как полученная допустимая масса 31,1 т из условия облета препятствия больше, чем определенная ранее масса 24,9 т, то в расчет принимаем меньшую взлетную массу 24,9 т, при этом $v_I / v_{\text{п.оп.}} = 0,93$ и скорость принятия решения равна 174 км/ч.

Пример 2. Взлет с заснеженной ВПП

Исходные данные:

- располагаемая дистанция взлета 3000 м;
- располагаемая дистанция прерванного взлета 2150 м;
- располагаемая длина разбега 2000 м;
- высота аэродрома над уровнем моря 1000 м;
- температура воздуха минус 40 °C;
- уклон ВПП = 0;
- скорость попутного ветра 5 м/с;
- заснеженная ВПП со слоем свежевыпавшего снега не более 150 мм;
- препятствие по направлению взлета отсутствует;
- боковая составляющая ветра 8 м/с.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Порядок расчета

1. По рис. 20 допустимая взлетная масса 35,6 т.
 2. По рис. 25 для располагаемой длины разбега 2000 м, при $v_I/v_{\text{п.оп}} = 1$ и $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ (что соответствует заснеженной ВПП) допустимая взлетная масса равна 34,1 т, поэтому для дальнейших расчетов выбираем меньшую массу из п. 1 и 2 - 34,1 т.
 3. По рис. 27 для располагаемой дистанции прерванного взлета 2150 м, массы 34,1 т и $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ (что соответствует заснеженной полосе) определяем потребную величину отношения $v_I/v_{\text{п.оп}}$. Она равна 0,96.
 4. Примите для дальнейшего расчета скорость принятия решения, соответствующую средней величине отношений $v_I/v_{\text{п.оп}} = 1$ и $v_I/v_{\text{п.оп}} = 0,96$, т.е. 0,98.
 5. Определите при $v_I/v_{\text{п.оп}} = 0,98$ максимально допустимую взлетную массу по рис. 25, (она равна 33,2 т) и по рис. 27 (33,6 т).
- Принимаем в расчет меньшую взлетную массу 33,2 т.
6. Для контроля по рис. 26 в указанном стрелками порядке определите для $m = 33,2$ т и $v_I/v_{\text{п.оп}} = 0,98$ потребную дистанцию продолженного взлета. Она равна 2140 м, что меньше, чем располагаемая дистанция взлета 3000 м, т.е. она не служит ограничением.
 7. В случае, если потребная дистанция продолженного взлета больше располагаемой дистанции, допустимую взлетную массу определяйте по рис. 26 для $v_I/v_{\text{п.оп}} = 0,96$.
 8. По рис. 28 для максимально допустимой взлетной массы 33,2 т и отношения $v_I/v_{\text{п.оп}} = 0,98$ определяем скорость принятия решения v_I . Она равна 212 км/ч. Итак, допустимая взлетная масса 33,2 т, скорость принятия решения 212 км/ч.

Пример 3. Взлет с ВПП, покрытой уплотненным снегом

Исходные данные те же, что в примере 2, за исключением покрытия: ВПП с уплотненным снегом толщиной 50 мм при минимальной прочности снега.

Порядок расчета

1. По рис. 1 (раздел 2) определяем прочность уплотненного снега, $\sigma = 9 \text{ кгс}/\text{см}^2$.
2. По рис. 20 принимаем максимальную взлетную массу 35,6 т.
3. По рис. 25 для располагаемой длины разбега 2000 м, отношения $v_I/v_{\text{п.оп}} = 1$ при прочности снега $9 \text{ кгс}/\text{см}^2$, определяем максимальную взлетную массу. Она равна 34,6 т. Для дальнейшего расчета принимаем массу 34,6 т.
4. По рис. 27 для располагаемой дистанции прерванного взлета 2150 м при прочности снега $\sigma = 9 \text{ кгс}/\text{см}^2$ для взлетной массы 34,6 т определяем потребную величину отношения $v_I/v_{\text{п.оп}}$. Это отношение равно 0,96.
5. По рис. 28 для выбранной массы 34,6 т и отношения $v_I/v_{\text{п.оп}} = 0,96$ определяем скорость принятия решения. Она равна 213 км/ч. Итак, допустимая взлетная масса 34,6 т, скорость принятия решения 213 км/ч.
6. Для других состояний ВПП (ледовая ВПП, ГВПП с прочностью от $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ до $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$) расчет производится аналогично приведенным выше примерам в соответствии с рекомендациями, приведенными на каждом рисунке.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

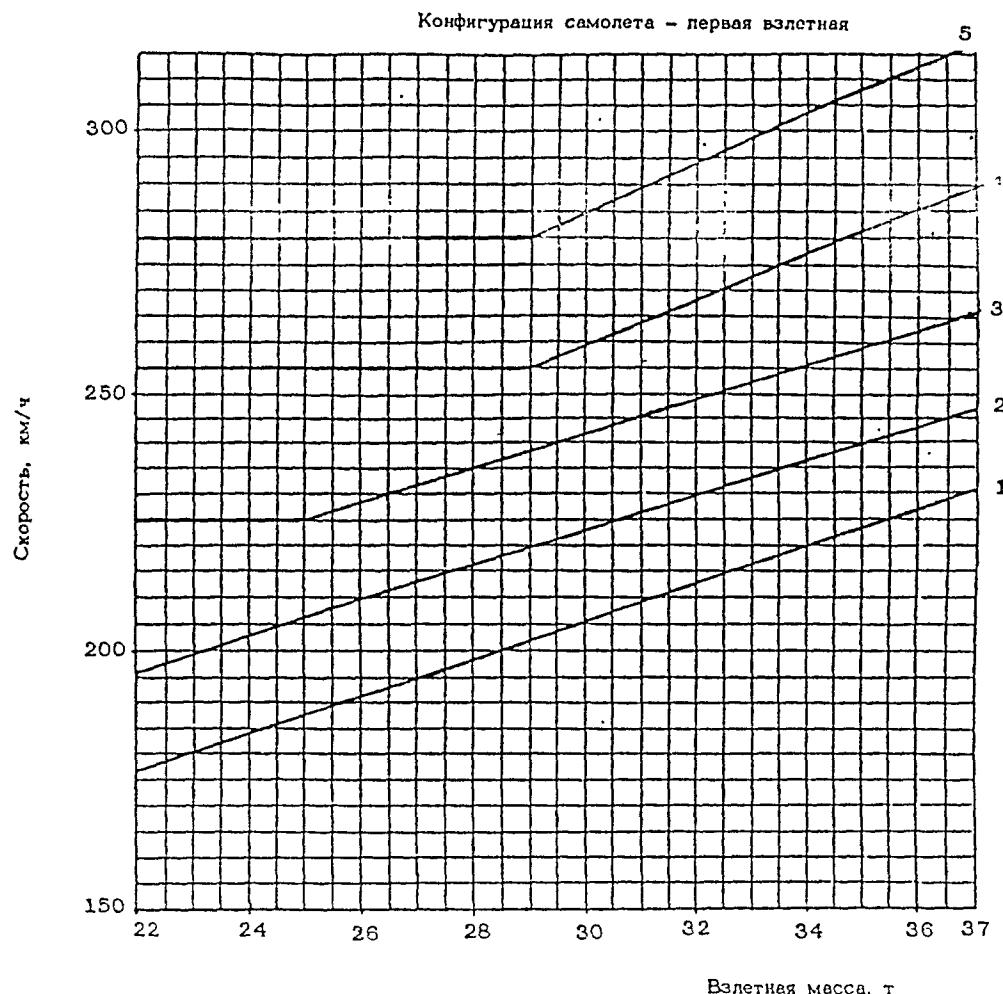


РИС. 10. ХАРАКТЕРНЫЕ СКОРОСТИ НА ВЗЛЕТЕ

1. Скорость подъема передней опоры ($v_{п.оп.}$)
2. Скорость безопасная (v_2)
3. Скорость начального набора высоты со всеми работающими двигателями (v_{2H})
4. Скорость начала уборки механизации крыла (v_3), шасси убрано
5. Скорость при полетной конфигурации (v_4)

Действительно: все

7. Стр. 21

Апр 25/94



АН-74-200

Руководство по летной эксплуатации

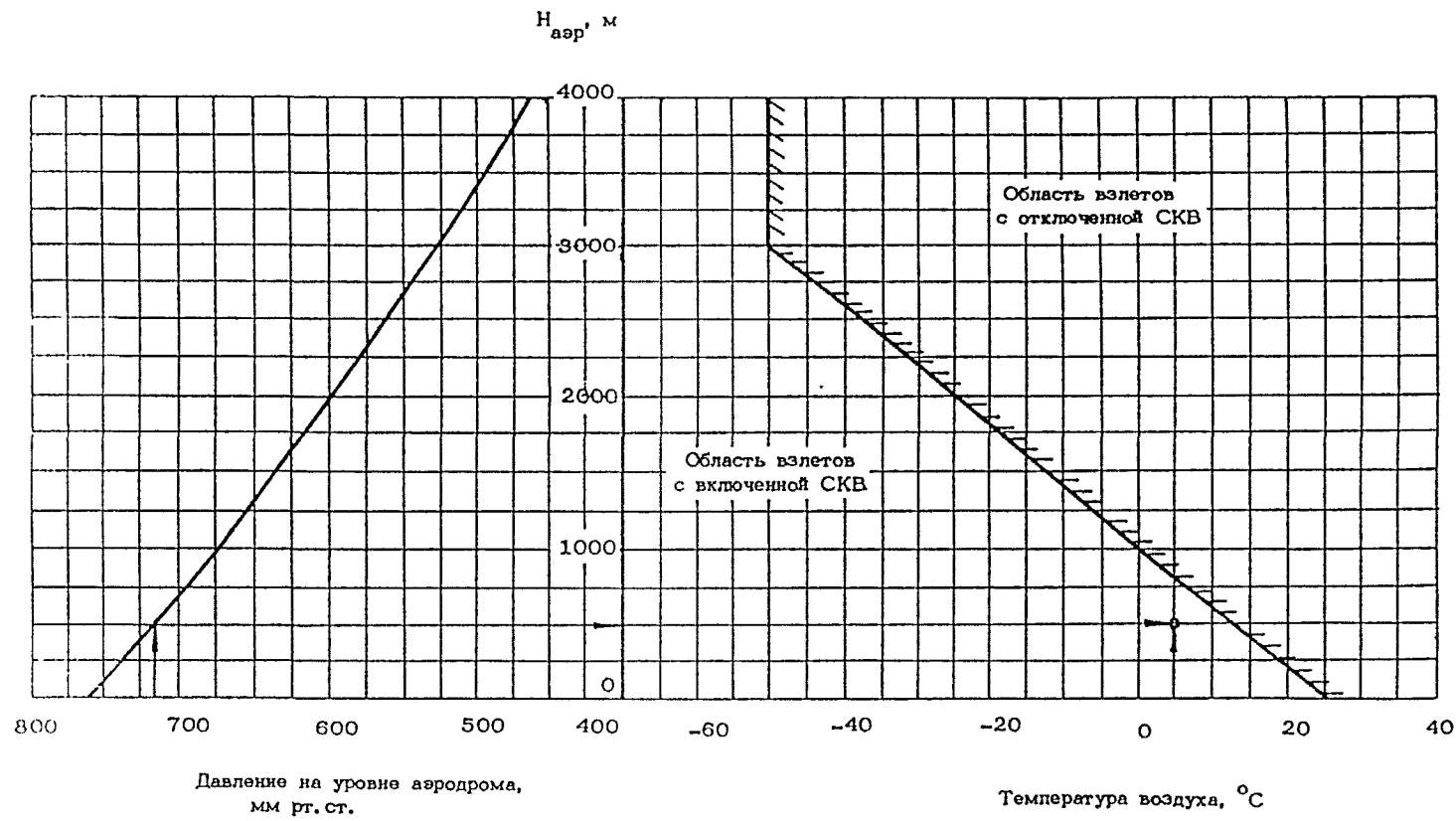


РИС. 10А. УСЛОВИЯ ВЗЛЕТА С ВКЛЮЧЕННОЙ ИЛИ ОТКЛЮЧЕННОЙ СКВ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель в чрезвычайном режиме
 Конфигурация самолета первая взлетная
 Шасси выпущено
 Скорость набора высоты V_2
 Чистый градиент набора высоты равен полному
 градиенту минус 0,5 %
 Отборы из СКВ по рис. 10А

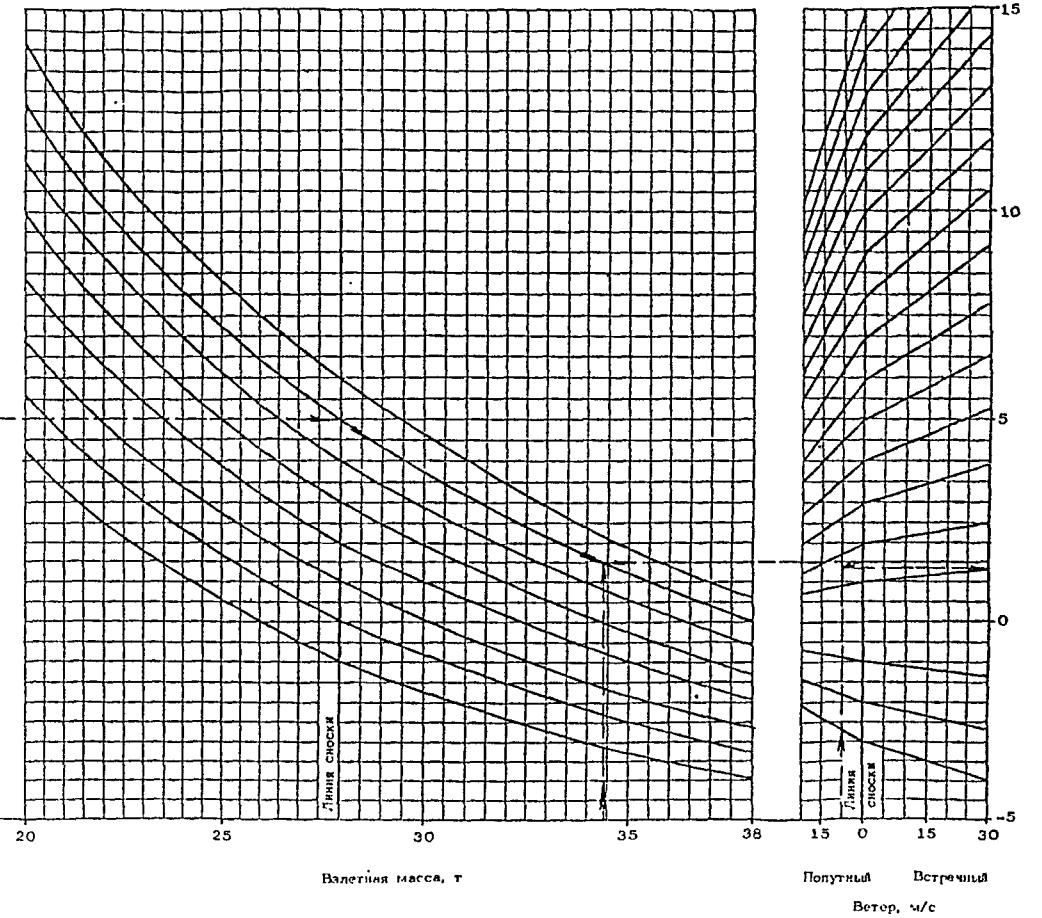
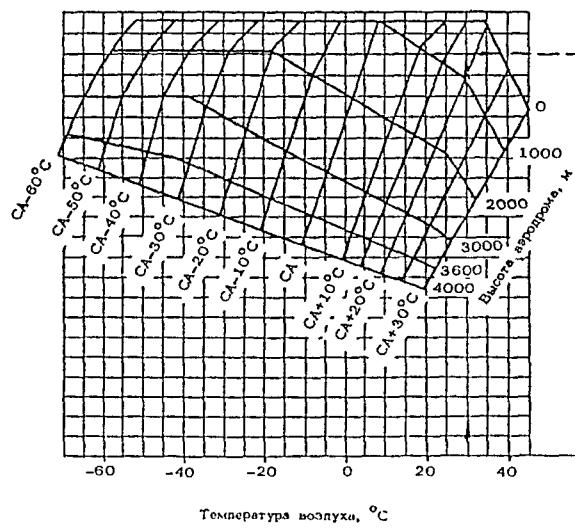


РИС. II. ПОЛНЫЙ ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ НА УРОВНЕ 10,7 М НАД ВПП

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОМУ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель на чрезвычайном режиме
 Конфигурация самолета вторая взлётная
 Шасси убрано
 Скорость набора высоты V_2
 Чистый градиент набора высоты равен полному
 градиенту минус 0,8 %
 Отборы на СКВ по рис. 10А

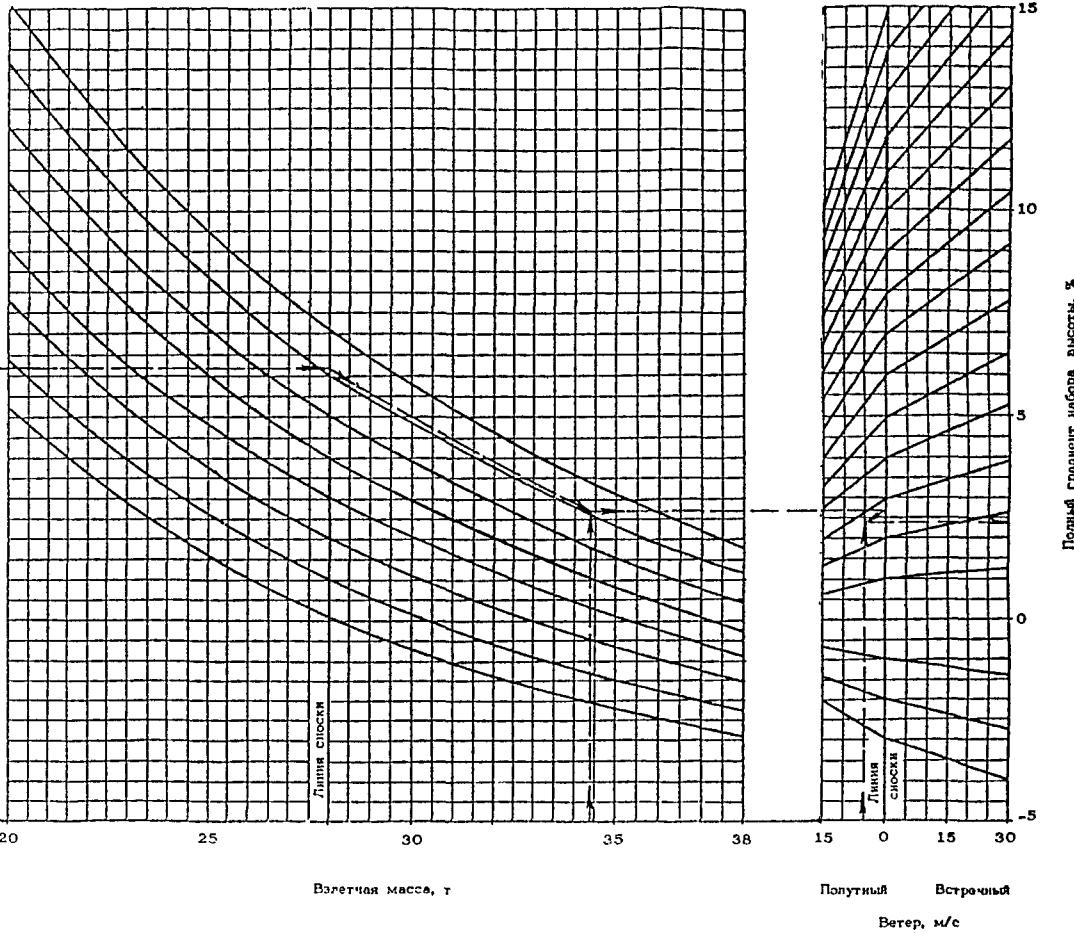
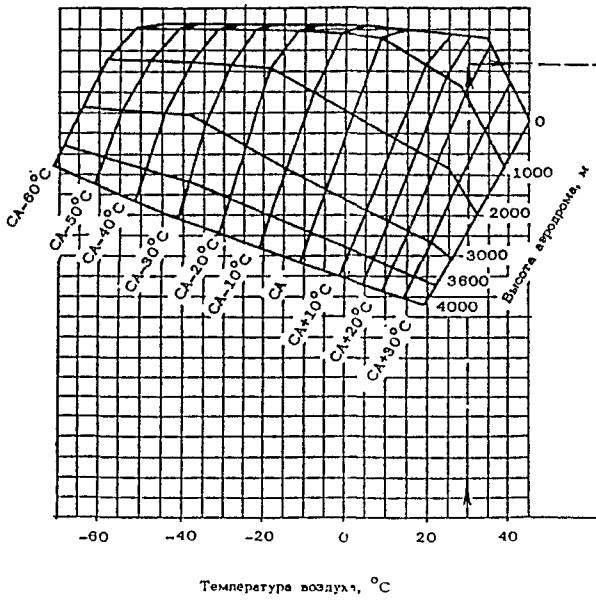


РИС. 12. ПОЛНЫЙ ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ НА УРОВНЕ 120 М НАД ВПП

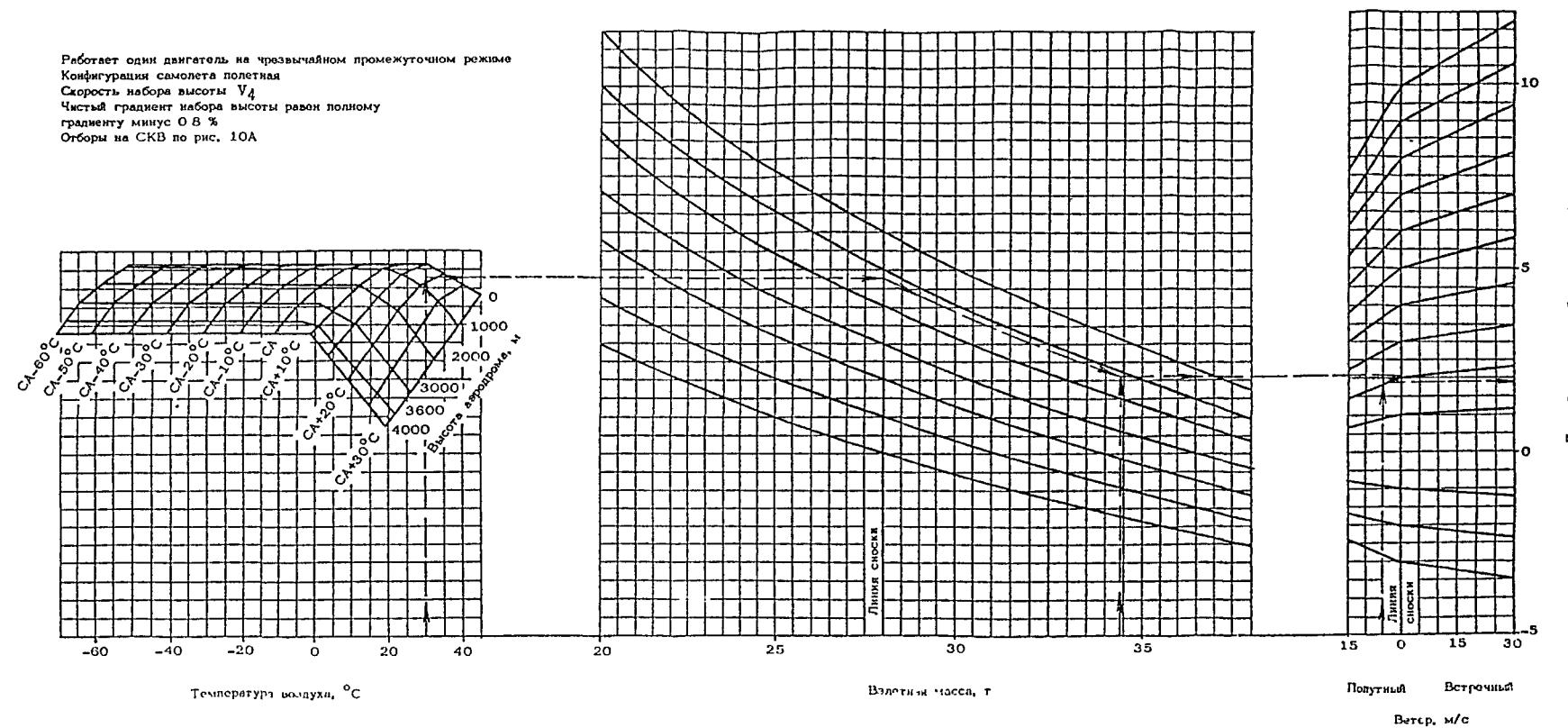


РИС. 13. ПОЛНЫЙ ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ НА УРОВНЕ 400 М НАД ВПП

Стр. 27/28

Апр 25/94

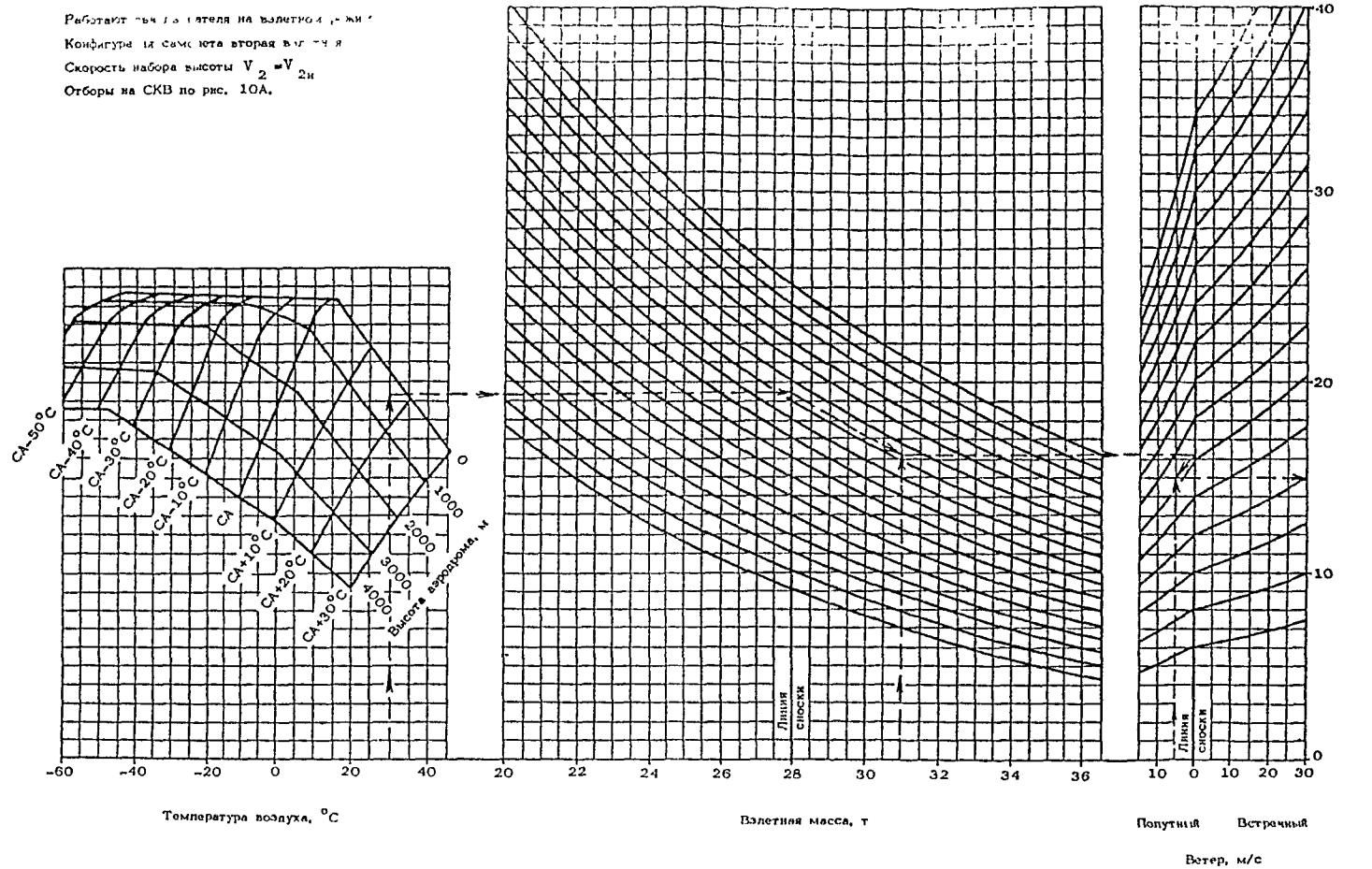


РИС 14. ПОЛНЫЙ ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ НА УРОВНЕ 120 М НАД ВПП
С ДВУМЯ РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

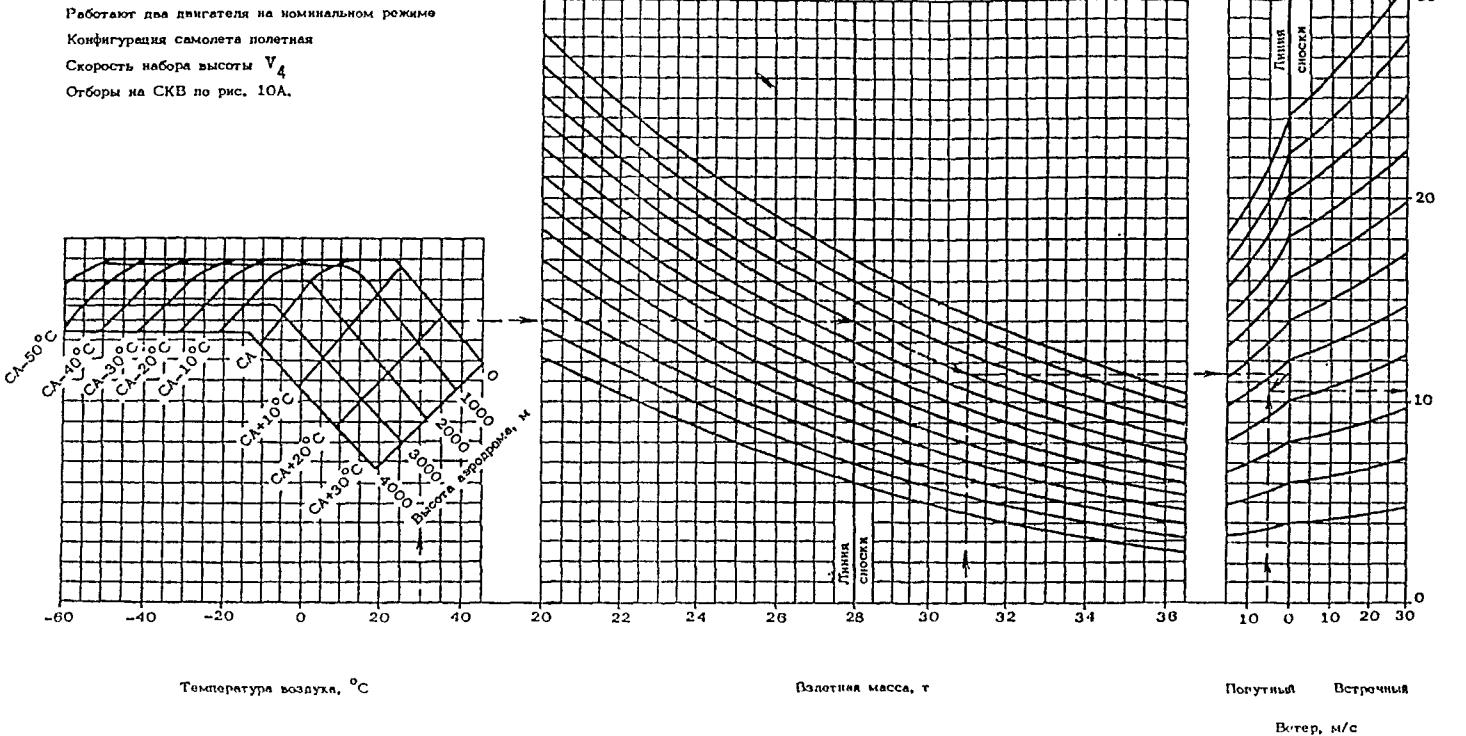


РИС. 15. ПОЛНЫЙ ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ НА УРОВНЕ 400 М НАД ВПП
С ДВУМЯ РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рис. I6 аннулирован

АН-74-200
РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рис. I7 аннулирован

Действительно: все

7. Стр. 35/38
Апр 25/94

РУКОВОДСТВО ПО
ЭТЮДУ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель на чрезвычайном режиме

Конфигурация самолета: взлетная

Скорость набора высоты: $\lambda = 1$

Отборы на СКВ по эис: $\gamma_{\text{ис}} = 1$

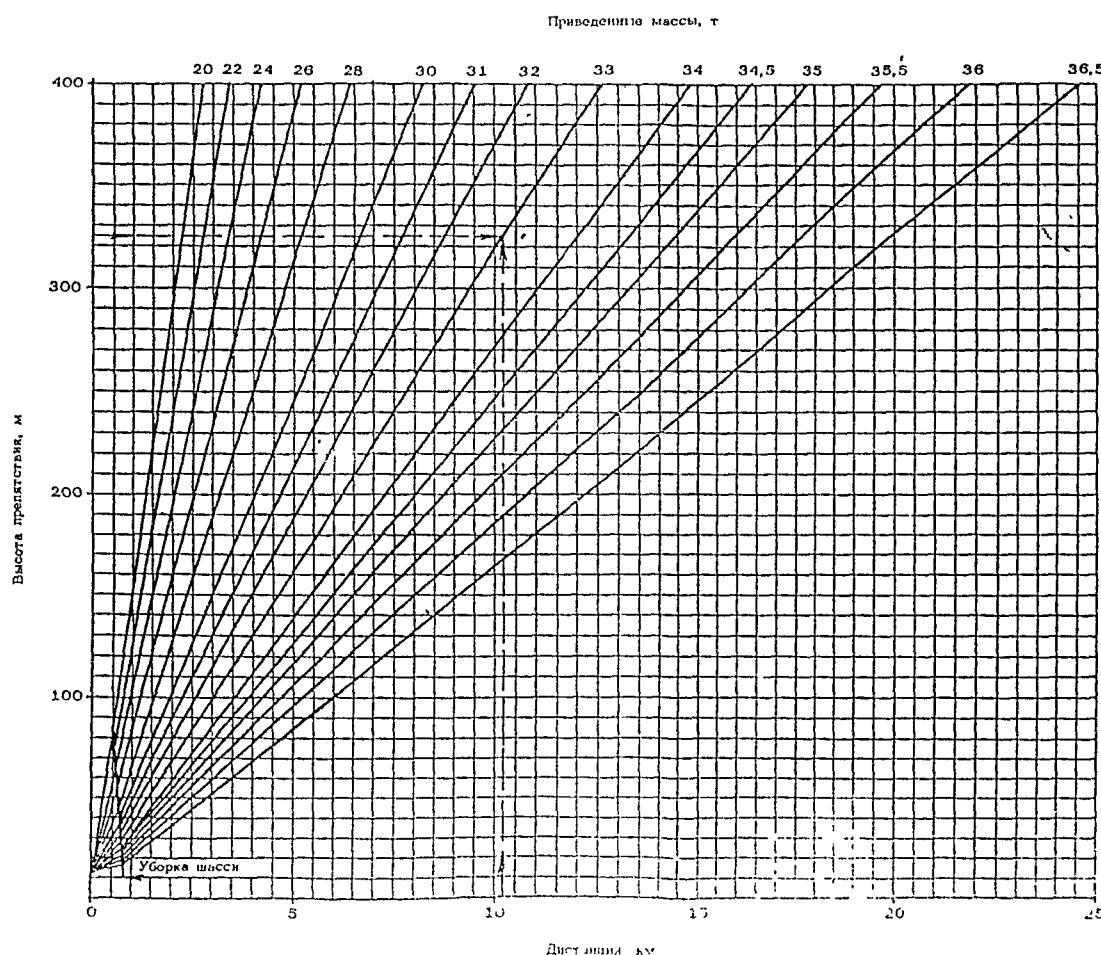


РИС. 18. ЧИСТАЯ ТРАЕКТОРИЯ НАБОРА ВЫСОТЫ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТИЮ К МИГРАЦИИ

Работает один двигатель на чрезвычайном режиме
Конфигурация взлетная
Отборы на СКВ по рис. 10А

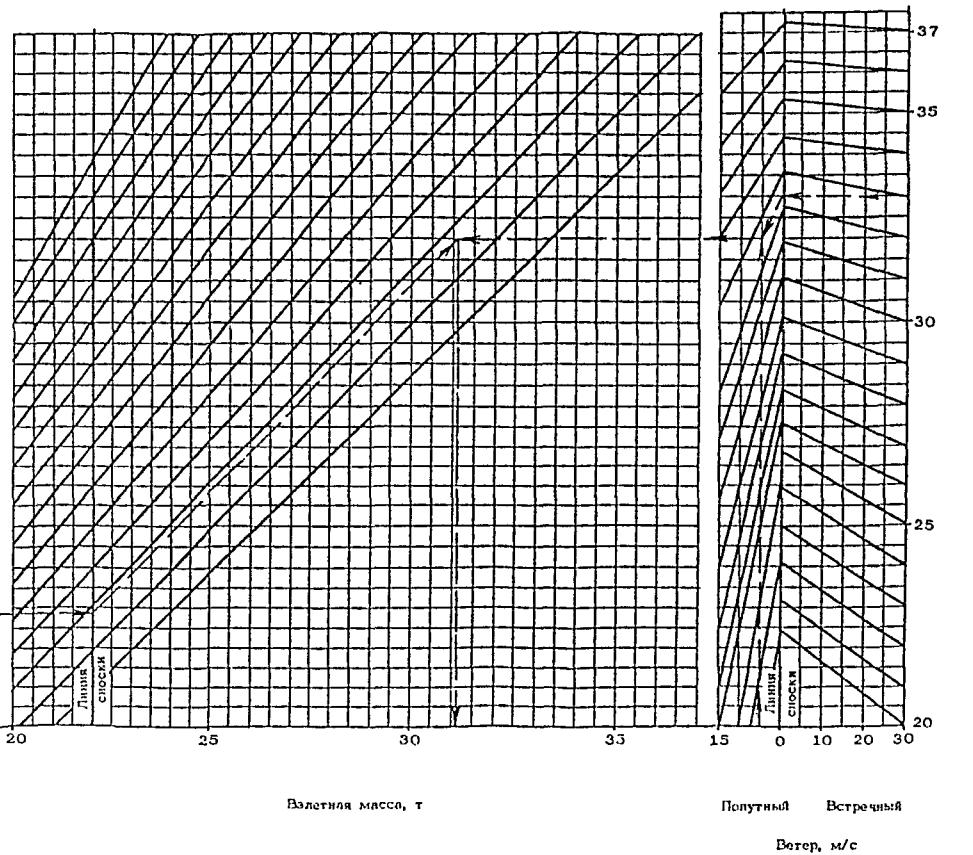
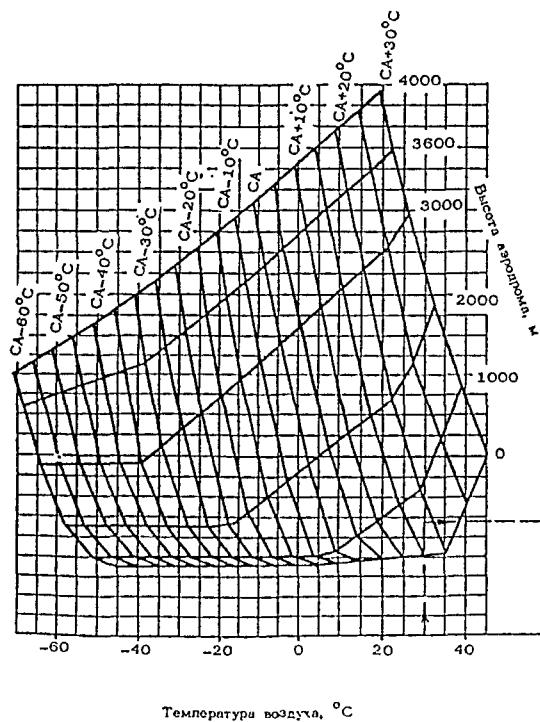


РИС. 19. НОМОГРАММА ДЛЯ ПЕРЕВОДА ПРИВЕДЕННОЙ МАССЫ
В ФАКТИЧЕСКУЮ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель Д-36 серии ЗА на
чрезвычайном режиме (ЧР)

Конфигурация самолета - вторая взлетная
(шасси убрано)

Скорость набора высоты V_2

Высота полета 120 м над уровнем ВПП

Градиент набора высоты 2,4 %

Отборы на СКВ по рис. 10А

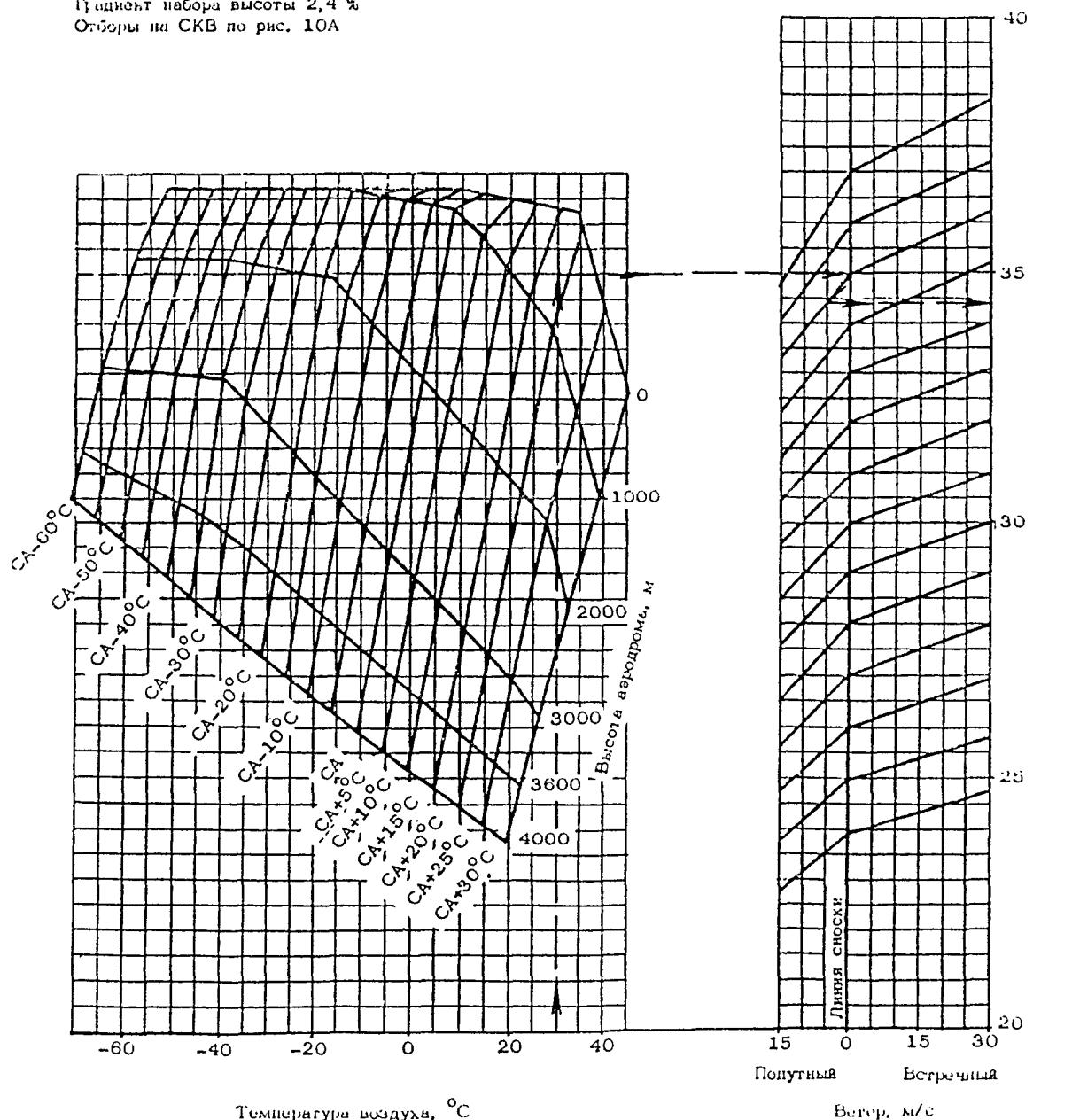


РИС. 20. МАКСИМАЛЬНАЯ ВЗЛЕТНАЯ МАССА

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рис. 2I аннулирован

Работают два двигателя на взлетном режиме

Конфигурация самолета первая взлетная

Взлетные скорости по рис. 10

ИВПП и ледовая ВПП соответствуют ГВПП при $\sigma = 12 \text{ кгс/см}^2$

Снежная ВПП с уплотненным снегом соответствует ГВПП

при тех же значениях σ

Заснеженная ВПП со слоем свежевыпавшего снега $\leq 150 \text{ мм}$
соответствует ГВПП при $\sigma = 8 \text{ кгс/см}^2$

Отборы на СКВ по рис. 10А

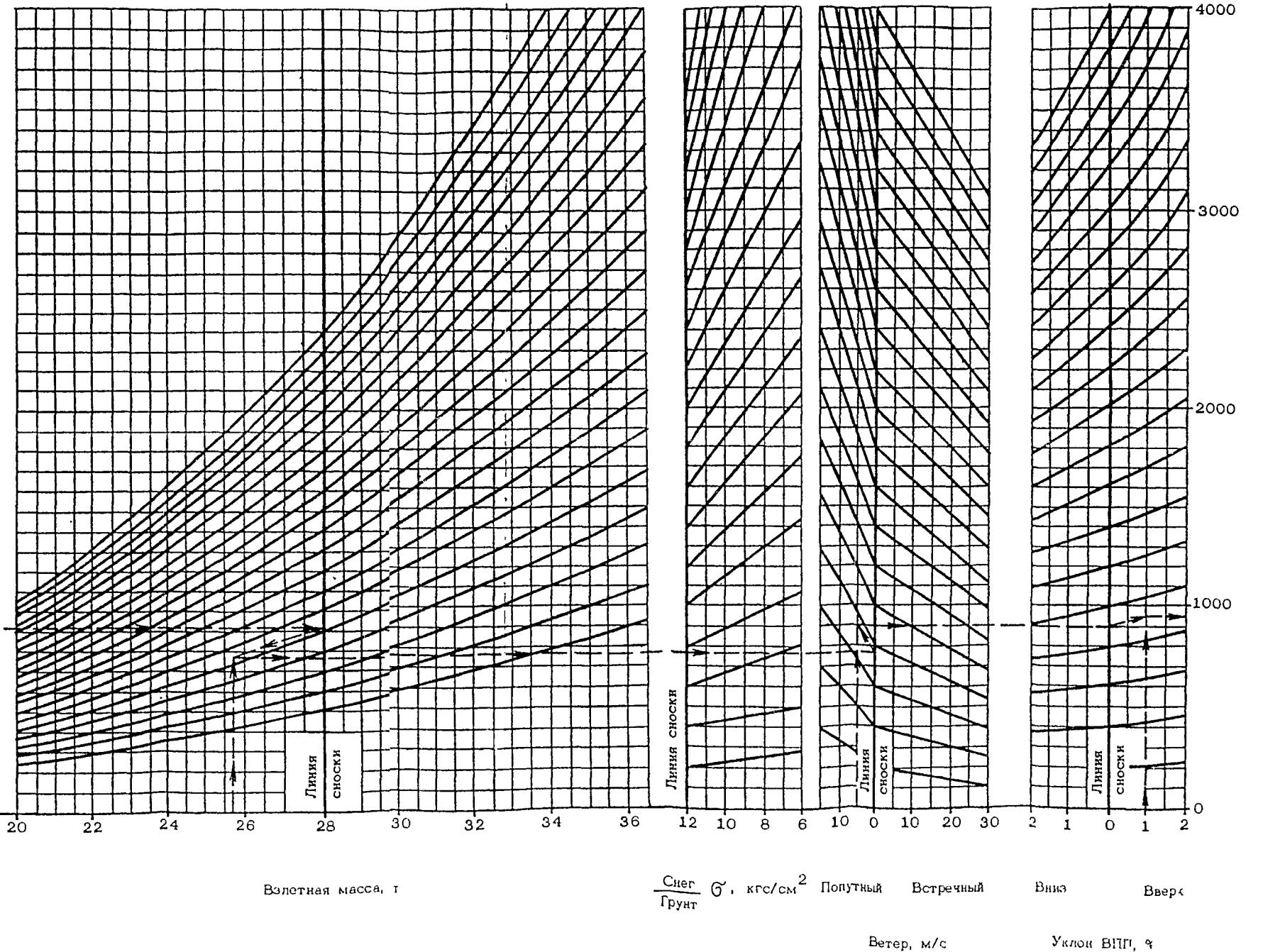
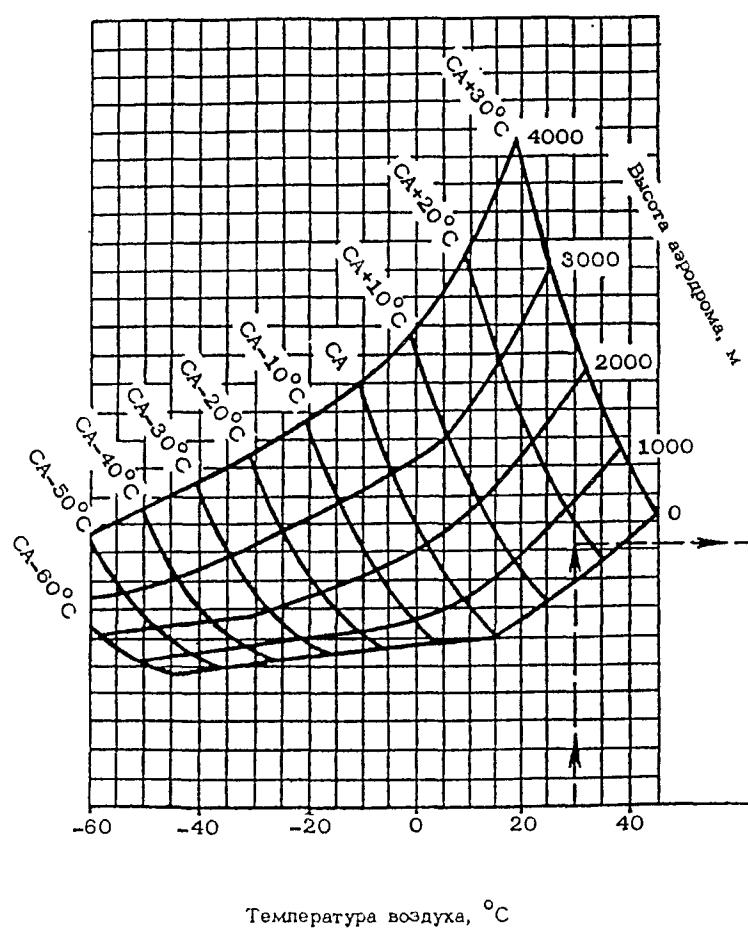


РИС. 22. ДЛИНА РАЗБЕГА

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя на взлетном режиме

Конфигурация самолета первая взлетная

Взлетные скорости по рис. 10

$$L_{\text{потр.разб.}} = 1,15(L_{\text{разб.}} + 1/2 L_H) = 10,7 \text{ м}$$

ИВПП и ледовая ВПП соответствуют ГВПП при $\sigma = 12 \text{ кгс/см}^2$

Снежная ВПП с уплотненным снегом соответствует ГВПП

при тех же значениях σ

Заснеженная ВПП со слоем свежевыпавшего снега $\leq 150 \text{ мм}$
соответствует ГВПП при $\sigma = 8 \text{ кгс/см}^2$

Отборы на СКВ по рис. 10А.

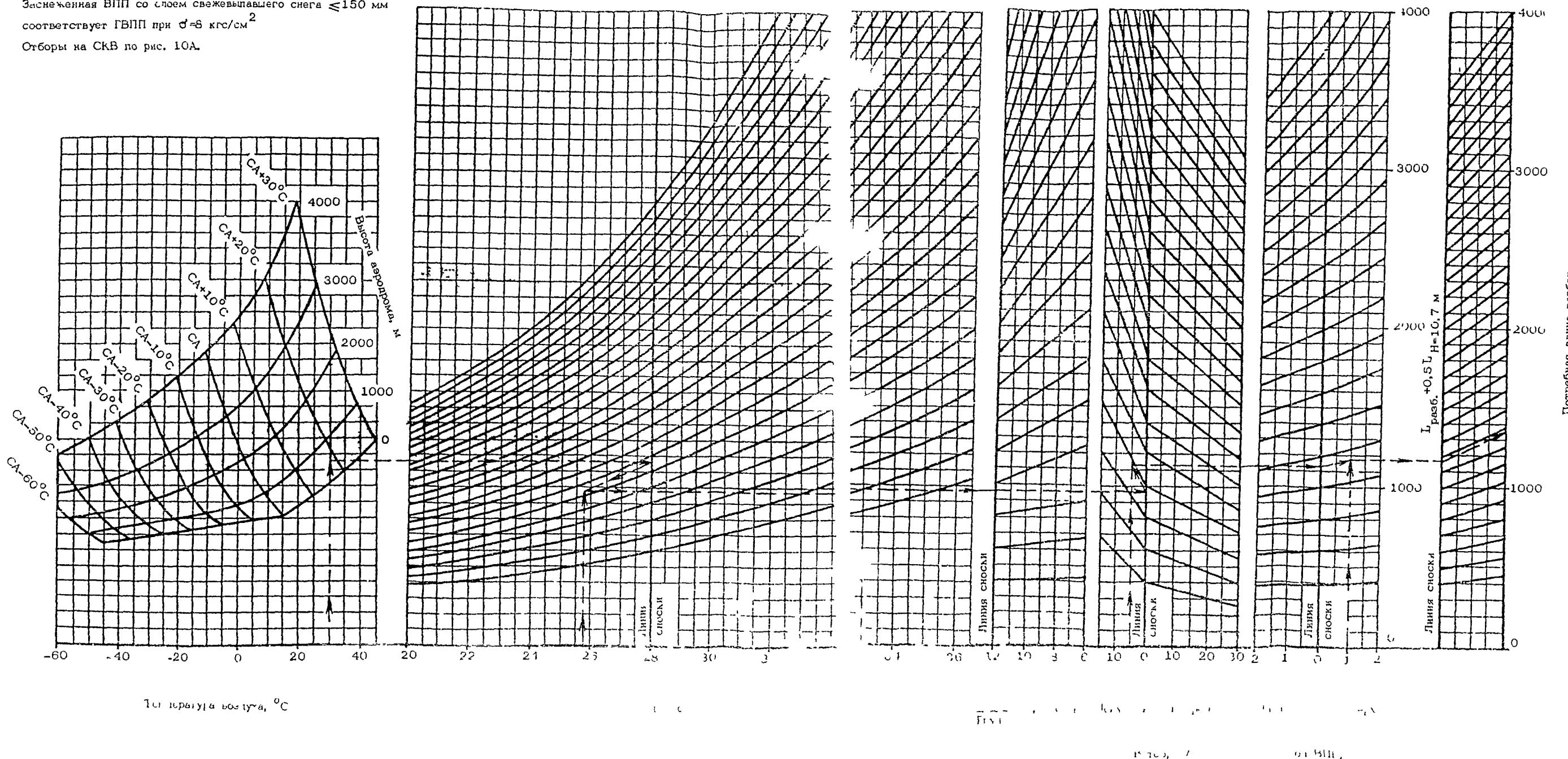


РИС. 23 ПО ГРЕБНЯМ ДЛИНА РАЗБЕГА

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя на взлетном режиме

Конфигурация самолета первая взлетная

Взлетные скорости по рис. 10

$L_{\text{потр. взл.дист.}} = 1,15 L_{\text{взл. дист.}}$

ИВПП и ледовая ВПП соответствуют ГВПП при $G = 12 \text{ кгс/см}^2$

Снежная ВПП с уплотненным снегом соответствует ГВПП

при тех же значениях G

Заснеженная ВПП со слоем снега ≤ 15

соответствует ГВПП при $G = 8 \text{ кгс/см}^2$

Отборы на СКВ по рис. 10A

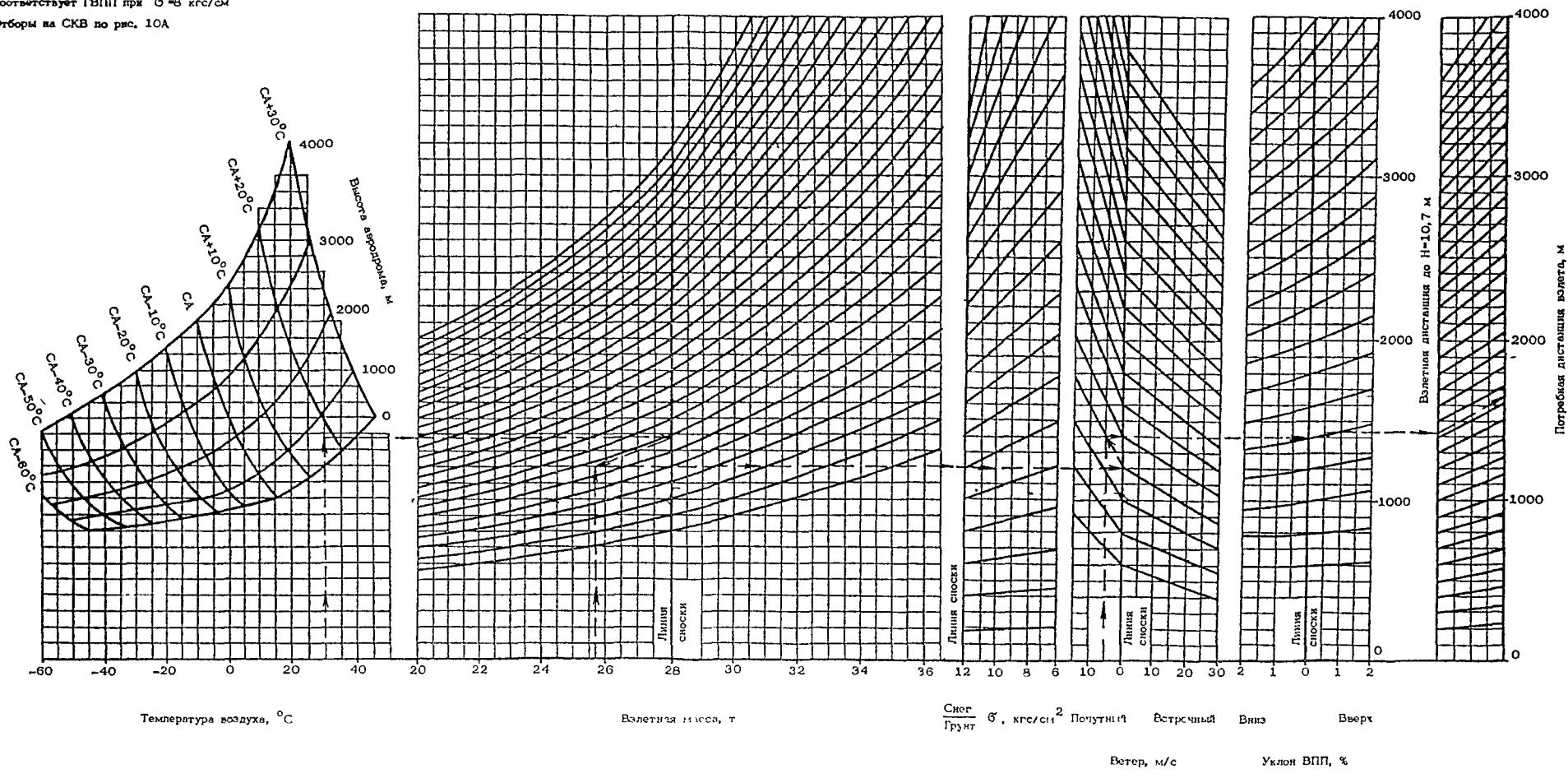


РИС. 24. ВЗЛЕТНАЯ ДИСТАНЦИЯ ДО ВЫСОТЫ 10,7 М И ПОТРЕБНАЯ ДИСТАНЦИЯ ВЗЛЕТА

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель на чрезвычайном режиме
Конфигурация "А" - первая взлетная
(масса выпущено, $\delta_3 = 10^\circ/18^\circ$, $\delta = 20^\circ-16^\circ-12^\circ$)
 $L_{\text{ПДР}} = L_{\text{разб. др.}} + 0,5 L$ воздушн. до $H=10,7$ м
БВПП и ледовая ВПП соответствует ГВПП при
 $G \geq 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$
Снежная ВПП с уплотненным снегом соответствует
ГВПП при тех же значениях G
Заснеженная ВПП со слоем свежевыпавшего снега
 ≤ 150 мм соответствует ГВПП при $G \approx 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$
Отборы на СКВ по рис. 10А

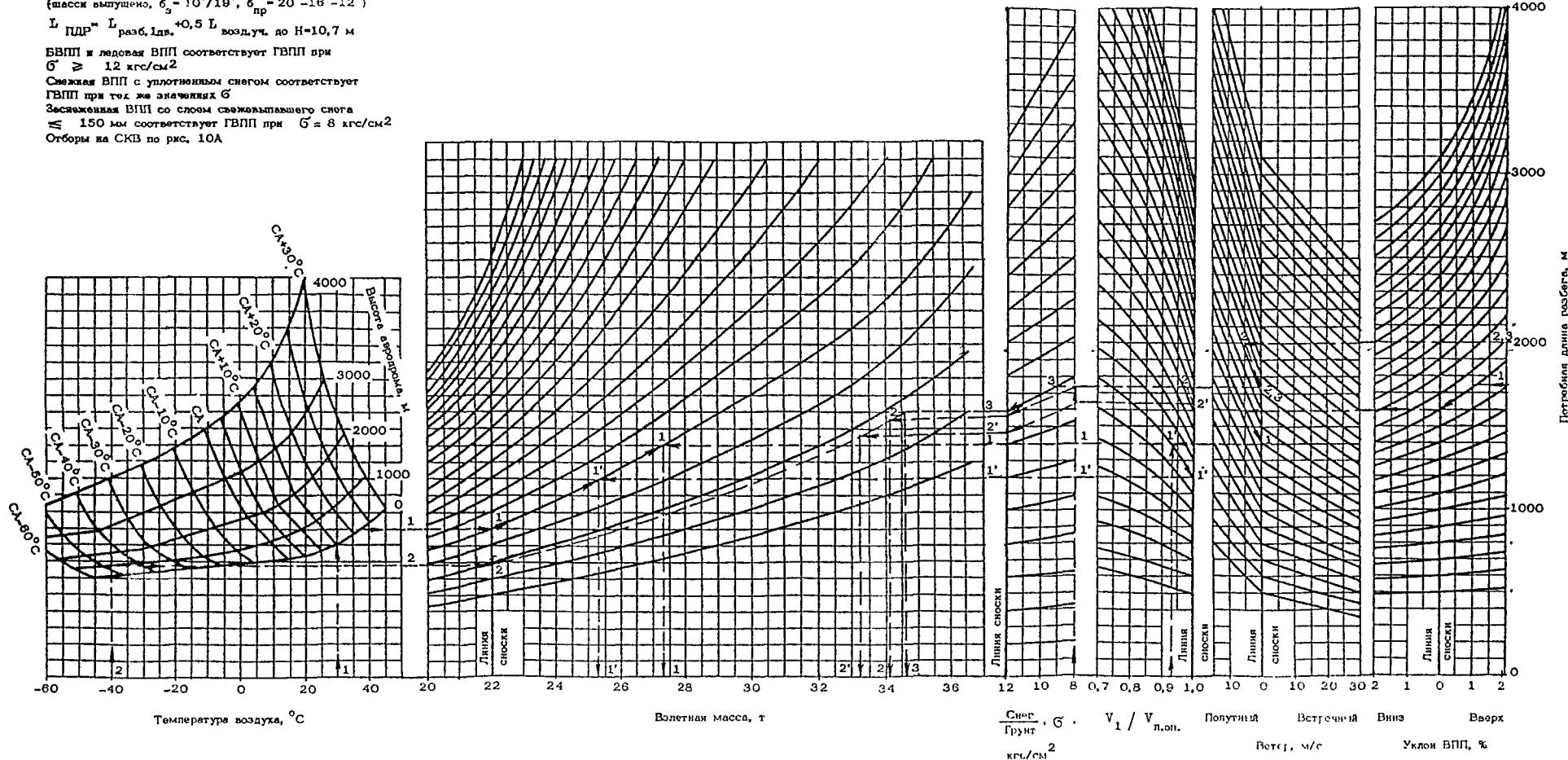


РИС. 25. ПОТРЕБНАЯ ДЛИНА РАЗБЕГА ПРИ ПРОДОЛЖЕННОМ ВЗЛЕТЕ

Работает один двигатель на чрезвычайных режимах.
 Конфигурация самолета в зоне взлетной
 Взлетные скорости с рис. 10
 ИБПП ледовая ВПП соответствует ГВПП при $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$
 Снежная ВПП с уплотненным снегом соответствует ГВПП
 при тех же значениях σ
 Заснеженная ВПП со слоем съежевыпавшего снега ≤ 150 мм
 соответствует ГВПП при $\sigma = 6 \text{ кгс}/\text{см}^2$
 Отборы на СКВ по рис. 10А

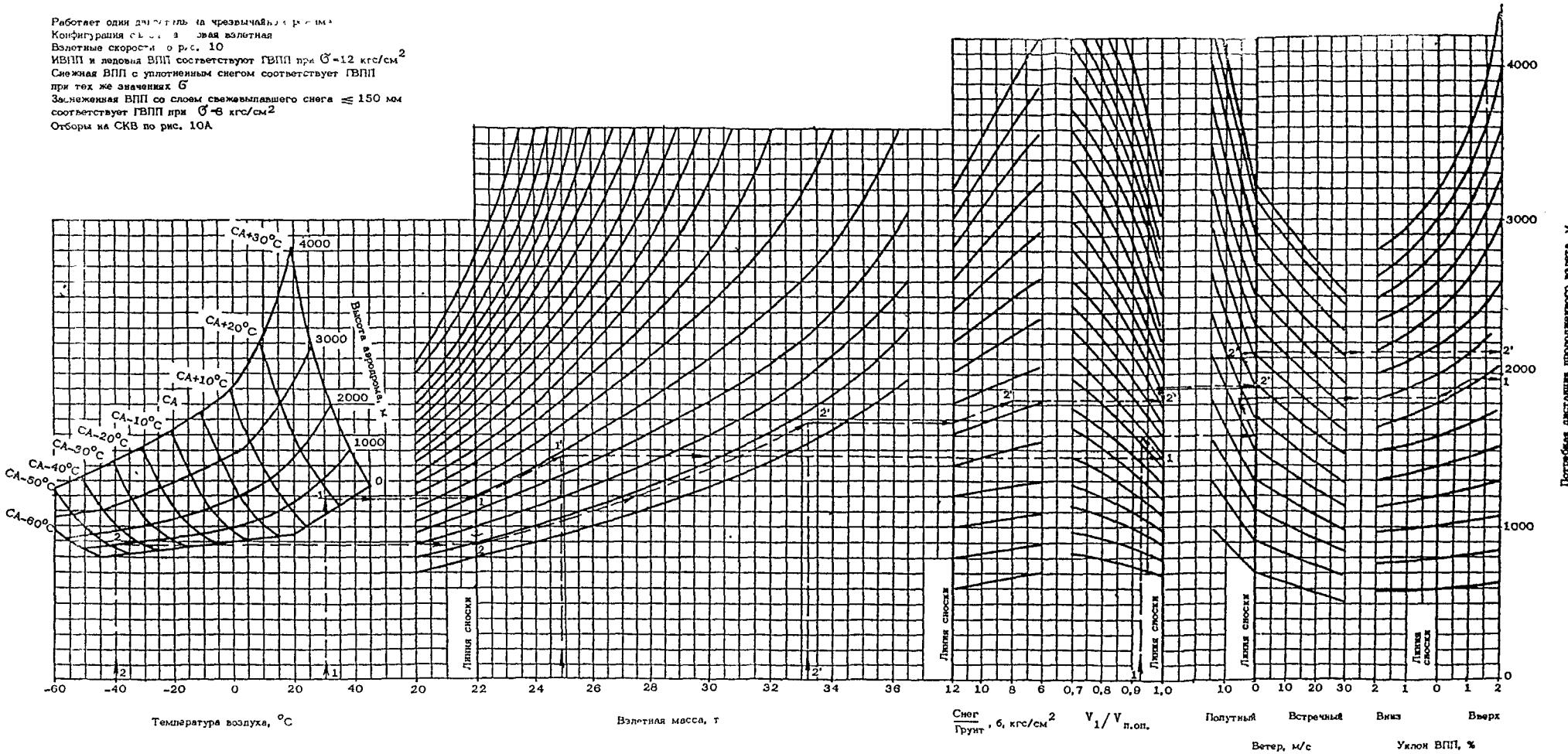
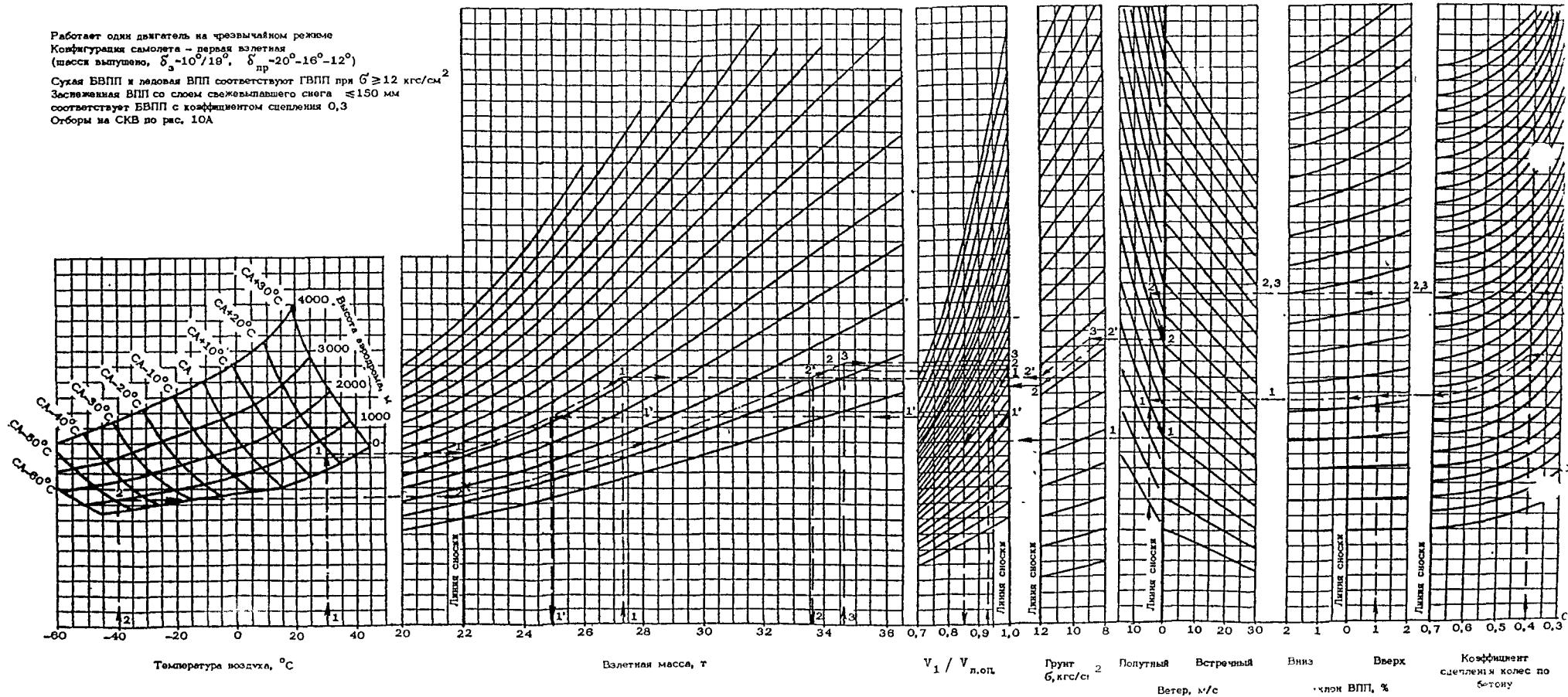


РИС. 26. ПОТРЕБНАЯ ДИСТАНЦИЯ ПРОДОЛЖЕННОГО ВЗЛЕТА

Работает один двигатель на чрезвычайном режиме
 Конфигурация самолета – первая взлетная
 (шасси выпущено, $\delta_a = 10^\circ - 10^\circ$, $\delta_{\text{пр}} = 20^\circ - 16^\circ - 12^\circ$)
 Сухая БВПП и ледовая ВПП соответствуют ГВПП при $G \geq 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$
 Заснеженная ВПП со слоем свежевыпавшего снега $\leq 150 \text{ мм}$
 соответствует БВПП с коэффициентом сцепления 0,3
 Отборы на СКВ по рис. 10А



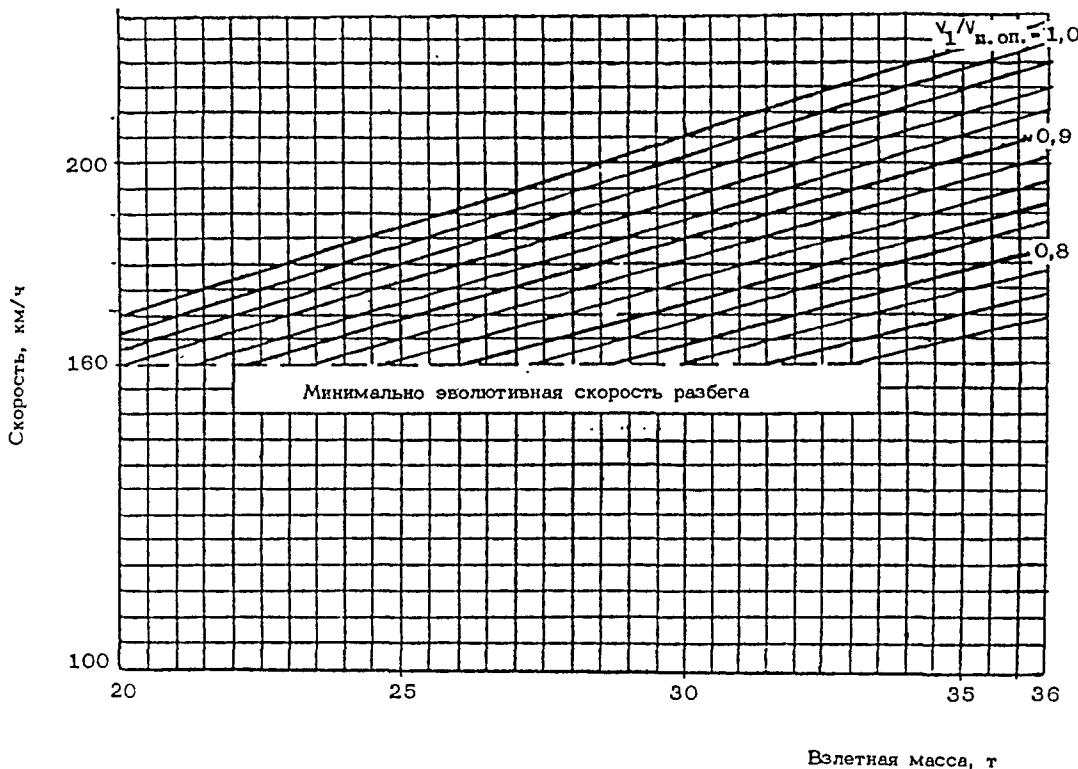


РИС. 28. СКОРОСТЬ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

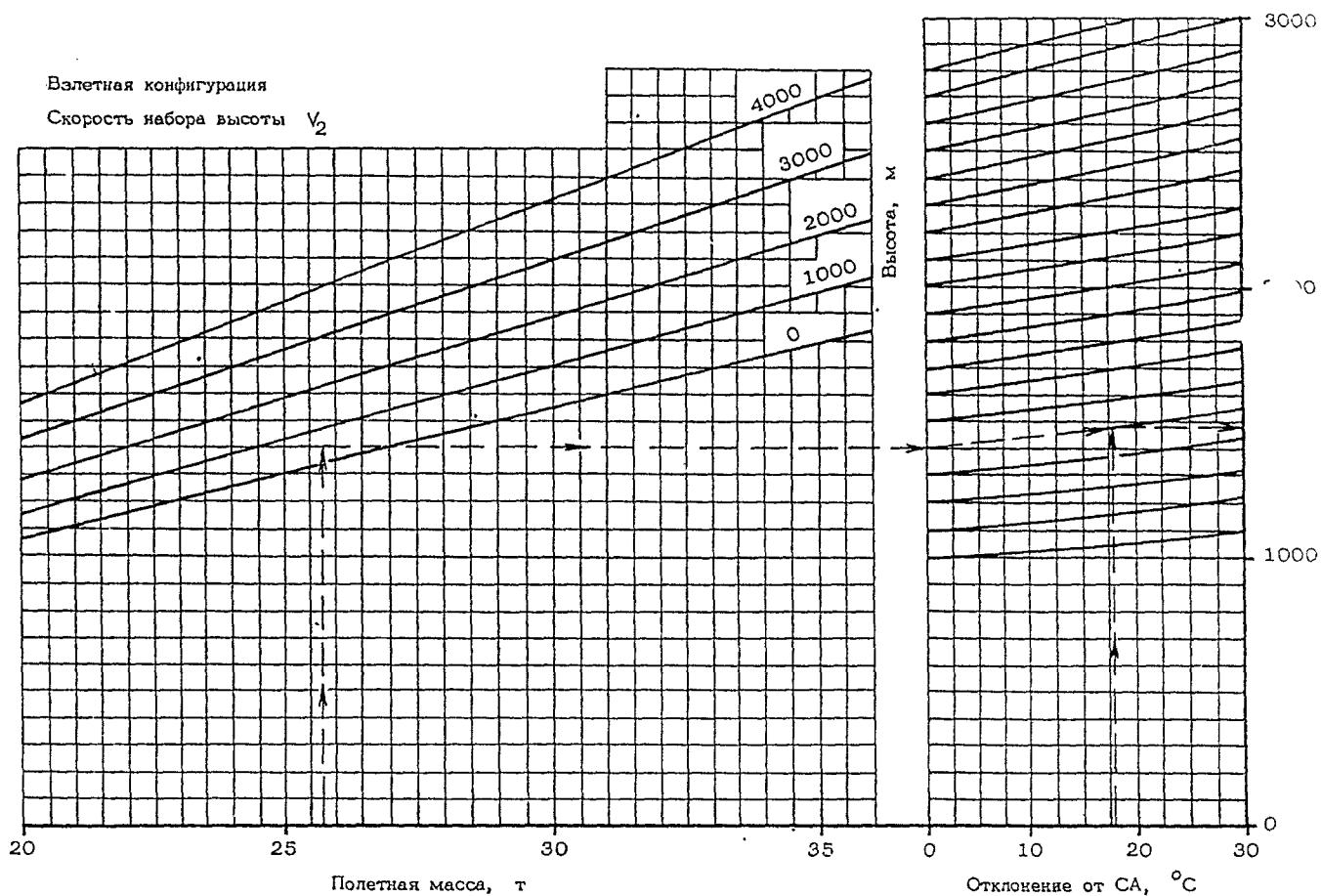


РИС. 29. РАДИУС УСТАНОВИВШЕГОСЯ РАЗВОРОТА ПРИ ОБЛЕТЕ
ПРЕПЯТСТВИЯ С КРЕНОМ 15°

Действительно: все

Синяк
120/51
7 Стр. 57/58

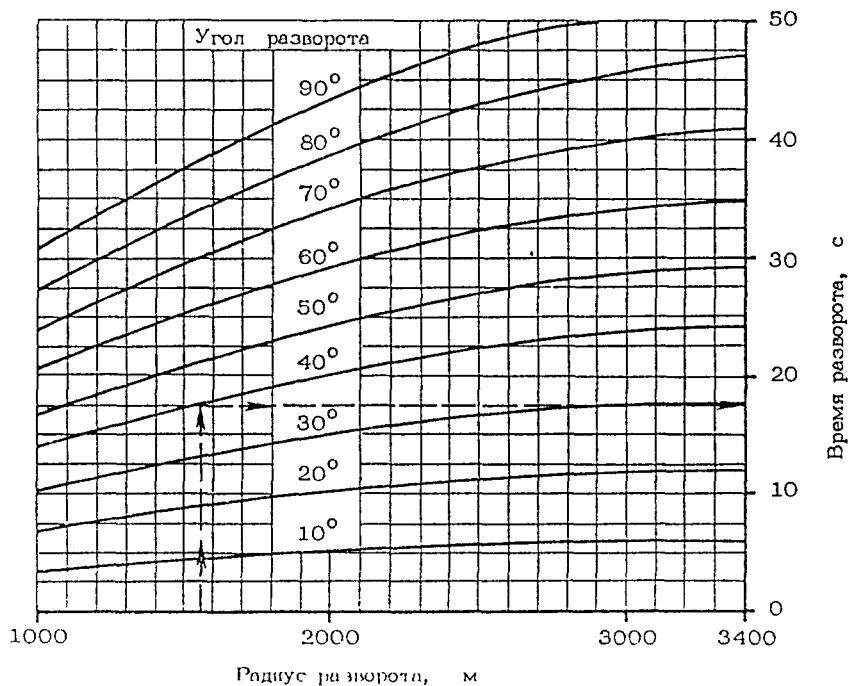
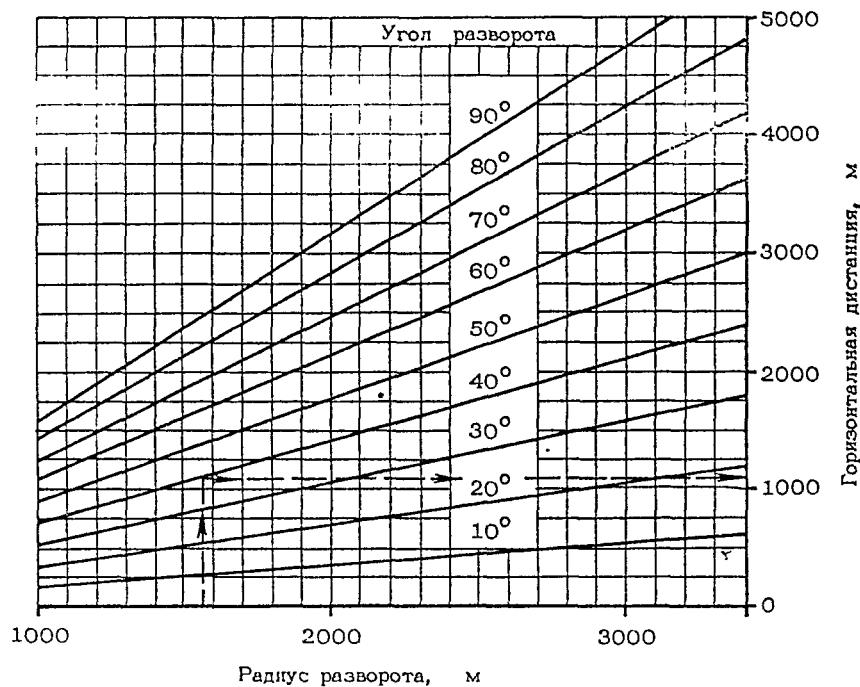
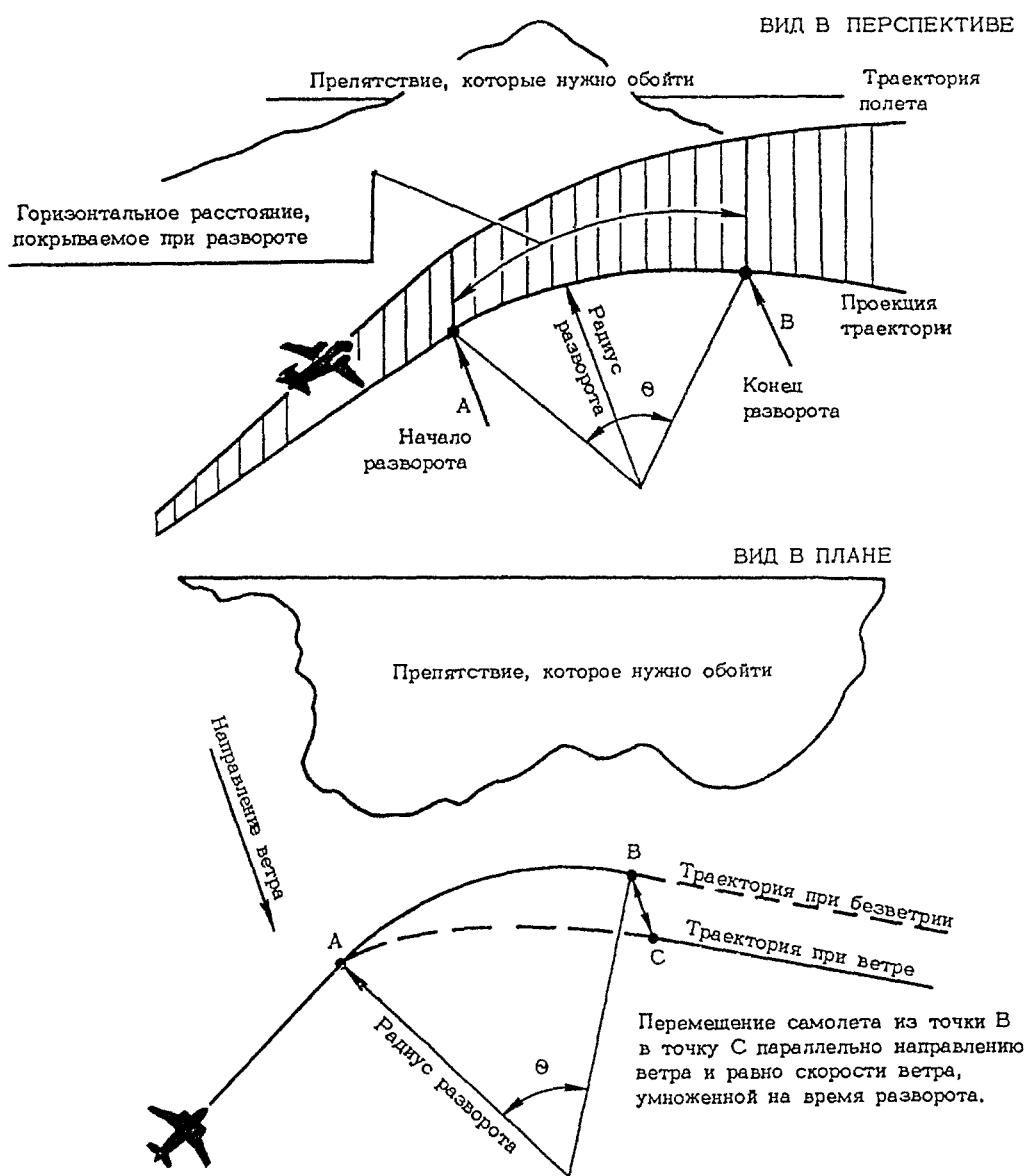


РИС. 30. ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ ДИСТАНЦИЯ И ВРЕМЯ РАЗВОРОТА
ПРИ ОБЛЕТЕ ПРЕПЯТСТВИЯ С КРЕНОМ 15°

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



74.13178

РИС. 31. СХЕМА ОБЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ

7.3. ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОЛЕТА ПО МАРШРУТУ

Характеристики набора высоты при полете по маршруту

Градиенты набора высоты при полете по маршруту

с двумя работающими двигателями

Приведенная на рис. 32 номограмма позволяет определить полные градиенты набора высоты самолета в зависимости от полетной массы, высоты и температуры воздуха при полете по маршруту с двумя работающими двигателями, а также гарантированный потолок, соответствующий полному градиенту 1 %.

Условия:

- работают два двигателя на номинальном режиме;
- конфигурация самолета полетная;
- системы СКВ и ПОС выключены;
- скорость набора определяется в соответствии с подразд. 4.3.

Пример, иллюстрируемый линией со стрелками, показывает, что при полетной массе 32 т полный градиент на высоте 6000 м в условиях СА составляет 6,2 %, а гарантированный потолок (при полном градиенте, равном 1 %) равен 10800 м.

Градиенты набора высоты при полете по маршруту

с одним работающим двигателем

Приведенная на рис. 33 номограмма позволяет определить чистые градиенты набора высоты самолета в зависимости от взлетной массы, высоты и температуры воздуха при полете по маршруту с одним работающим двигателем. Чистый градиент набора высоты при полете по маршруту определяется вычитанием из полного градиента набора высоты 1,1 %.

Условия:

- работает один двигатель на промежуточном чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета полетная;
- отбор воздуха на СКВ и от ВСУ. ПОС - выключена;
- скорость набора высоты определяется по подразд. 5.1.3.

Пример, иллюстрируемый линией со стрелками, показывает, что при взлетной массе 32 т чистый градиент на высоте 3900 м в условиях СА+10 составляет 0,95 %, гарантированный потолок (при чистом градиенте $\eta > 0$) равен 4800 м.

AH-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Практические потолки (для справки)

На рис. 34 приведены практические (при $V_y = 0,5 \text{ м/с}$) потолки самолета при полете с двумя двигателями, работающими на номинальном режиме, а также практические потолки самолета при полете с одним двигателем, работающим на промежуточном чрезвычайном режиме.

Пример, иллюстрируемый линией со стрелками, показывает, что в условиях СА при взлетной массе самолета 32 т практический потолок при двух двигателях, работающих на номинальном режиме, равен II450, при одном двигателе, работающем на промежуточном чрезвычайном режиме, равен 6000 м.

Характеристики набора высоты с двумя работающими двигателями

На рис. 35, 36, 37 приведены характеристики набора высоты на режиме максимальной скороподъемности при работе двух двигателей на номинальном режиме.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что в условиях СА + 10 °С при взлетной массе 32 т набор высоты эшелона 8100 м имеет следующие характеристики:

- | | |
|--|--------|
| - путь | I36 км |
| - топливо, расходуемое на взлет и набор высоты | 960 кг |
| - время, расходуемое на взлет и набор высоты | I7 мин |

ПРИМЕЧАНИЕ. Количество топлива, расходуемого на взлет и набор высоты, включает количество топлива, расходуемого на разбег и разгон до наивыгоднейшей скорости набора высоты на высоте 400 м (170 кг).

Время на взлет и набор высоты 400 м составляет 2 мин.

Характеристики набора высоты с одним отказавшим двигателем

На рис. 38 приведены характеристики набора высоты с одним отказавшим двигателем в условиях $CA - 40^{\circ}\text{C} \dots CA + 30^{\circ}\text{C}$. Второй двигатель работает на промежуточном чрезвычайном режиме.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что в условиях СА + 10 °С при взлетной массе 32 т набор высоты 5000 м имеет следующие характеристики:

- | | |
|--|----------|
| - путь | 225 км |
| - топливо, расходуемое на взлет и набор высоты | 1440 кг |
| - время набора высоты | 36.5 мин |

Удельные дальности полета

На рис. 4I приведены удельные дальности полета в зависимости от приборной скорости и полетной массы самолета для различных высот эшелона при полете в условиях СА с двумя работающими двигателями. Для условий, отличных от СА, удельные дальности принимать такими же, как на рис. 4I.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что в полете со скоростью 380 км/ч ИР (600 км/ч ИС в условиях СА) на высоте эшелона 9100 м при полетной массе 30 т удельная дальность составляет 0,375 км/кг.

На рис. 42 приведены удельные дальности полета с одним работающим двигателем.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что в полете со скоростью 320 км/ч ИР (380 км/ч ИС в условиях СА) на высоте эшелона 3300 м при полетной массе 28 т удельная дальность полета составляет 0,3 км/кг.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Чистая траектория полета на одном двигателе

На рис. 46 приведены номограммы I, 2, 3, 4 для определения чистой траектории полета и характеристик снижения с высоты эшелона на одном двигателе, работающем на промежуточном чрезвычайном режиме, в зависимости от полетной массы в момент отказа двигателя и от температуры воздуха.

Высота горизонтального полета на одном работающем двигателе определяется по номограммам I и 2. Пример, иллюстрируемый линией со стрелкой, показывает, что горизонтальный полет с массой 32 т в условиях СА + 10 °C возможен на высоте 5050 м.

Траектория снижения с высоты 10100 м определяется по номограммам I, 2, 3, 4 (рис. 46). Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что для снижения с полетной массой 32 т в условиях СА + 10 °C до высоты 6000 м при встречном ветре 10 м/с потребуется время 15,5 мин, топлива 380 кг, а расстояние составит 110 км.

Траектория снижения с меньших высот определяется по номограммам I, 2, 3, 4 (рис. 46) в несколько приемов:

1) Определяем характеристики снижения с высоты 10100 м до безопасной высоты (определенны выше).

2) Определяем характеристики снижения с высоты 10100 м до высоты отказа двигателя.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что для снижения с полетной массой 32 т в условиях СА + 10 °C до высоты отказа двигателя 8100 м при встречном ветре 10 м/с потребуется время 5 мин, топлива 110 кг, а расстояние составит 30 км.

3) Определяем характеристики снижения с высоты отказа двигателя 8100 м до безопасной высоты 6000 м как разность полученных выше значений:

- время снижения: 15,5 - 5 = 10,5 мин;
- расход топлива: 380 - 110 = 270 кг;
- дистанция полета: 110 - 30 = 80 км.

Начальная масса при снижении с высоты 6000 м будет равна: 32000 - 270 = 31730 кг.

Номограммами можно пользоваться для определения максимально допустимой полетной массы при необходимости прохода над препятствием при заданном удалении точки отказа двигателя для фактических значений высоты полета, температуры воздуха и параметров ветра.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Характеристики снижения

На рис. 45 приведены характеристики снижения до высоты 400 м при двух работающих двигателях.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками, показывает, что при снижении с высоты эшелона 9100 м до высоты 400 м самолет имеет следующие характеристики:

- время снижения 20,5 мин;
- топливо на снижение 290 кг;
- приборная скорость снижения 420...460 км/ч;
- горизонтальная дистанция снижения 160 км.

Аэронавигационный запас топлива

Масса аэронавигационного запаса топлива ($m_{t \text{ анз}}$) определяется как сумма резервного ($m_{t \text{ рзт}}$) и компенсационного ($m_{t \text{ кзт}}$) запасов топлива. Масса резервного запаса топлива в зависимости от удаления запасного аэродрома приведена на рис. 43.

Резервный запас топлива позволяет выполнить:

- уход на второй круг;
- набор высоты (от 2700 м до 8100 м) в зависимости от удаления запасного аэродрома;
- крейсерский полет на выбранной высоте со скоростью, соответствующей максимальной дальности;
- снижение до высоты 400 м;
- полет в режиме ожидания на высоте 400 м в течение 30 мин;
- посадку.

Компенсационный запас топлива составляет 3 % основного запаса топлива.

Масса аэронавигационного запаса должна быть не меньше 1400 кг (запас топлива на 1 час полета на высоте 400 м).

При выполнении полетов в глубь центрального Арктического бассейна $m_{t \text{ анз}}$ должна быть не менее 2800 кг (запас топлива на 2 часа полета на высоте 400 м).

Пример, иллюстрируемый линией, показывает, что при: удалении аэродрома 450 км, полете на высоте 8100 м, посадочной массе самолета ($m_{t \text{ пос}}$) 24500 кг и массе потребного заправляемого топлива ($m_{t \text{ пзт}}$) 13060 кг резервный запас топлива в точке ухода на второй круг составляет 2230 кг, $m_{t \text{ кзт}} = 325$ кг, а $m_{t \text{ азт}}$ равен: $2230 + 325 = 2555$ кг.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Характеристики полета в зоне ожидания

Рекомендуемые скорости полета в зоне ожидания, соответствующие минимальным часовым расходам топлива, а также упомянутые расходы топлива при этом в зависимости от полетной массы и высоты полета приведены на рис. 44.

Пример, иллюстрируемый линиями со стрелками показывает, что при массе самолета 29 т и высоте ожидания 1500 м часовой расход топлива составляет 1460 кг на скорости полета 310 км/ч.

Характеристики полета на запасной аэродром при функциональных отказах систем

Рекомендуемые скорости и высоты полета, соответствующие часовым и километровым расходам топлива при отказах соответствующих систем, приведены в табл. 7.4.

В таблице рассматриваются следующие отказы, при которых в РЛЭ рекомендуется полет на запасной аэродром:

- отказ системы штурвального управления;
- отказ системы уборки-выпуска шасси;
- отказ механизации крыла;
- отказ левой гидросистемы и сети насосной станции из-за потери жидкости, приводящий к неуборке шасси, предкрылоков и внутренних закрылок.

Таблица 7.4

Вид отказа	Скорость, км/ч		Высота полета, м	Часовой расход топлива, кг/ч	Километровый расход топлива, кг/км
	ПР	ИС			
Отказы СШ, полет при взлетном положении механизации крыла	270	425	8600	2000	4,7
Отказ системы уборки-выпуска шасси	320	475	7500	2040	4,3
Отказ механизации крыла	270	425	8600	2000	4,7
Отказ левой гидросистемы и сети насосной станции из-за потери жидкости	300	420	7200	2220	5,3

ЛК-74200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ИК ПЛУАТАЦИИ

Два двигателя работают наnomинальном режиме
Конфигурация самолета - полетная
СКВ и ПОС выключены
Скорость набора высоты - по подр 43

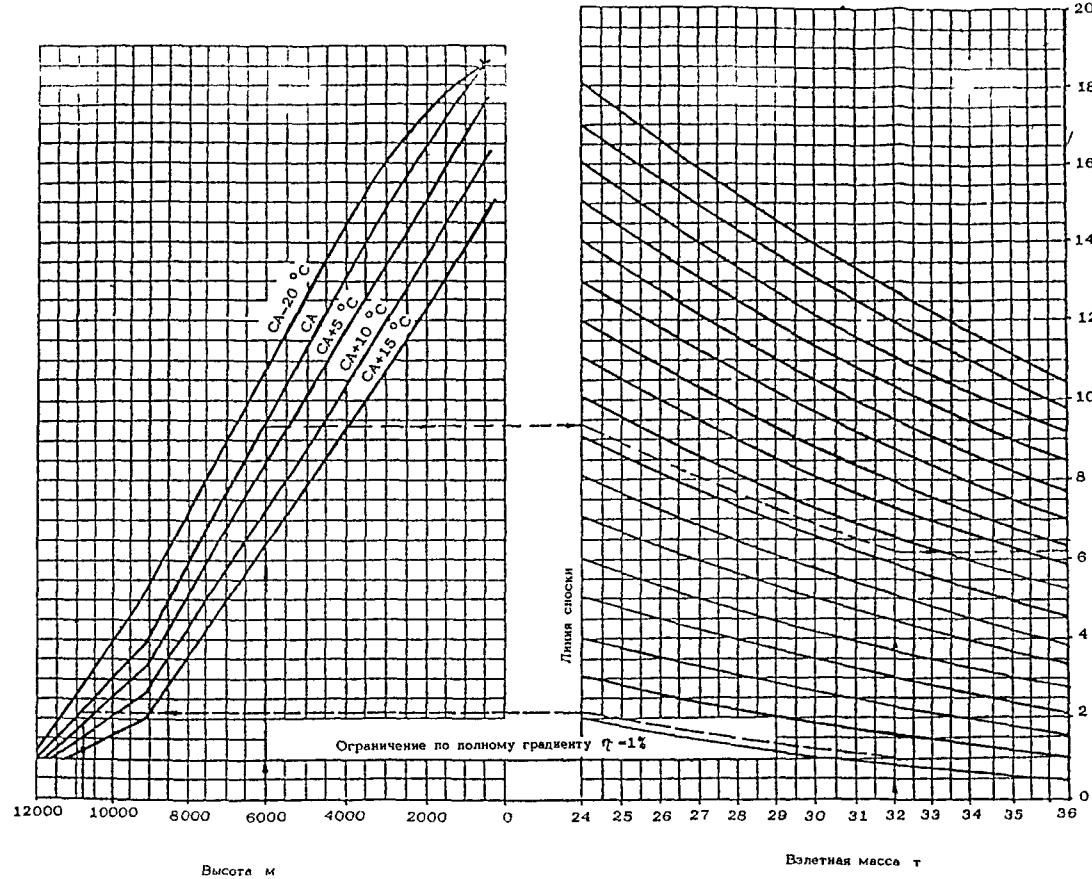


РИС 32 ПОЛНЫЙ ГРАДИЕНТ ПРИ НАБОРЕ ВЫСОТЫ ПО МАРШРУТУ
С ДВУМЯ РАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

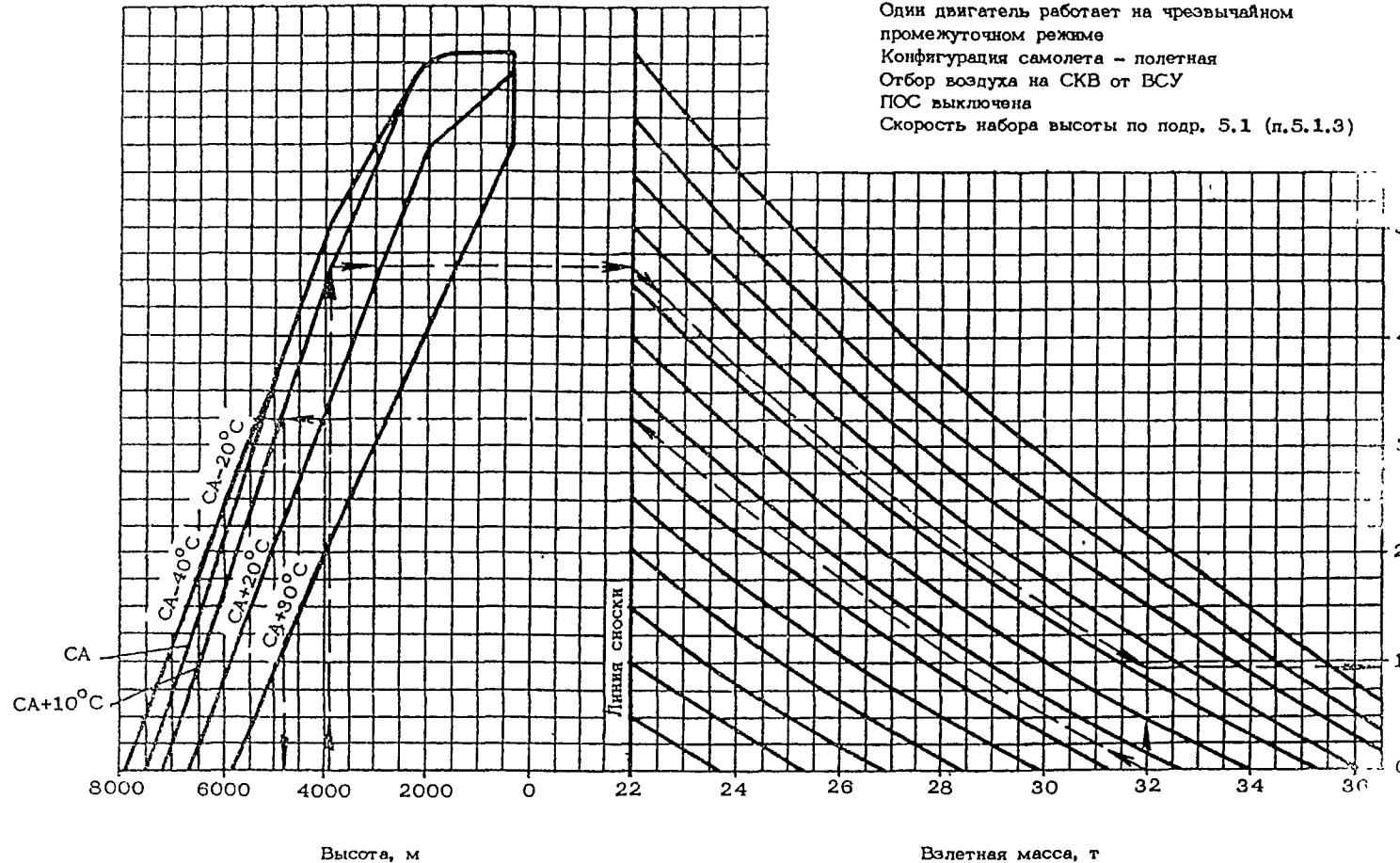


РИС. 33. ЧИСТЫЙ ГРАДИЕНТ ПРИ НАБОРЕ ВЫСОТЫ ПО МАРШРУТУ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

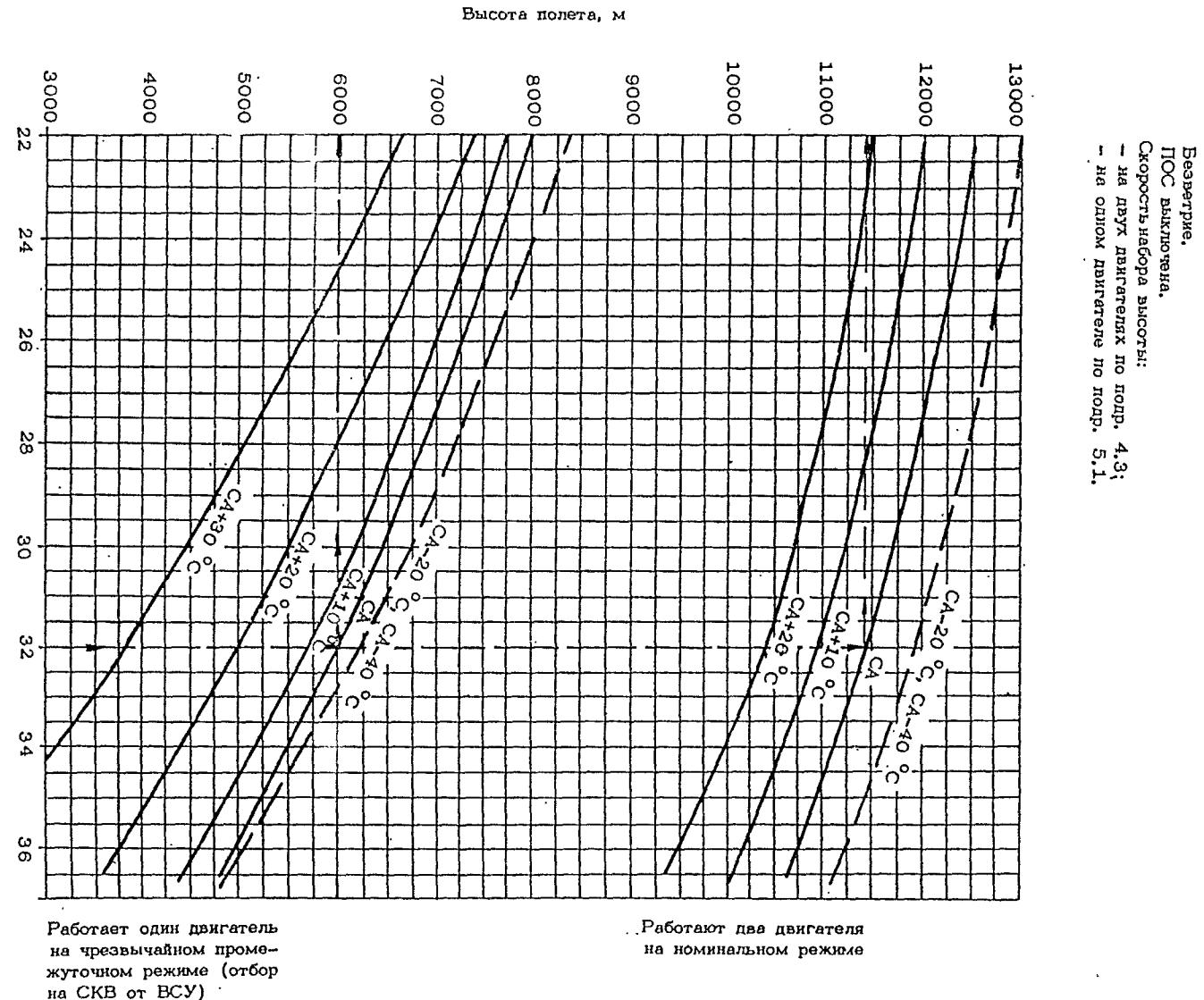
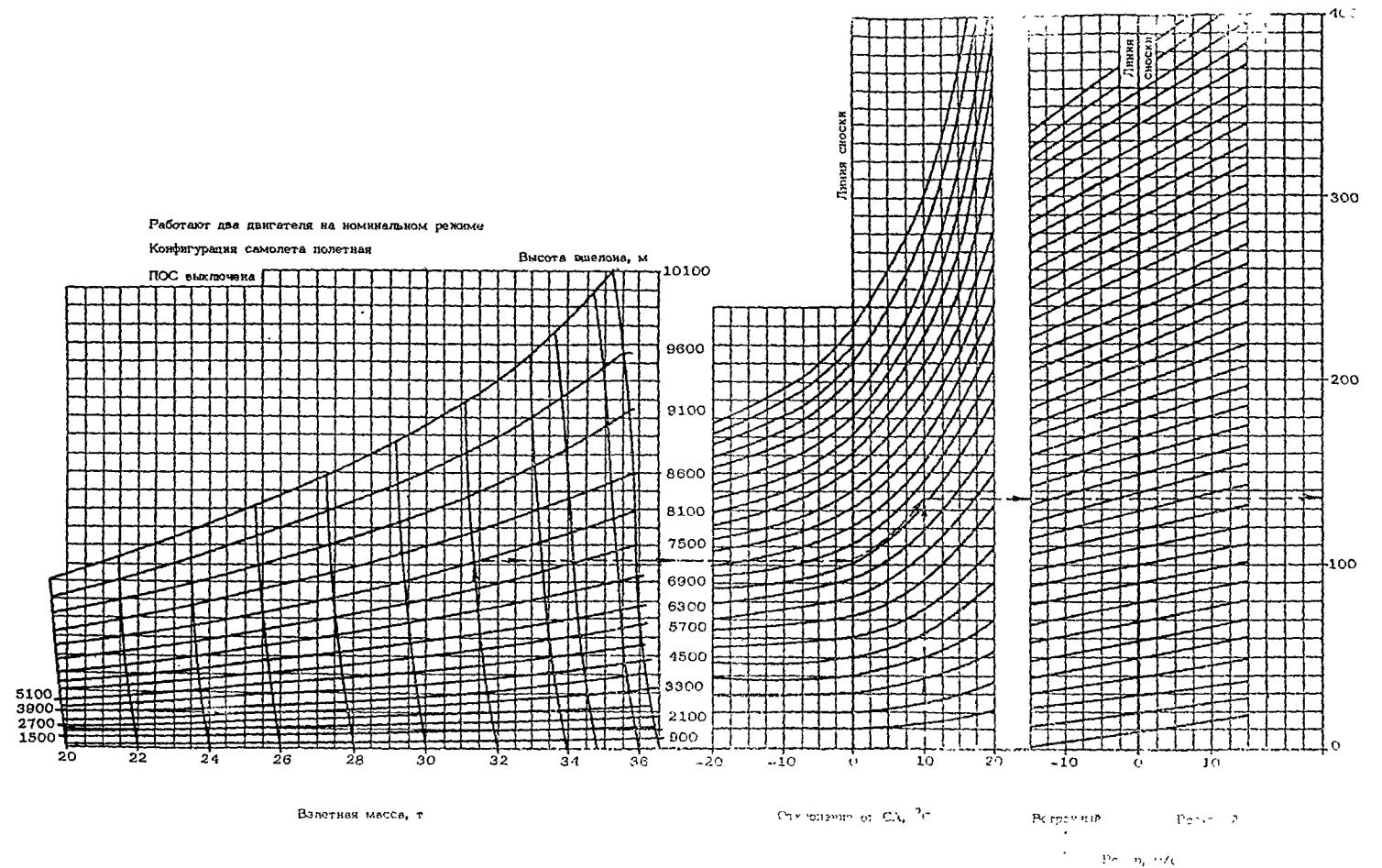


РИС. 34. ПРАКТИЧЕСКИЕ ПОТОЛКИ САМОЛЕТА

Действительно: все

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



Работают два двигателя на номинальном режиме

Конфигурация сиденья - полегкая

ПОС выключена

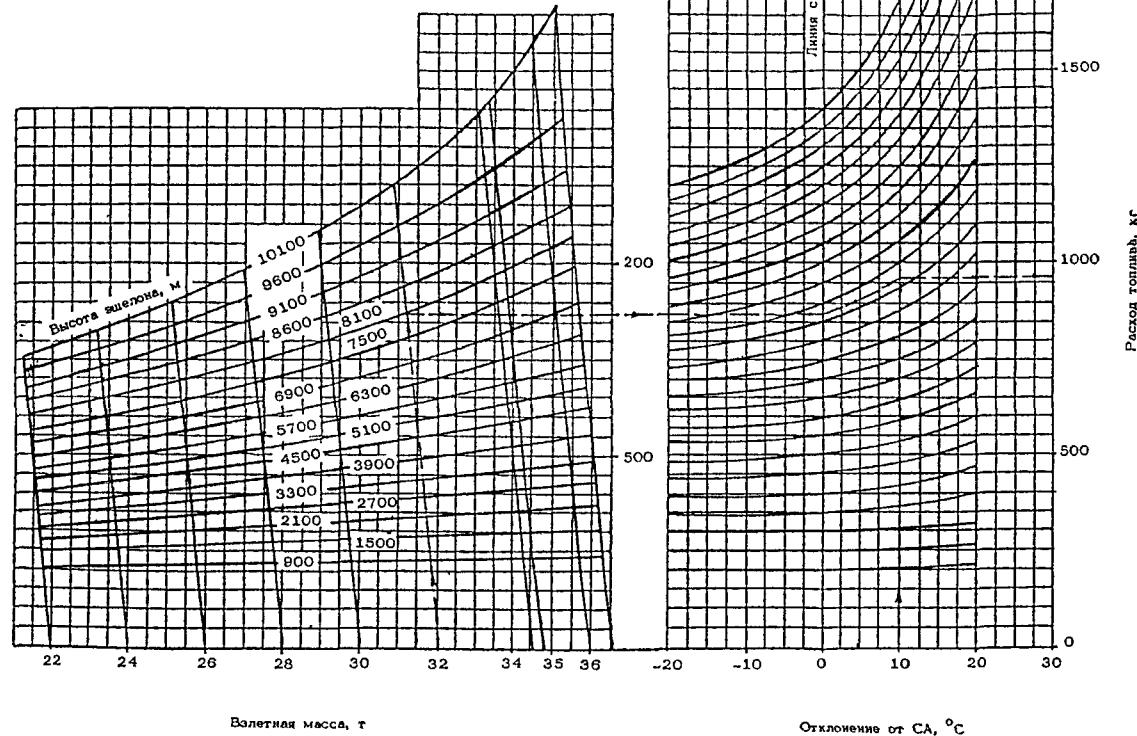


РИС. 35. ГРАФИК ТОПЛИВА ПРИ НАБОРЕ ВЫСОТЫ

Действительно: все

A - 5 (-200)

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает до конца полета в автоматическом режиме
Контуры симметрии - полная
ПОС выключена

ВНИМАНИЕ! СЕГОДНЯ ВРЕМЕНЬ ДЛЯ ПРИБЫТИЯ
ДО МОСКОВСКОГО ВЗЛЕТ И НАБОРЫ ВЫСОКИХ

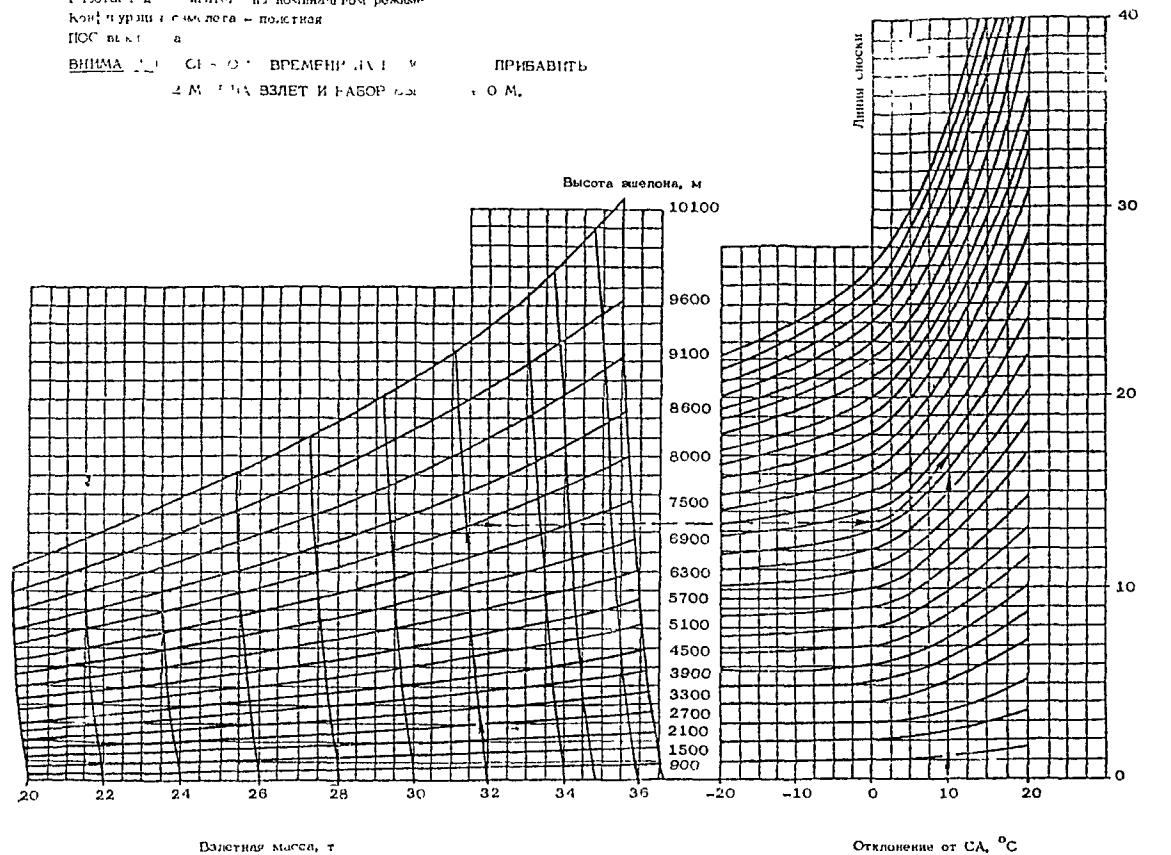


РИС. 37 ВРЕМЯ ПР. НАСОРГ ВЫСОТЫ

Работает один двигатель на чрезвычайном промежуточном режиме
 Конфигурация самолета – полетная
 Отбор воздуха на СКВ от ВСУ. ПОС – выключен
 Вертикальная скорость на потолке 0,5 м/с
 Без гидросистем

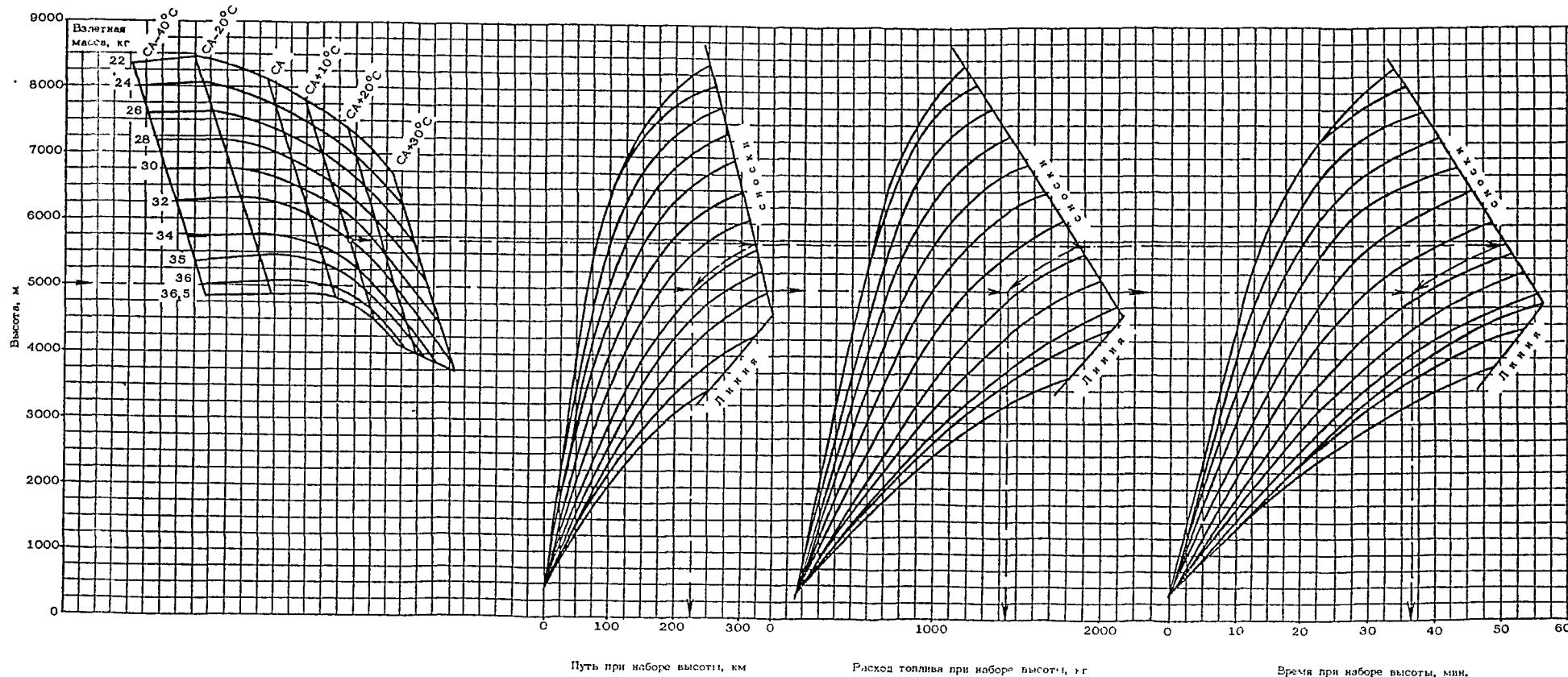


РИС. 38. ХАРАКТЕРИСТИКИ НАБОРА ВЫСОТЫ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рис. 39 аннулирован

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Рис. 40 аннулирован

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета – полетная
ПОС выключена

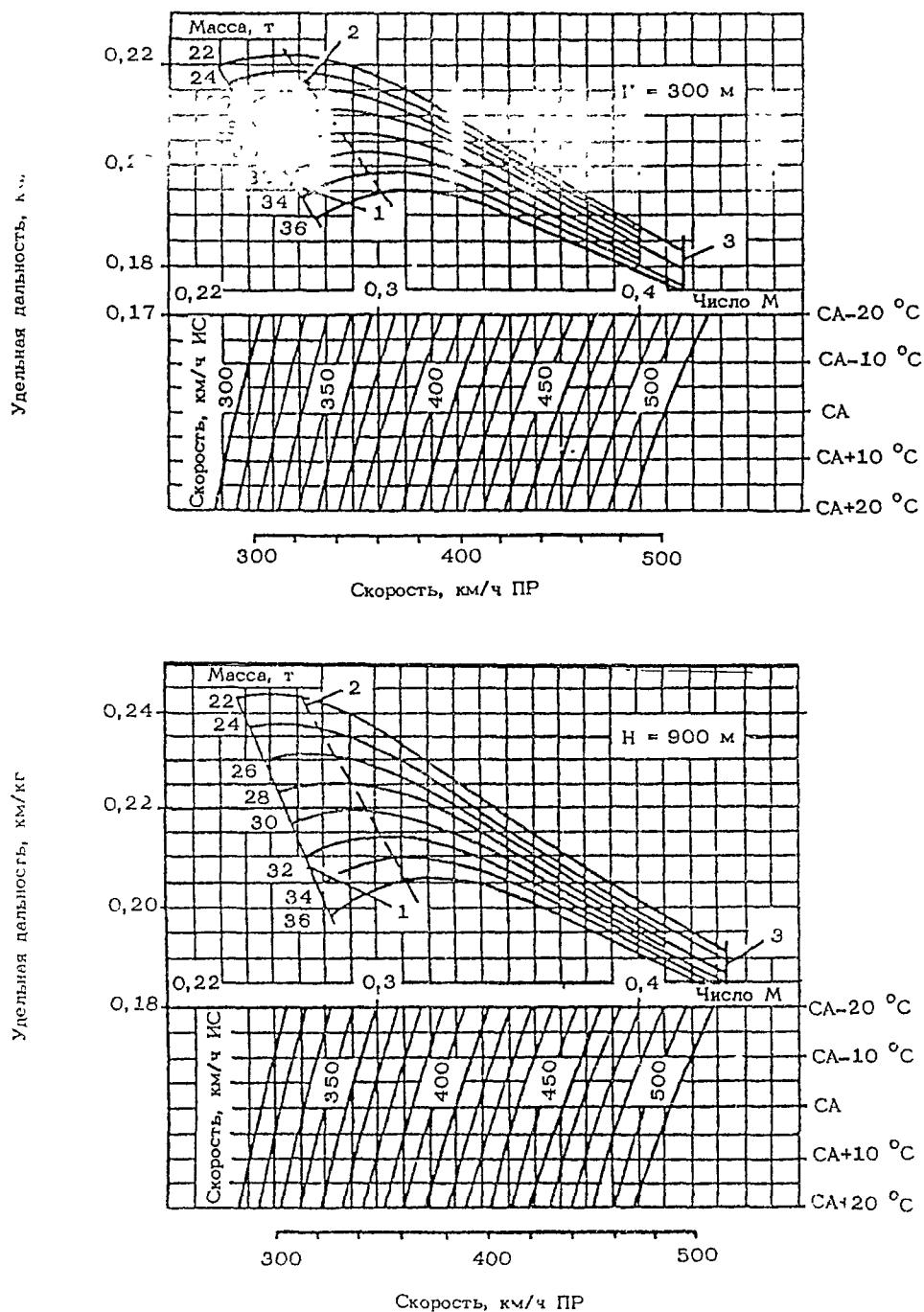


РИС. 41 (ЛИСТ 1 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 – ограничение по вертикальному порогу;
- 2 – максимальная удельная дальность;
- 3 – ограничение по $v_{max} = 500$ км/ч ИН.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

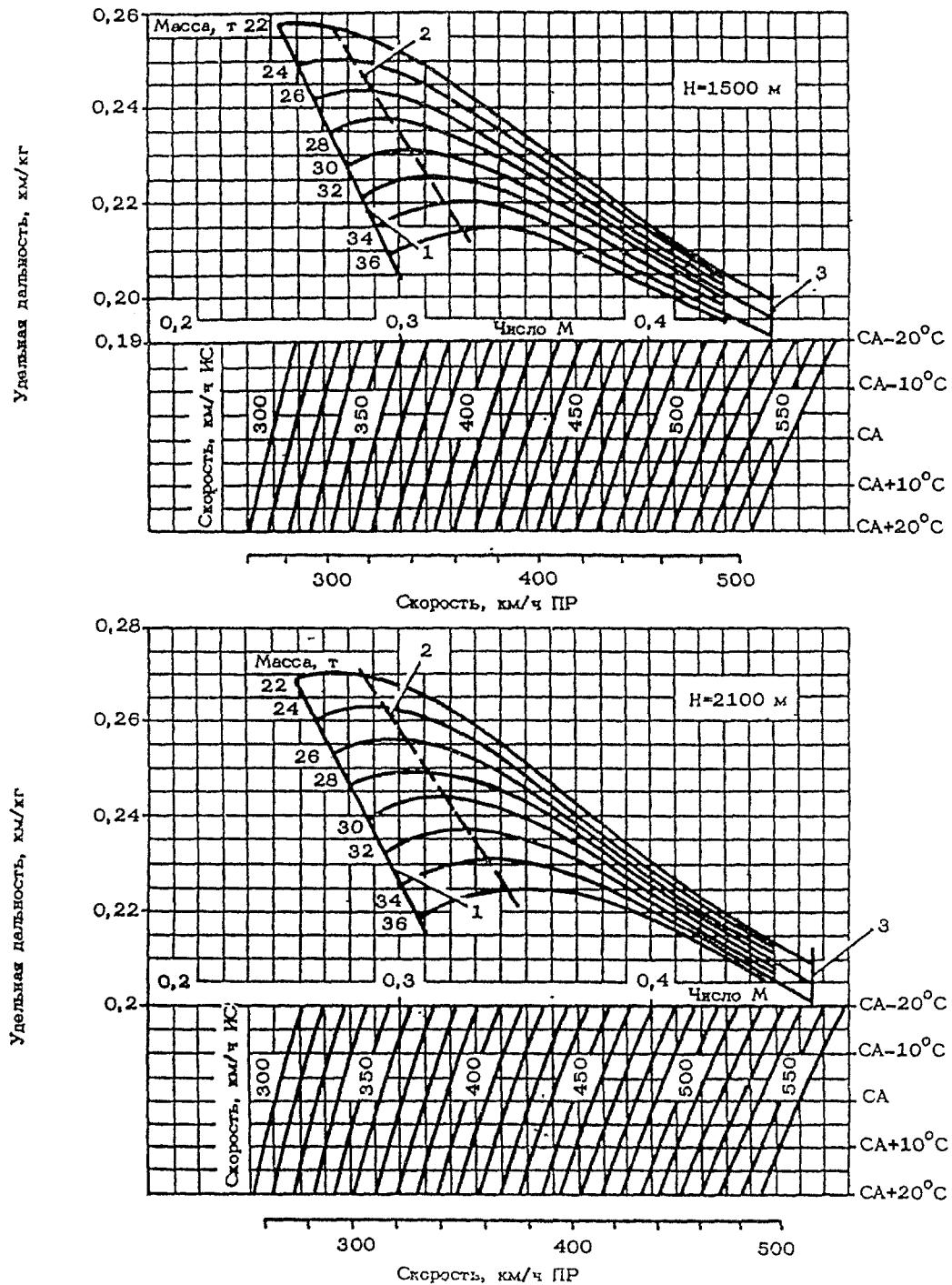


РИС. 41 (ЛИСТ 2 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - ограничение по $V_{max} = 500$ км/ч ИН.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета – полетная
ПОС выключена

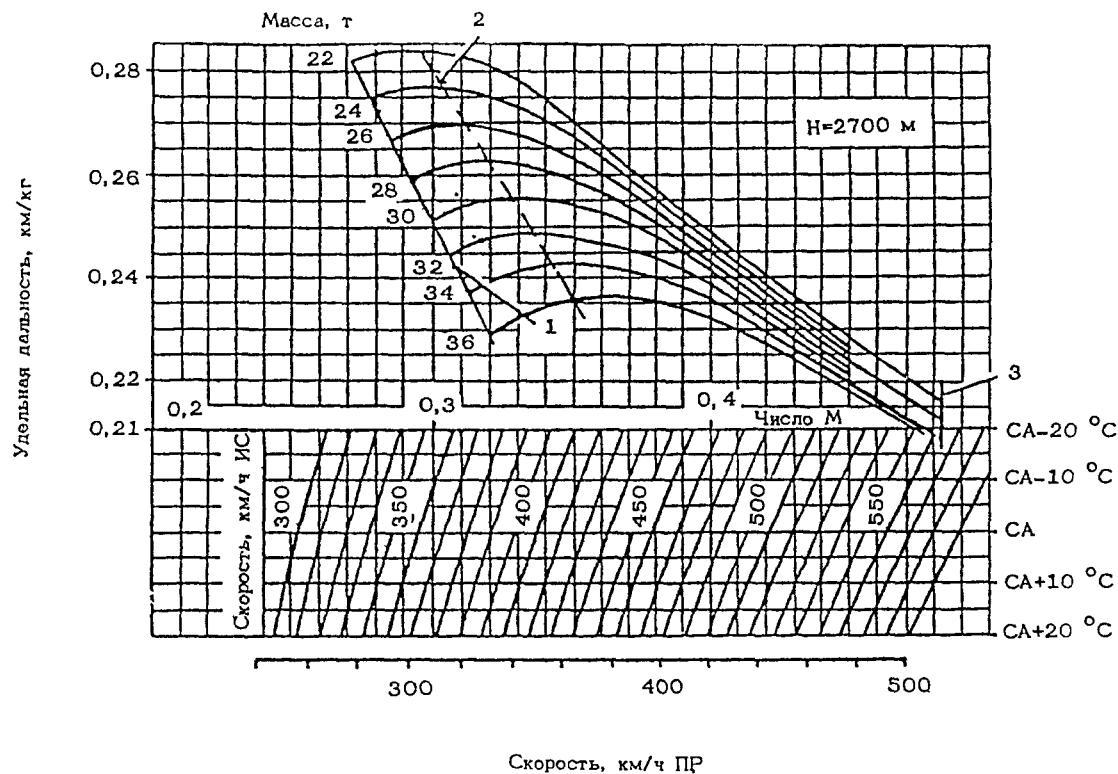


РИС. 41 (ЛИСТ 3 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- I – ограничение по вертикальному порыву;
2 – максимальная удельная дальность;
3 – ограничение по $V_{max} = 500$ км/ч ИН.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета - полетная
ПОС выключена

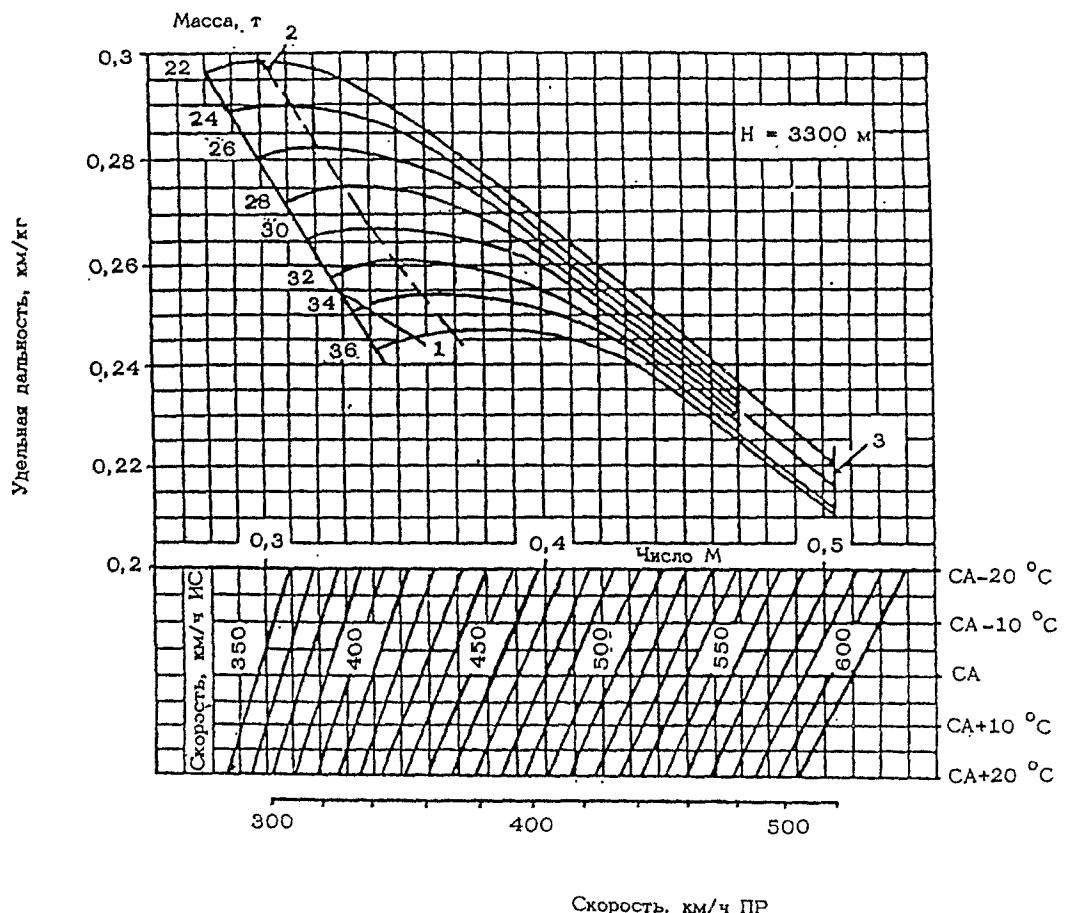


РИС. 41 (ЛИСТ 4 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - ограничение по $v_{max} = 500$ км/ч ИН.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

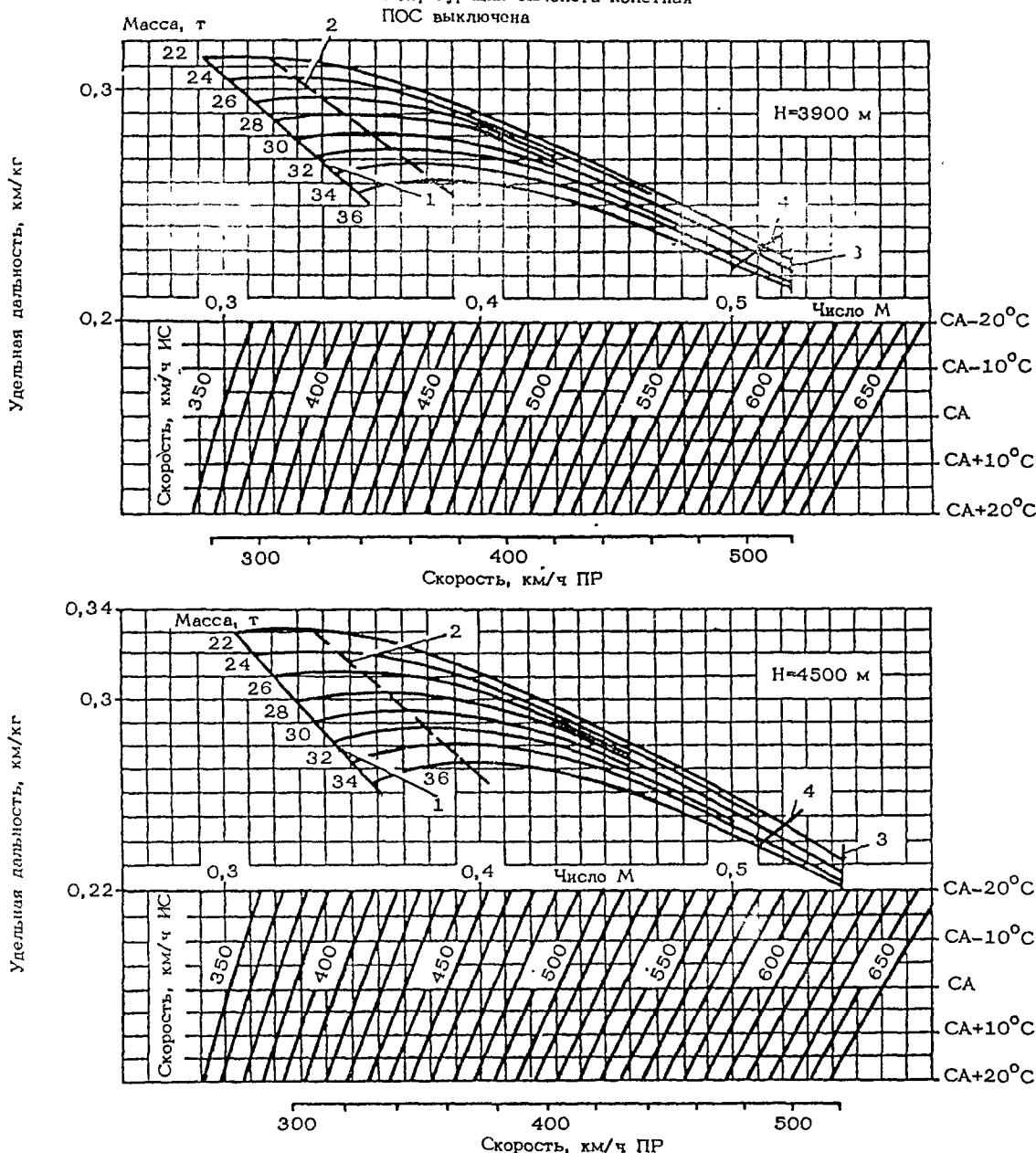


РИС. 41 (ЛИСТ 5 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - ограничение по $V_{max} = 500$ км/ч ИН;
- 4 - $\alpha_{руд} = 81^\circ$ (максимальный крейсерский режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

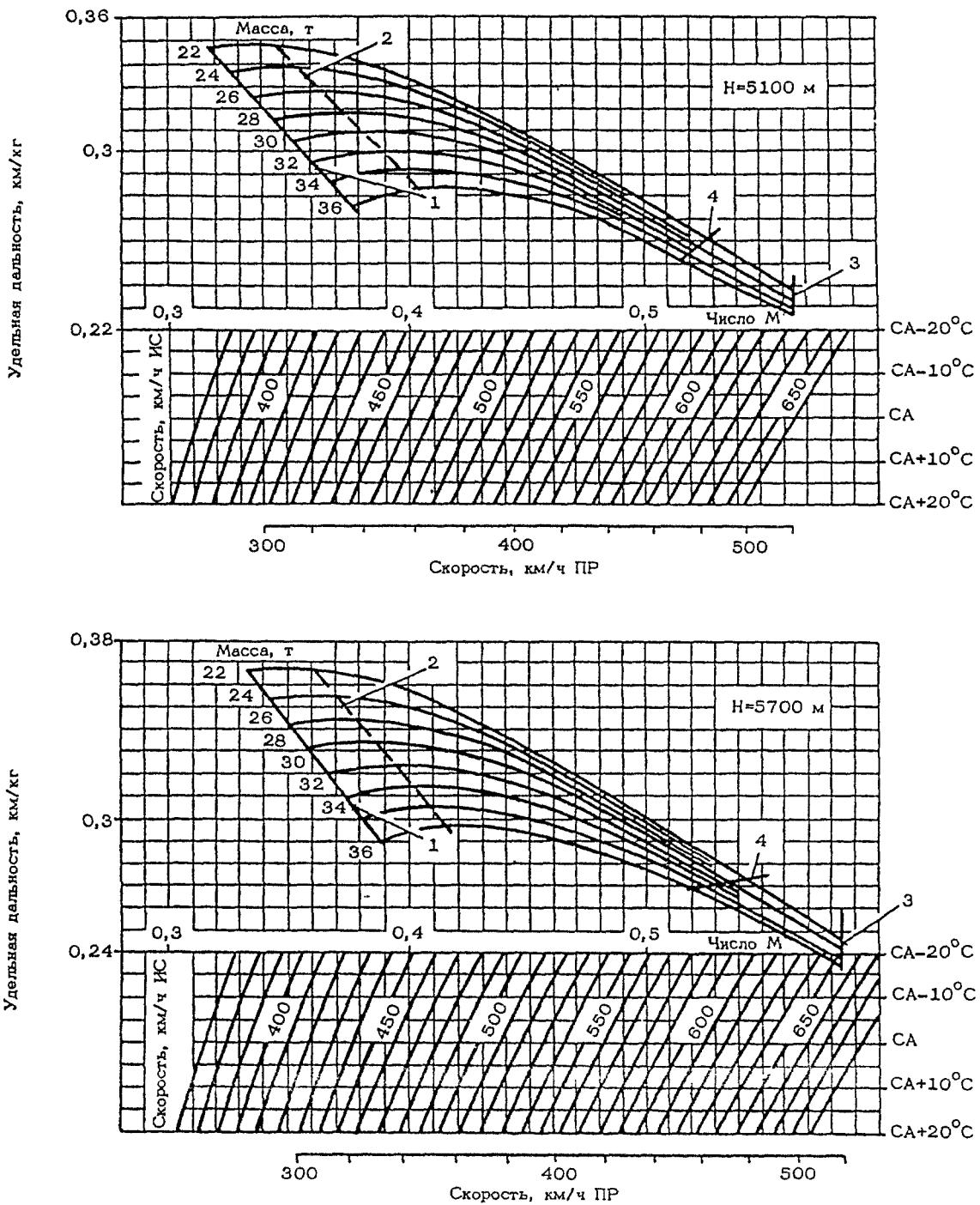


РИС. 41 (ЛИСТ 6 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - ограничение по $V_{max} = 500$ км/ч ИН;
- 4 - $\alpha_{руд} = 81^\circ$ (максимальный крейсерский режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
 Конфигурация самолета полетная
 ПОС выключена

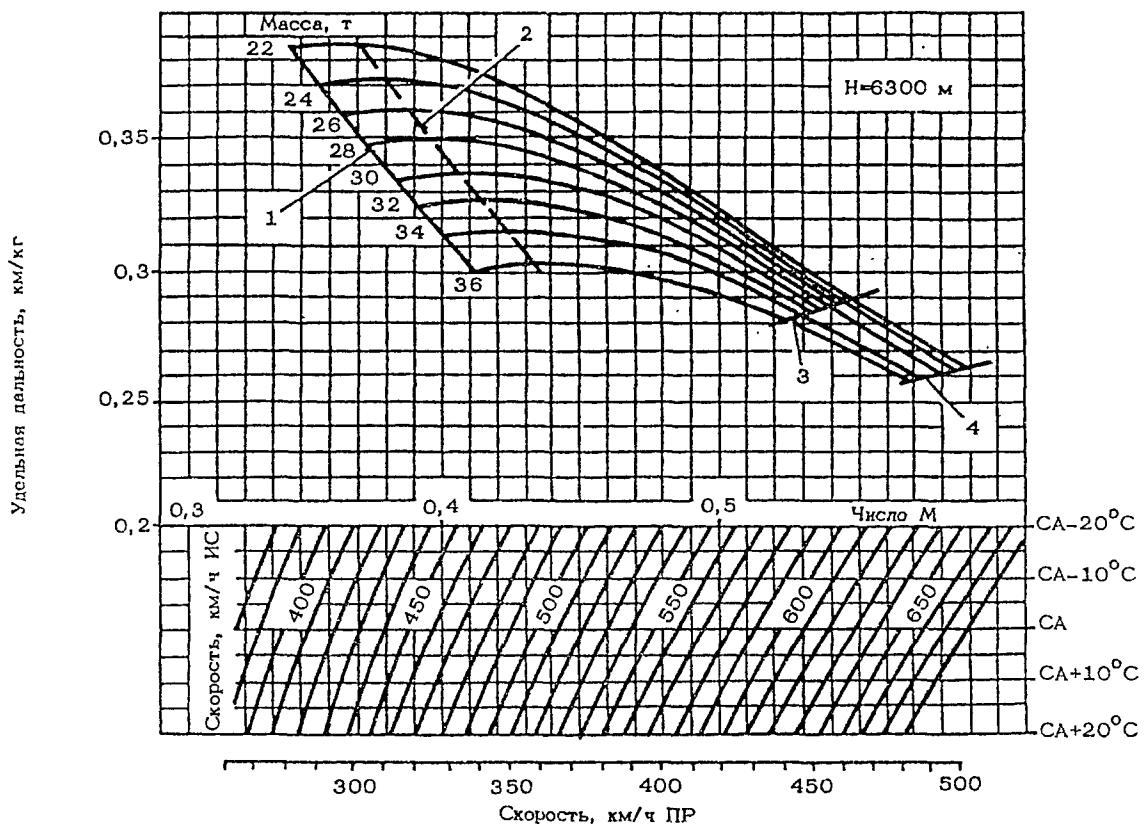


РИС. 41 (ЛИСТ 7 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{РУД}=81^{\circ}$ (максимальный крейсерский режим);
- 4 - $\alpha_{РУД}=91^{\circ}$ (номинальный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

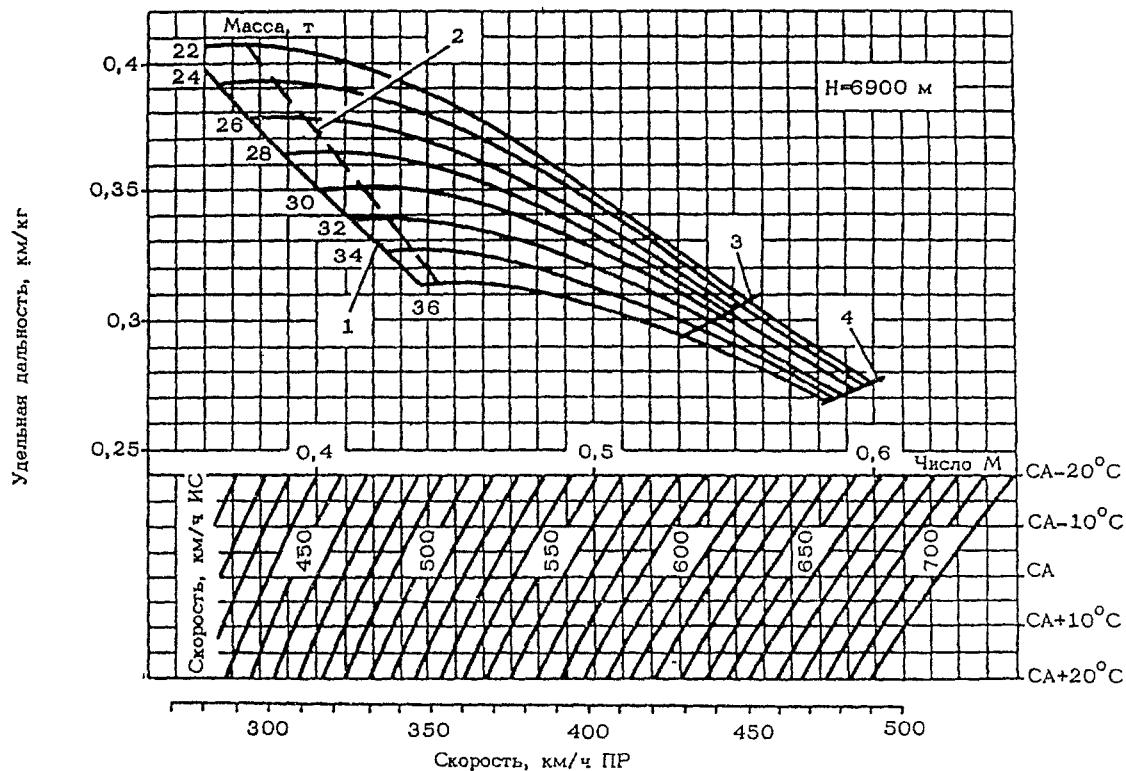


РИС. 41 (ЛИСТ 8 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{руд}=81^\circ$ (максимальный крейсерский режим);
- 4 - $\alpha_{руд}=91^\circ$ (номинальный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
 Конфигурация самолета полетная
 ПОС выключена

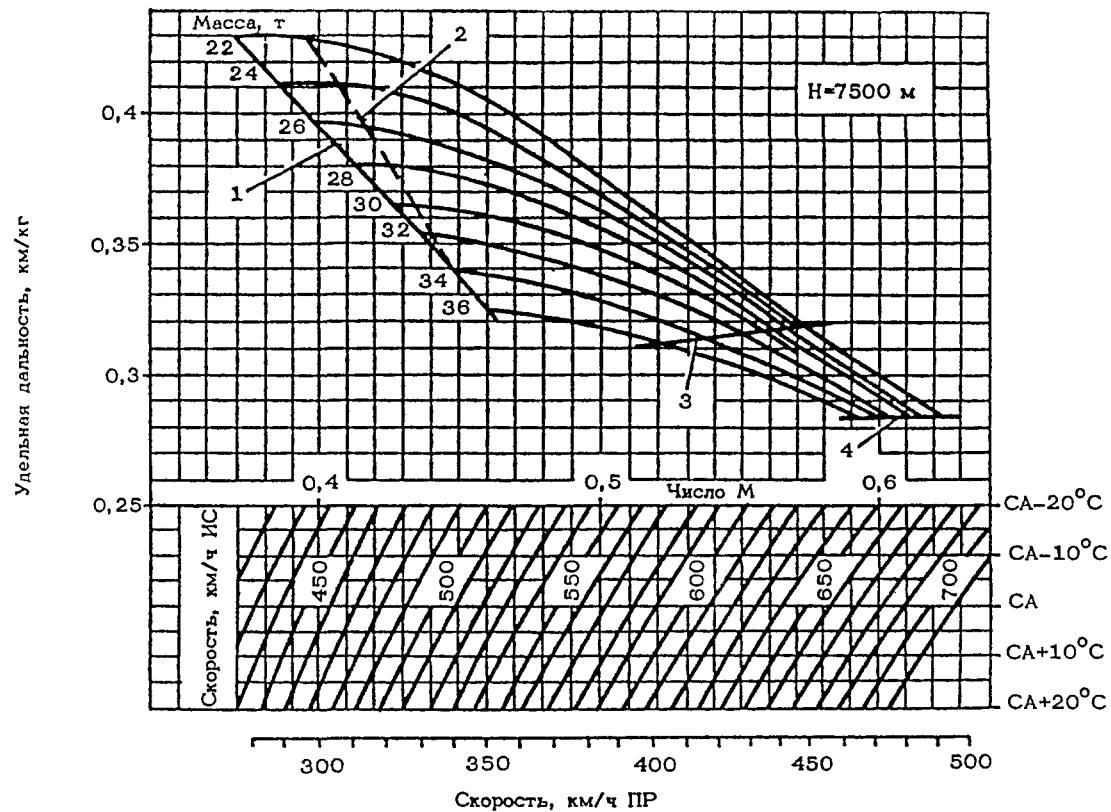


РИС. 41 (ЛИСТ 9 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{РУД}=81^\circ$ (максимальный крейсерский режим);
- 4 - $\alpha_{РУД}=91^\circ$ (номинальный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
 Конфигурация самолета полетная
 ПОС выключена

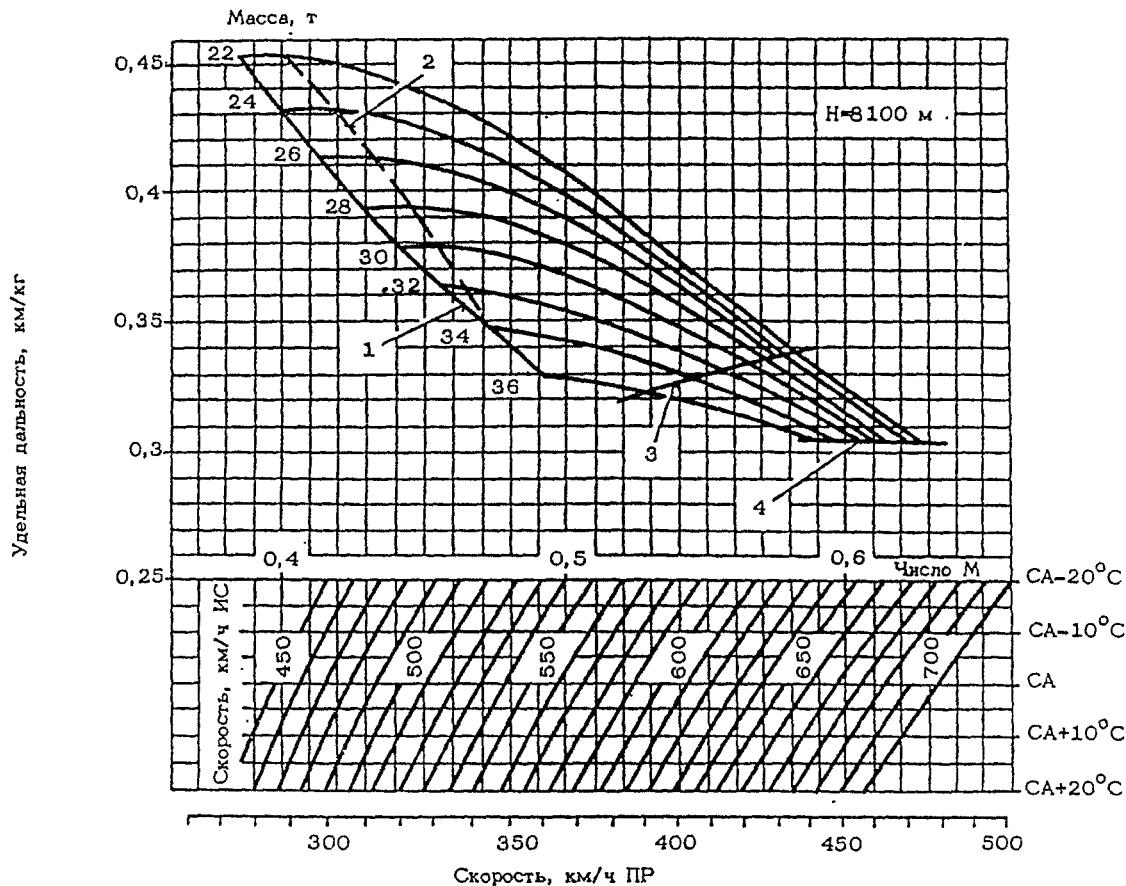


РИС. 41 (ЛИСТ 10 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{руд}=81^\circ$ (максимальный крейсерский режим);
- 4 - $\alpha_{руд}=91^\circ$ (номинальный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

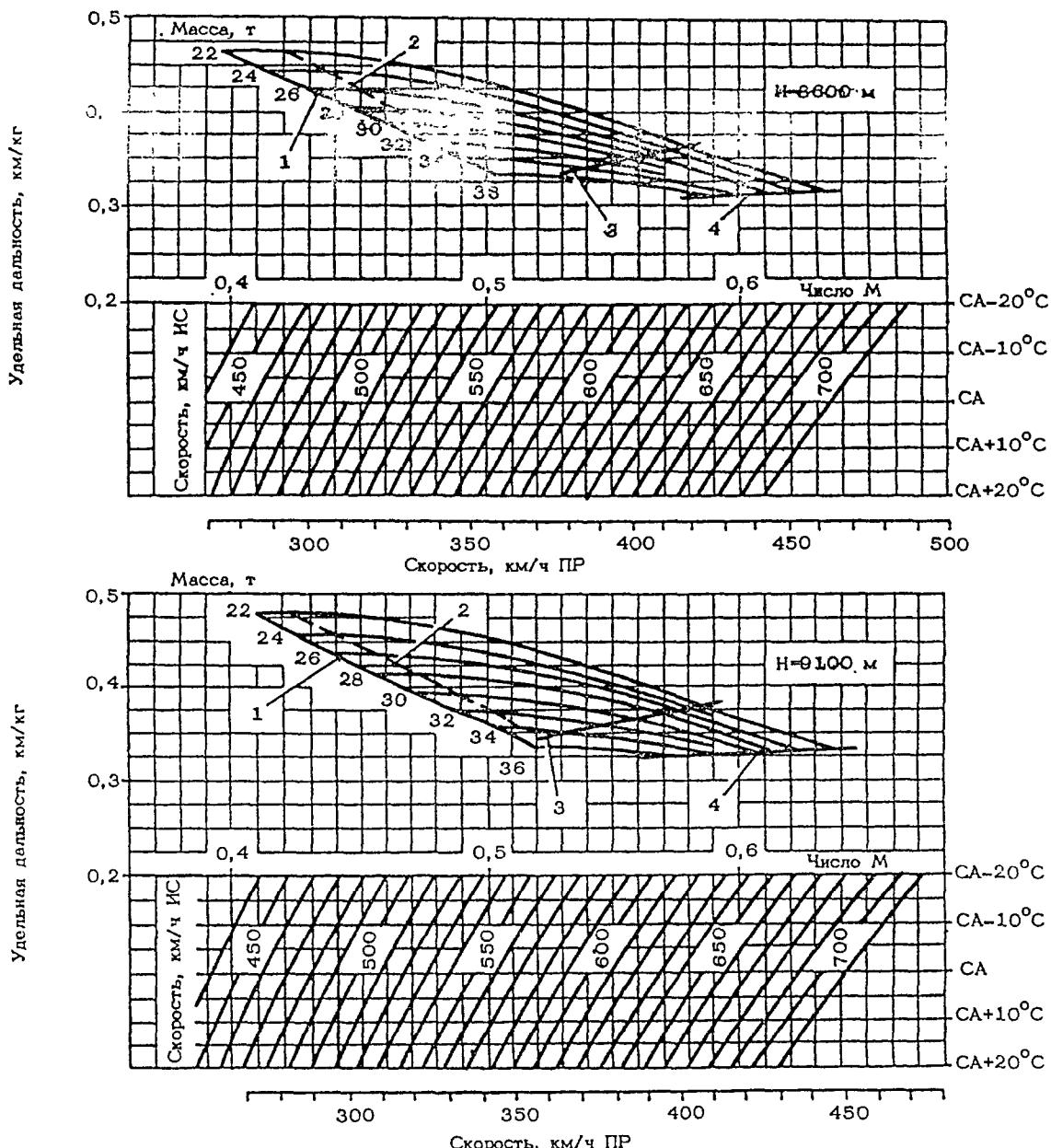


РИС. 41 (ЛИСТ II ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{руд}=81^{\circ}$ (максимальный крейсерский режим);
- 4 - $\alpha_{руд}=91^{\circ}$ (номинальный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

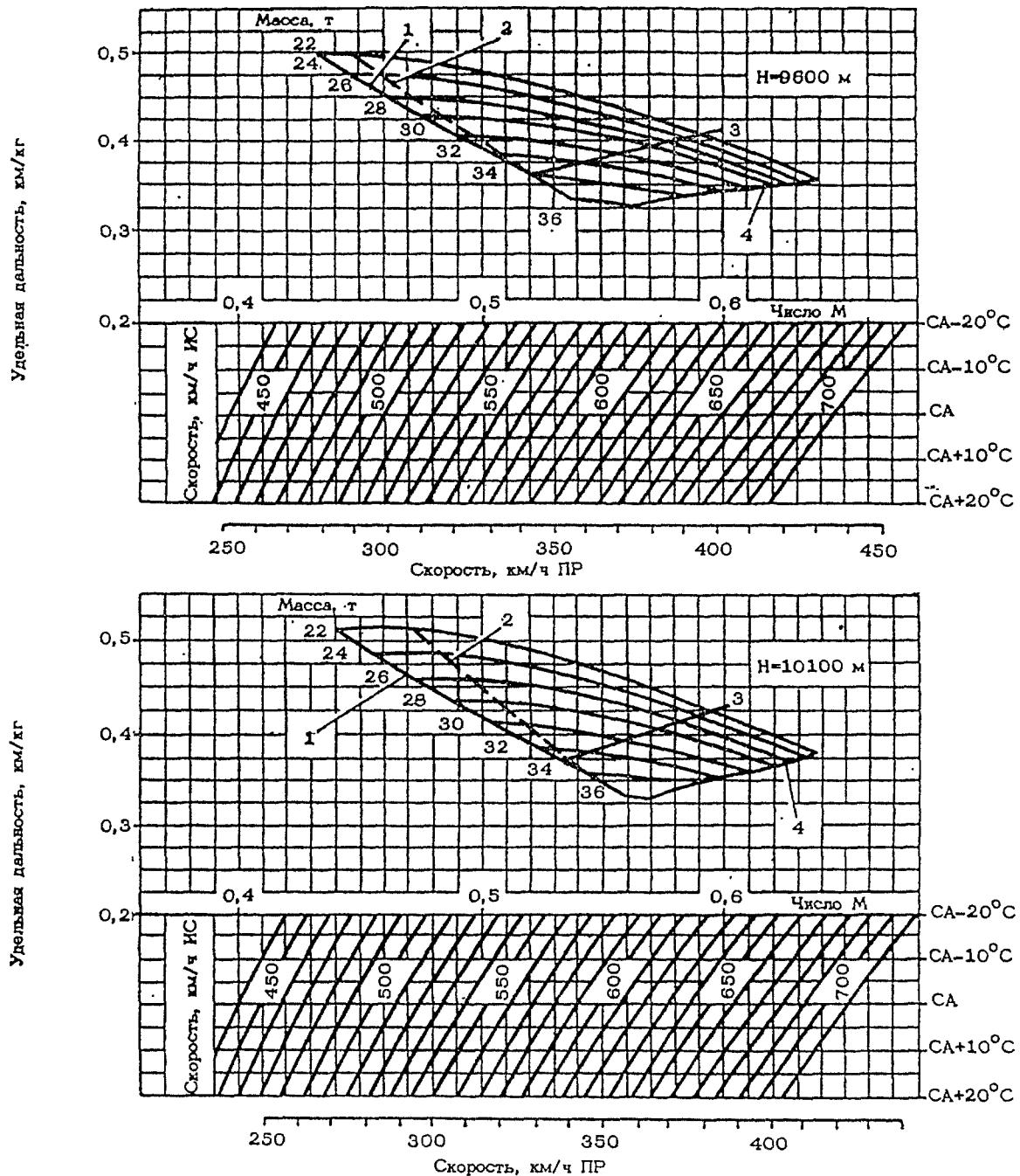


РИС. 41 (ЛИСТ 12 ИЗ 12). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{руд} = 81^\circ$ (максимальный крейсерский режим);
- 4 - $\alpha_{руд} = 91^\circ$ (номинальный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

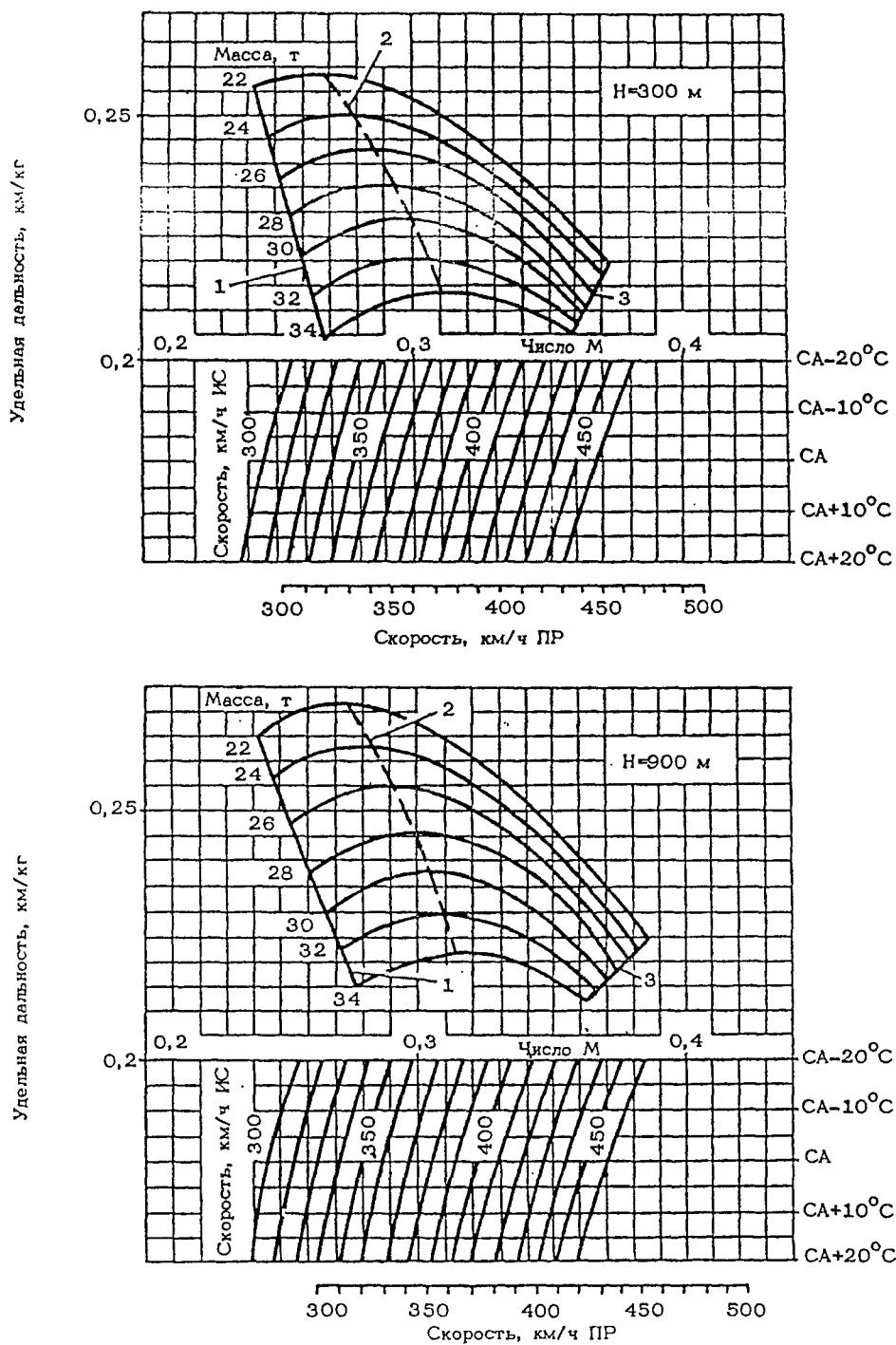


РИС. 42 (ЛИСТ 1 ИЗ 6). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{руд}=97^\circ$ (чрезвычайный промежуточный режим)

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

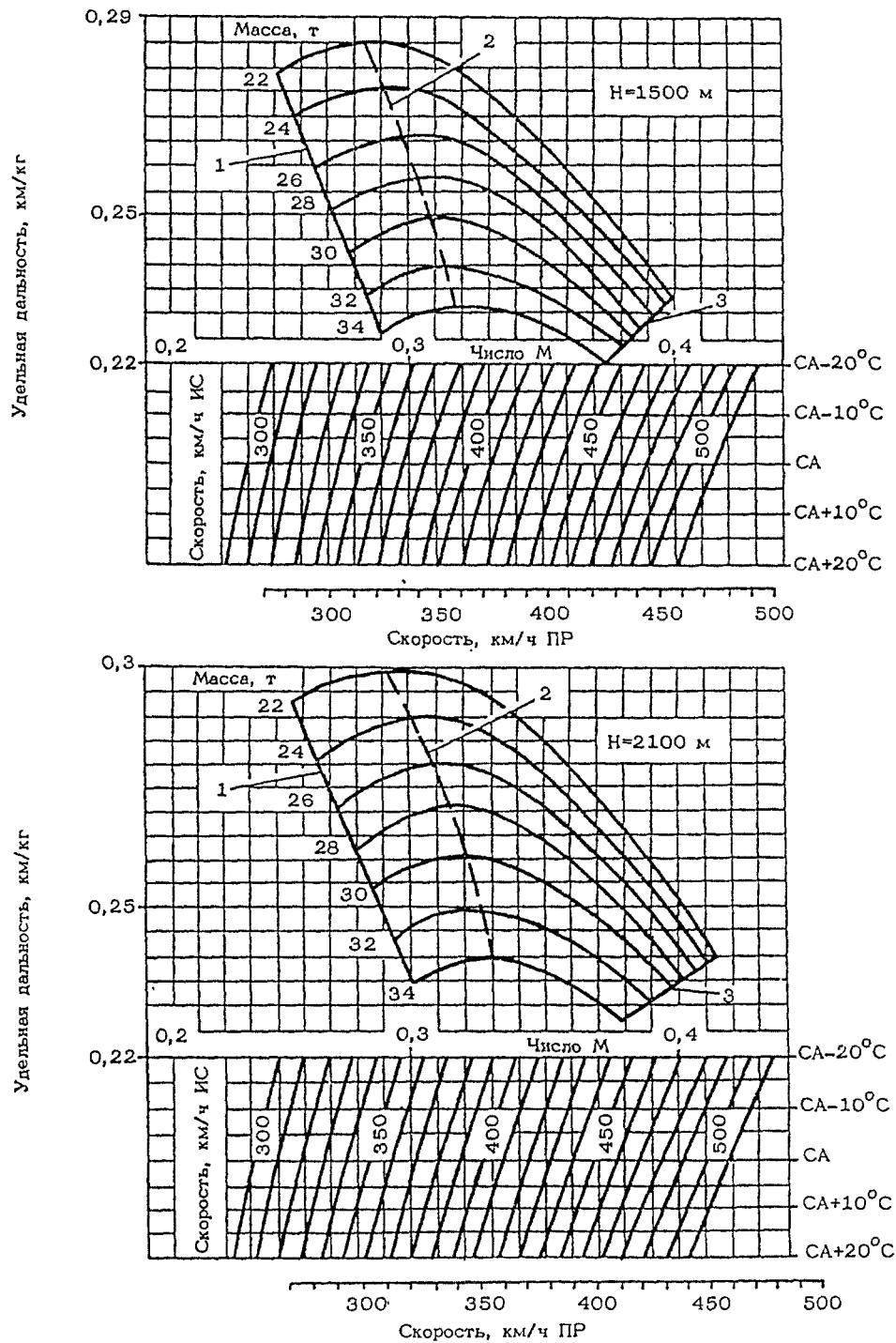


РИС. 42 (ЛИСТ 2 ИЗ 6). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 – ограничение по вертикальному порыву;
- 2 – максимальная удельная дальность;
- 3 – $\alpha_{РУД}=97^\circ$ (чрезвычайный промежуточный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель
Конфигурация самолета – полотная
ПОС выключена

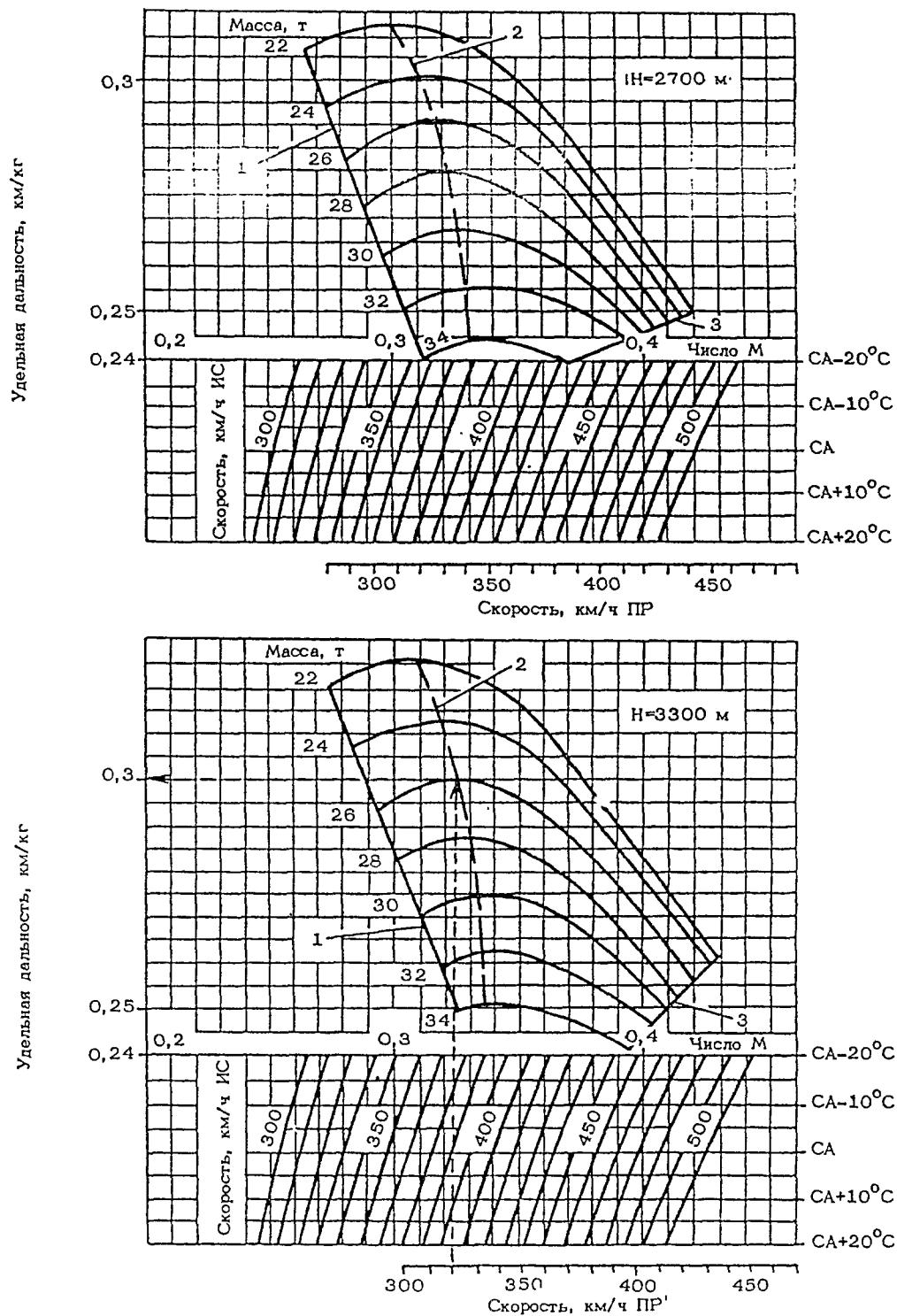


РИС. 42 (ЛИСТ 3 ИЗ 6). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 – ограничение по вертикальному порыву;
- 2 – максимальная удельная дальность;
- 3 – $\alpha_{руд} = 97^\circ$ (чрезвычайный промежуточный режим)

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

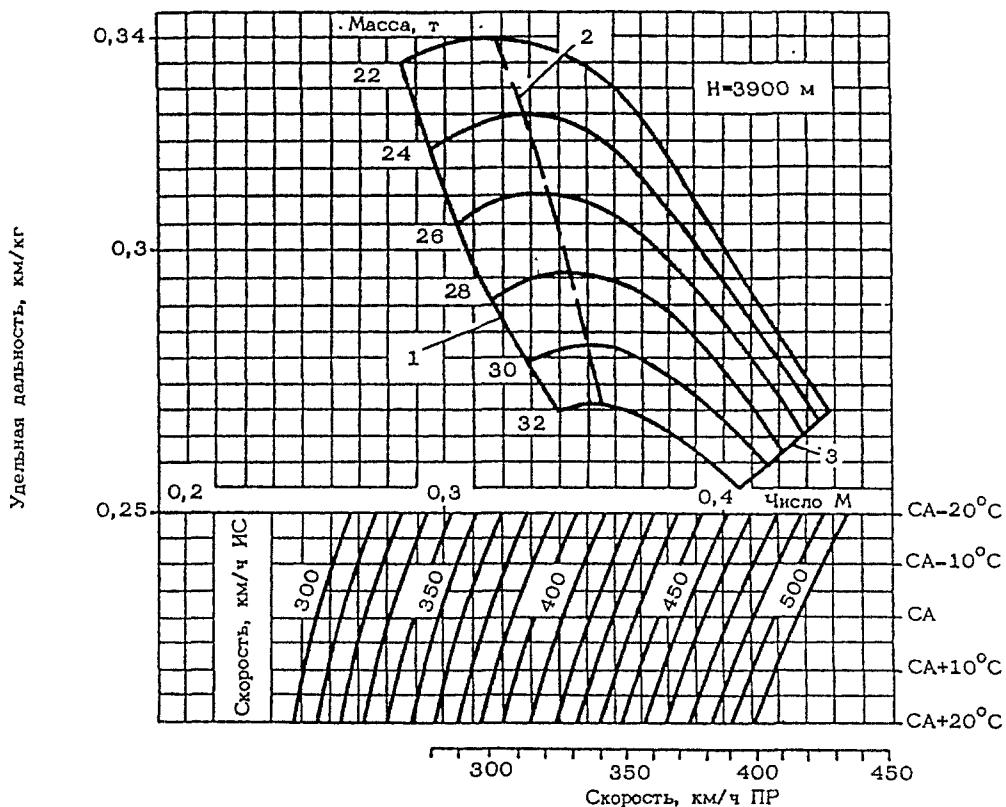


РИС. 42 (ЛИСТ 4 ИЗ 6). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 - ограничение по вертикальному порыву;
- 2 - максимальная удельная дальность;
- 3 - $\alpha_{руд}=97^\circ$ (чрезвычайный промежуточный режим)

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель
 Конфигурация самолета – полетная
 ПОС выключена

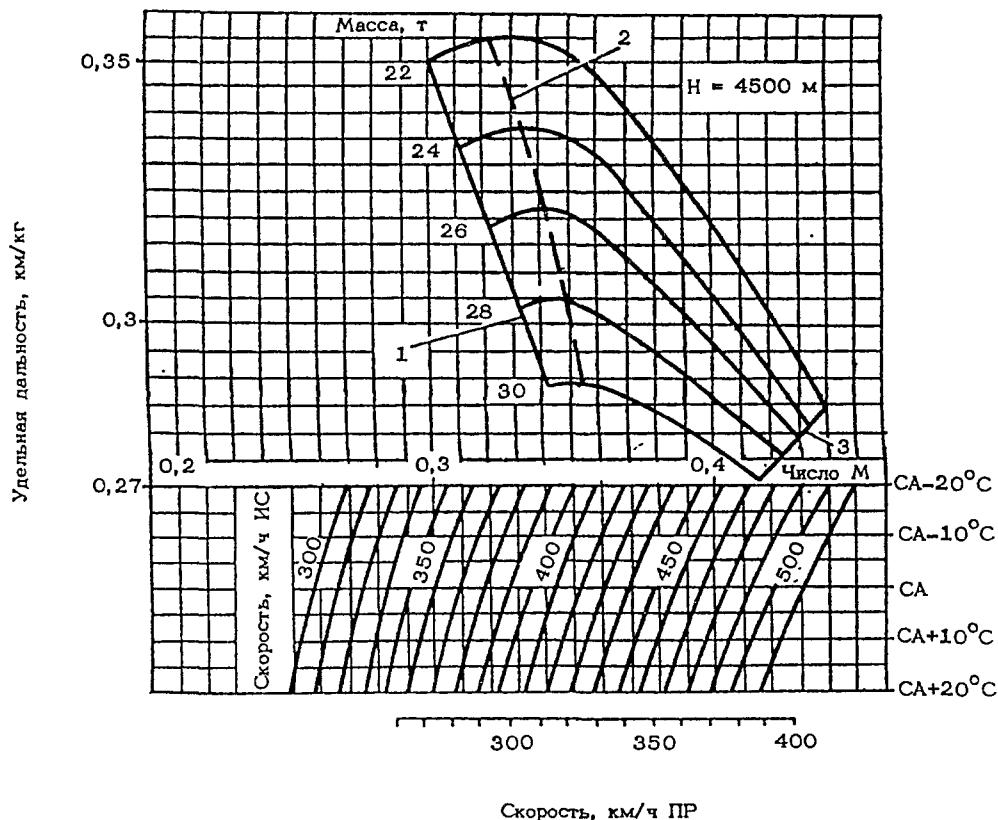


РИС. 42 (ЛИСТ 5 ИЗ 6). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 – ограничение по вертикальному порыву;
- 2 – максимальная удельная дальность;
- 3 – $\alpha_{руд} = 97^\circ$ (чрезвычайный промежуточный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель
Конфигурация самолета полетная
ПОС выключена

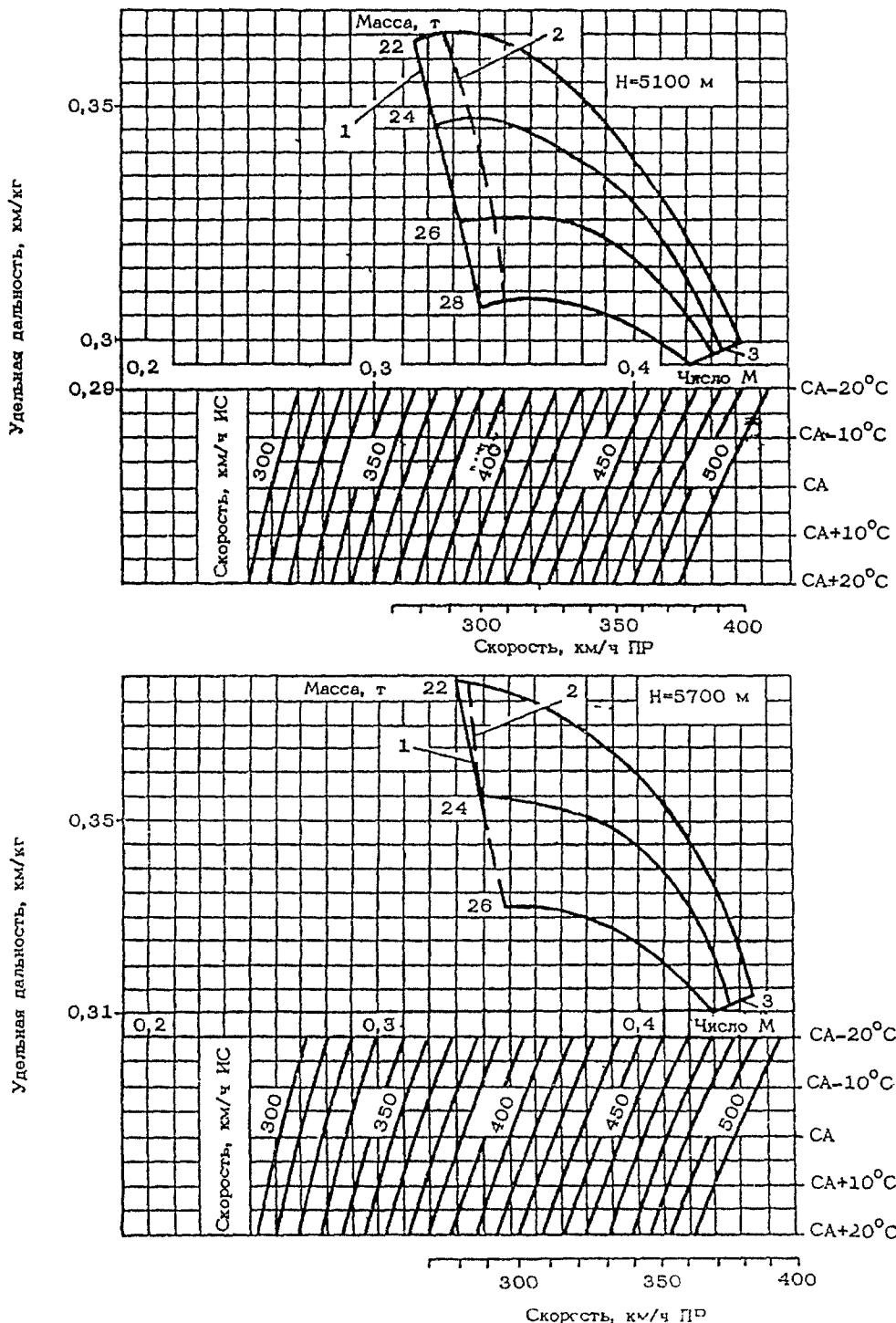


РИС. 42 (ЛИСТ 6 ИЗ 6). УДЕЛЬНАЯ ДАЛЬНОСТЬ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ:

- 1 – ограничение по вертикальному порыву;
- 2 – максимальная удельная дальность;
- 3 – $\alpha_{РУД}=97^\circ$ (чрезвычайный промежуточный режим).

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ПРИМЕР:

Дальность полета до запасного аэродрома 450 км
 Масса самолета на посадке 24500 кг
 Масса потребного на полет запаса топлива 13060 кг
 Масса резервного запаса топлива 2230 кг
 Масса компенсационного запаса топлива
 $(13060 - 2230) \times 0,03 = 325$ кг
 Масса аэронавигационного запаса топлива
 $2230 + 325 = 2555$ кг

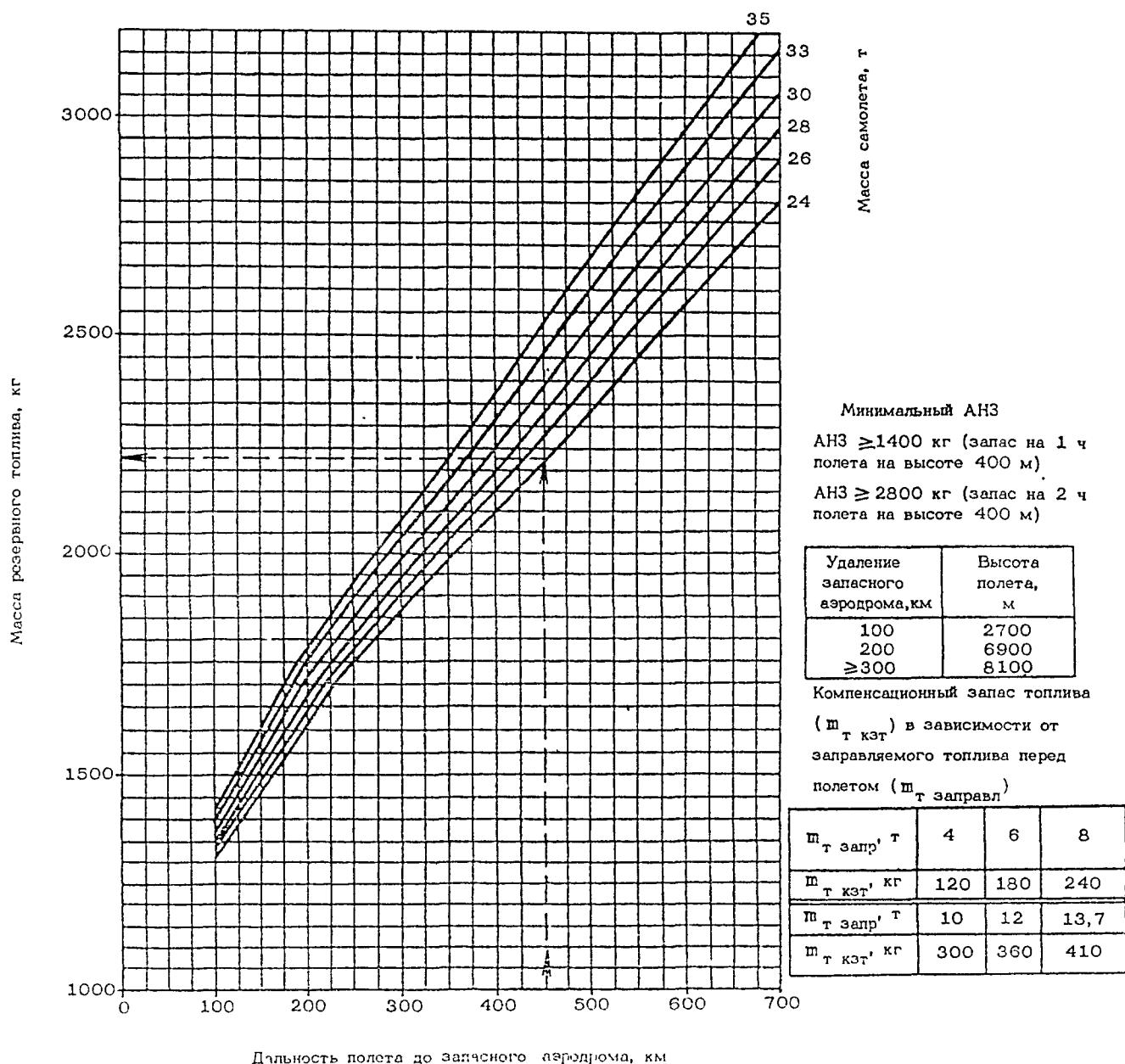


РИС. 43. МАССА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ЗАПАСА ТОПЛИВА В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОСАДОЧНОЙ МАССЫ САМОЛЕТА НА АЭРОДРОМЕ НАЗНАЧЕНИЯ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

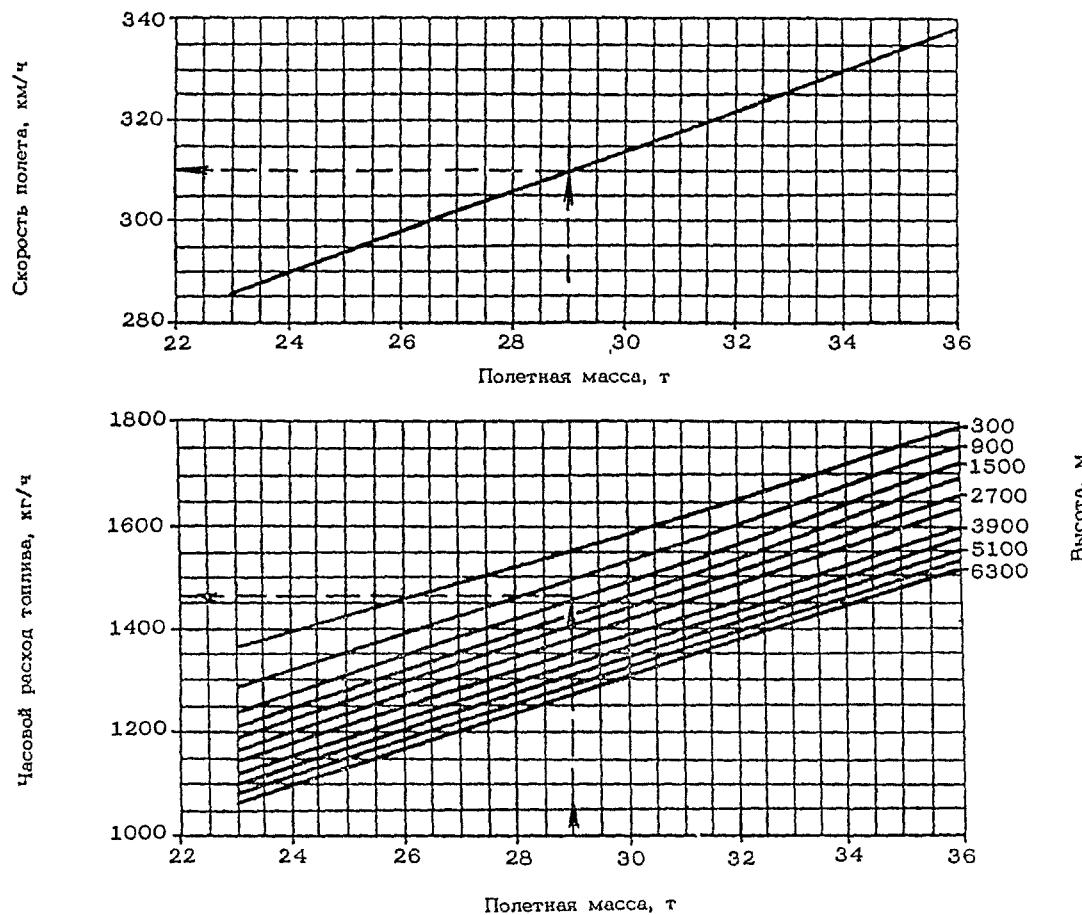


РИС. 44. ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОЛЕТА В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ

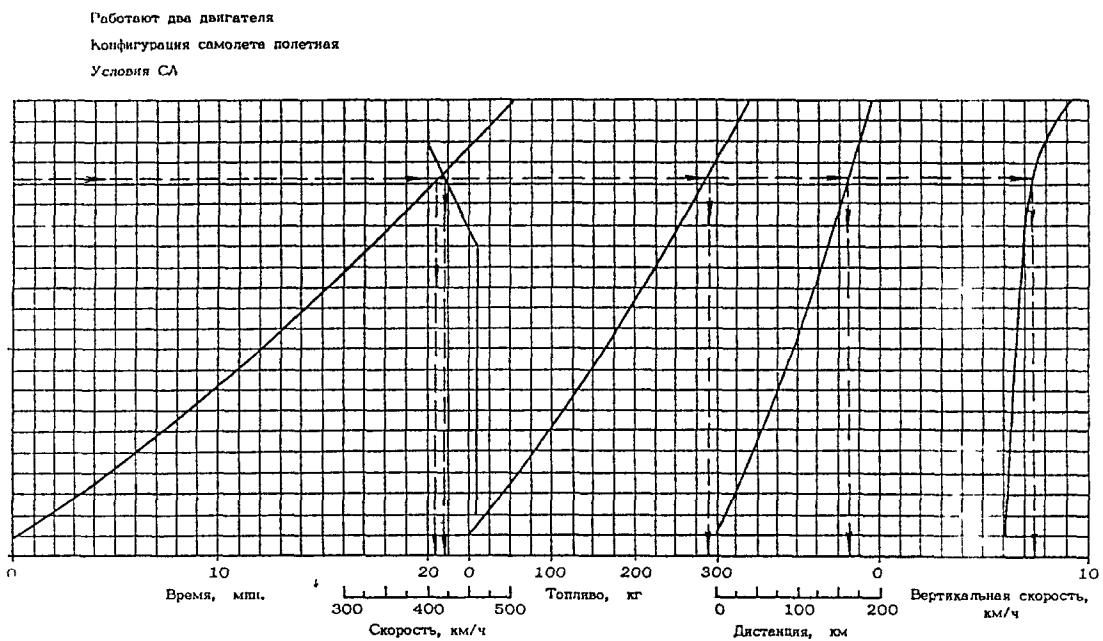


РИС 45 ХАРАКТЕРИСТИКИ СНИЖЕНИЯ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

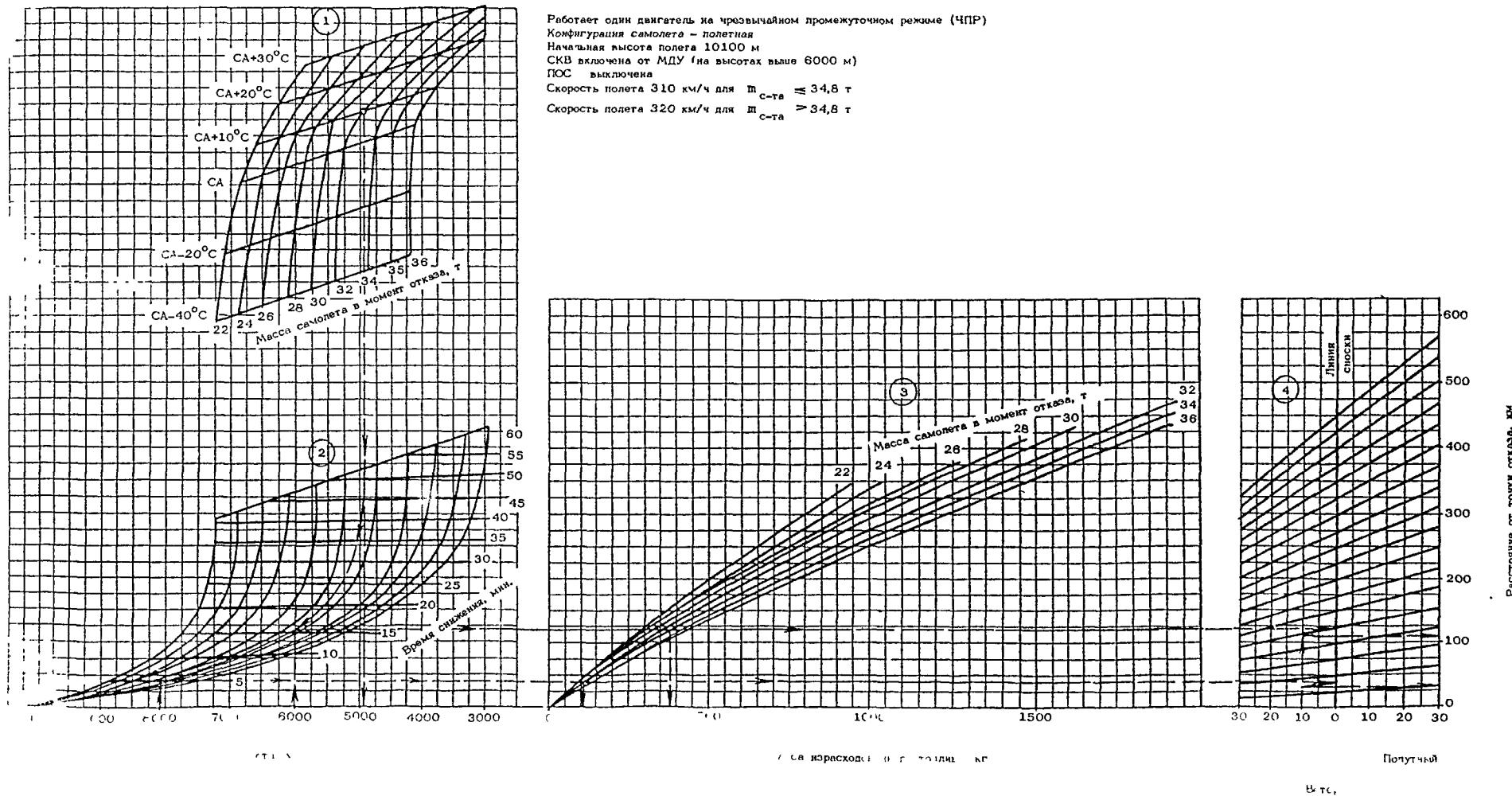


РИС. 16. ИСТОДЫ ТОДАЧ СРЕДСТВ ПОЛЕТА НА ОДИН ДВИГАТЕЛЬ

7 Стр. 20
дн. 10/91

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

7.4. РАСЧЕТ ДАЛЬНОСТИ И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТИ ПОЛЕТА

При расчете потребного на полет запаса топлива ($m_{t \text{ пзт}}$) учитывается:

1. Основной запас топлива ($m_{t \text{ озт}}$), включающий:

- расход топлива на запуск, прогрев, пробу двигателя и руление ($m_{t \text{ зем}}$) (не учитывается при определении взлетной массы самолета) 350 кг
- расход топлива на взлет и набор высоты 400 м ($m_{t \text{ взл}}$) 170 кг
- расход топлива на набор эшелона определите по рис. 36
- расход топлива на снижение до высоты круга определите по рис. 45
- расход топлива на горизонтальном участке полета . . . определите по приведенной методике
- расход топлива на полет по кругу, посадку и зарулевание 300 кг

2. Аэронавигационный запас топлива ($m_{t \text{ АНЗ}}$), включающий:

- резервный запас топлива ($m_{t \text{ рзт}}$) определите по рис. 43 в зависимости от заданного удаления запасного аэродрома определяется как 3% от $m_{t \text{ озт}}$
- компенсационный запас топлива ($m_{t \text{ кзт}}$)

ПРИМЕЧАНИЕ. 90 кг невырабатываемого остатка топлива учтены в массе снаряженного самолета. Расходы топлива по этапам полета следует определять с учетом прогнозируемых условий полета, при этом высоту крейсерского полета (профиль крейсерского полета) определяйте с учетом ограничения по температуре наружного воздуха в полете в зависимости от температуры кристаллизации применяемого топлива и его выработки из баков (см. подразд. 8.3 п. I, 9.2).

Массу самолета определите по формуле:

$$m = m_{\text{сн}} + m_{\text{нагр}} + m_t,$$

где m — текущее значение массы самолета;

m_t — текущее значение остатка топлива;

$m_{\text{сн}}$ — масса снаряженного самолета, состоящая из массы пустого самолета

(по формуляру), массы экипажа и его снаряжения, массы эксплуатационного снаряжения самолета, массы масла и невырабатываемого остатка топлива;

$m_{\text{нагр}}$ — масса коммерческой нагрузки, состоящей из массы перевозимого груза, приспособлений и оборудования для его перевозки, массы пассажиров, сопровождающих груз, и дополнительных членов экипажа.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Взлетная и расчетная посадочная массы самолета определяются по формулам:

$$m_{взл} = m_{сн} + m_{нагр} + m_{т\ старт}, \quad (m_{т\ старт} = m_{т\ пэт} - m_{т\ земн});$$

$$m_{пос} = m_{сн} + m_{нагр} + m_{т\ пос}; \quad (m_{т\ пос} = m_{т\ рнз}),$$

где $m_{взл}$ – взлетная масса самолета;

$m_{т\ старт}$ – запас топлива на старте;

$m_{пос}$ – расчетная посадочная масса самолета;

$m_{т\ пос}$ – расчетный остаток топлива при посадке;

$m_{т\ пэт}$ – полный запас топлива на борту самолета перед запуском двигателей.

Для наглядности и удобства проведения вычислений, проверки правильности их и контроля расчет дальности и продолжительности полета производите по табл. 7.5.

Расход топлива на набор высоты и снижение определите по рис. 36 и 45.

Расчет дальности и продолжительности полета при перевозке груза

1. Определите начальную ($m_{нач}$) и конечную ($m_{кон}$) массы самолета горизонтального участка, для чего произведите расчет участка:

– взлета и набора высоты;

– от конца полета до точки начала снижения с эшелона.

2. Определите среднюю массу самолета по формуле:

$$m_{ср} = 0,5 (m_{нач} + m_{кон}).$$

3. Определите наивыгоднейшую истинную скорость полета (V) при максимальной удельной дальности.

4. Определите по рис. 4Г удельную дальность ($\frac{L}{g}$) для средней массы самолета, заданных высоты и скорости полета.

5. Определите расход топлива на участке по формуле:

$$\Delta m_t = m_{нач} - m_{кон}.$$

6. Определите пройденный путь на участке по формуле:

$$\Delta L = \Delta m_t \cdot \frac{L}{g}.$$

7. Определите время полета на участке по формуле:

$$\Delta t = \frac{\Delta L}{V}.$$

8. После определения данных на каждом участке по табл. 7.5 подсчитайте пройденный путь, время и остаток топлива.

Пример расчета

Требуется определить максимальную дальность полета с заданной массой нагрузки.

Исходные данные:

- атмосферные условия СА;
- эшелоны полета 9100 м;

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- аэродром базирования с длиной ВШ, равной 1800 м;
- дальность до запасного аэродрома 450 км;
- максимальная высота препятствия на маршруте 3000 м;
- масса снаряженного самолета с экипажем 20440 кг;
- масса коммерческой нагрузки 1500 кг.

Порядок расчета

1. Максимально допустимая взлетная масса, определенная согласно п. 7.2 для заданных условий базирования, - 34800 кг.

2. Определите массу топлива на старте:

$$m_t \text{ старт} = 34800 - 20440 - 1500 = 12860 \text{ кг}$$

Заправка топливом с учетом запуска, опробования двигателей и выруливания:

$$m_t \text{ пзт} = 12860 + 350 = 13210 \text{ кг.}$$

3. Определите по рис. 37-39 путь, время и расход топлива на участке А - Б. Для взлетной массы 34800 кг они соответственно равны 162 км, 20 мин и 1140 кг.

Масса самолета в точке Б:

$$34800 - 1140 = 33660 \text{ кг.}$$

Масса топлива в точке Б:

$$12860 - 1140 = 11720 \text{ кг.}$$

4. Определите остаток топлива и массу самолета в точке Г.

Остаток топлива складывается из:

- топлива на снижение 290 кг, определенного по рис. 43;
- топлива на круг, заход на посадку и посадку 300 кг;
- аэронавигационного запаса топлива, определенного по рис. 43, для удаления запасного аэродрома 450 км: $m_t \text{ азз} = 2230 + 325 = 2555 \text{ кг.}$

Остаток топлива в точке Г:

$$290 + 300 + 2555 = 3145 \text{ кг.}$$

Масса самолета в точке Г:

$$20440 + 1500 + 3145 = 25085 \text{ кг.}$$

5. Определите количество топлива, расходуемого на участке полета Б - Г:

$$11720 - 3145 = 8575 \text{ кг.}$$

Для большей точности расчета участок Б - Г разделите на два: Б - В и В - Г, распределив расходуемое на участке Б - Г топливо примерно пополам:

- а) для участка Б - В 4300 кг
- б) для участка В - Г 4275 кг

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

6. Определите для участков Б - В и В - Г:

а) средние массы самолета:

- для участка Б - В: $33660 - 0,5 \times 4300 = 31510$ кг;

- для участка В - Г: $33660 - 4300 - 0,5 \times 4275 = 27222$ кг;

б) удельные дальности по рис. 4I.

На высоте заданного эшелона 9100 м при наивыгоднейшей скорости 337 км/ч ПР (540 км/ч ИС) для средней массы 31510 кг удельная дальность составляет 0,38 км/кг; при наивыгоднейшей скорости 318 км/ч ПР (510 км/ч ИС) для средней массы 27222 кг удельная дальность составляет 0,42 км/кг.

7. Определите пройденный путь и продолжительность полета на участках Б - В и В - Г, массу самолета и остаток топлива в точке В:

а) пройденный путь на участке Б - В: $0,38 \times 4300 = 1634$ км; время полета на участке Б - В: $\frac{1634}{540} = 3$ ч 2 мин; остаток топлива в точке В: $11720 - 4300 = 7420$ кг; масса самолета в точке В: $33660 - 4300 = 29460$ кг;

б) пройденный путь на участке В - Г: $0,42 \times 4275 = 1796$ км; время полета на участке В - Г: $\frac{1796}{510} = 3$ ч 31 мин.

8. Определите на участке Г - Д путь, время и расход топлива по рис. 45: путь равен 160 км, время - 20 мин, расход топлива составляет 290 кг.

9. Определите массу самолета и остаток топлива в точке Д: $25085 - 290 = 24795$ кг и $3145 - 290 = 2855$ кг соответственно.

10. На участке Д - Е (полет по кругу, заход на посадку и посадка) расходуется 300 кг топлива за 12 мин.

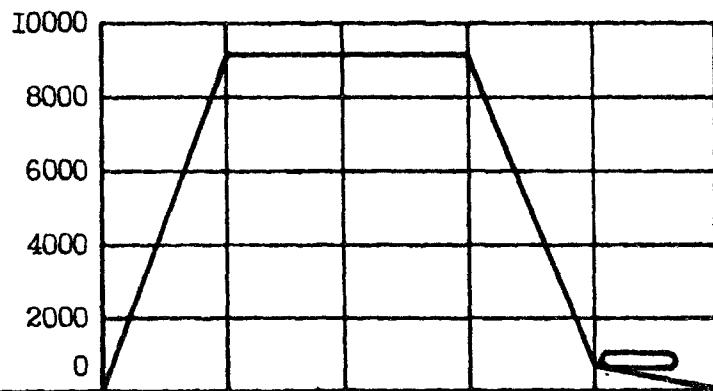
II. По табл. 7.5 определите общую дальность и продолжительность полета. Они соответственно равны 3752 км и 7 ч 25 мин.

ПРИМЕЧАНИЕ. Потребную заправку топливом при полете на заданную дальность определяйте по рис. 35-46 в порядке, обратном описанному в примере расчета дальности.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 7.5



		A	Б	В	Г	Д	Е
Длина участка полета, км		162	1634	1796	160	-	
Длина пройденной дистанции, км		162	1796	3592	3752	3752	
Воздушная скорость, км/ч ИС		-	540	510	-	-	
Продолжительность полета на участке, ч-мин		0-20	3-02	3-31	0-20	0-12	
Продолжительность полета на пройденной дистанции, ч-мин		0-20	3-22	6-53	7-13	7-25	
Часовой расход топлива, кг/ч		-	1420	1215	-	-	
Удельная дальность полета, км/кг		-	0,38	0,42	-	-	
Расход топлива на участке, кг		1140	4300	4275	290	300	
Остаток топлива, кг		12860	11720	7420	3145	2855	2555
Полетная масса самолета, кг		34800	33660	29360	25085	24795	24495

7.5. ПОСАДОЧНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

В параграфе приведены характеристики посадки и ухода на второй круг.

7.5.1. Описание графиков

Скорость захода на посадку и посадочная скорость

На рис. 47-49 приведены характерные скорости на посадке в зависимости от посадочной массы и конфигурации самолета.

Длина пробега

На рис. 50 приведена длина пробега в зависимости от высоты аэродрома, температуры воздуха, посадочной массы самолета, составляющей скорости ветра, уклона ВПП и коэффициента сцепления колес при нормальной работе двигателей и всех систем.

Посадочная дистанция с высоты 15 м и потребная посадочная дистанция

Номограмма на рис. 51 дает возможность определить посадочную дистанцию с высоты 15 м и потребную посадочную дистанцию на сухой ВПП (ППДС) в зависимости от высоты аэродрома, температуры воздуха, посадочной массы самолета, составляющей скорости ветра, уклона ВПП и коэффициента сцепления колес при нормальной работе двигателей и систем самолета.

При определении потребной посадочной дистанции для сухих ВПП на основном аэродроме применяется коэффициент 1,67, а на запасном аэродроме 1,43. Для покрытых атмосферными осадками ВПП применяется коэффициент 1,43. Потребная посадочная дистанция для влажных ВПП равна потребной посадочной дистанции для сухих ВПП.

Учет состояния ВПП для рис. 50 и 51:

- ГВПП с прочностью грунта от $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$ до $\sigma = 8 \text{ кгс}/\text{см}^2$ представлена отдельной шкалой длин;

- сухая ИВПП (с коэффициентом сцепления 0,6) соответствует ГВПП с прочностью $\sigma = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$;

- влажная и обледеневшая ИВПП представлены отдельной шкалой длин в зависимости от коэффициента сцепления $\mu = 0,7 \dots 0,3$;

- ледовая ВПП соответствует ИВПП с коэффициентом сцепления 0,4;

- снежная и заснеженная ВПП (ИВПП, ГВПП или ледовая) при всех значениях прочности снега соответствует ИВПП с коэффициентом сцепления 0,4.

При посадке самолета с отказами систем торможения, управлений механизацией крыла, силовой установки, гидросистем посадочная дистанция увеличивается, но не превышает потребную посадочную дистанцию (потребную для посадки ВПП), определенную по рис. 51.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Полный градиент набора высоты при уходе на второй круг

На рис. 52 приведены полные градиенты набора высоты при уходе на второй круг с двумя работающими двигателями в зависимости от высоты аэродрома, температуры воздуха и посадочной массы самолета.

Условия:

- работают два двигателя на взлетном режиме;
- конфигурация самолета: шасси убрано, $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$, предкрылки выпущены;
- скорость набора высоты при уходе на второй круг определяется по рис. 47.

На рис. 53 приведены полные градиенты набора высоты при уходе на второй круг в случае захода на посадку с одним работающим двигателем.

Условия:

- один двигатель работает на чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета: $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$, шасси убрано, предкрылки выпущены;
- скорость набора высоты определяется по рис. 48.

Ограничение посадочной массы самолета по температуре воздуха

и высоте аэродрома при уходе на второй круг

На рис. 54 показана зависимость посадочной массы от температуры воздуха и высоты аэродрома при уходе на второй круг при градиенте набора высоты 2,1 %.

Условия:

- работает один двигатель на чрезвычайном режиме;
- конфигурация самолета: шасси убрано, $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$, предкрылки выпущены;
- скорость набора высоты при уходе на второй круг определяется по рис. 48.

Ограничение скорости включения колесных тормозов

На рис. 55 показана зависимость максимально допустимой скорости включения колесных тормозов при нормальной посадке от высоты аэродрома, температуры воздуха, посадочной массы самолета и ветра.

7.5.2. Определение максимально допустимой посадочной массы

Расчет максимально допустимой посадочной массы производите в следующем порядке:

I. Определите температуру и давление воздуха на аэродроме, по рис. 7 определите барометрическую высоту аэродрома.

2. Выпишите из данных аэродрома значение располагаемой посадочной дистанции для нормальной посадки, равное длине ВПП.

7. Стр. 109

Действительно: все

Апр 25/94

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

3. По рис. 54 определите максимально допустимую посадочную массу из условия возможности хода на второй круг с одним отказавшим двигателем.

4. По рис. 51 определите максимальную посадочную массу из условия располагаемой посадочной дистанции.

5. По рис. 51 и 54 найдите меньшую массу, которая будет являться максимально допустимой посадочной массой.

6. По рис. 55 определите максимально допустимую скорость включения тормозов колес массы.

Примеры расчета

Пример 1. Посадка на сухую ВПП (коэффициент сцепления 0,6)

Исходные данные:

- высота аэродрома 500 м;
- температура воздуха 30 °C;
- длина ВПП (располагаемая посадочная дистанция) 1700 м;
- ветер встречный 2 м/с;
- уклон ВПП 1,5 % вниз.

Порядок расчета

1. Определите максимально допустимую посадочную массу по рис. 54. Она равна 34,1 т.

2. Определите максимально допустимую посадочную массу при посадке на сухую ВПП основного аэродрома по рис. 51. При коэффициенте 1,67 она равна 31,1 т. Наименьшая посадочная масса (рис. 51 и 54) равна 31,1 т. Она и является максимально допустимой посадочной массой при посадке на сухую ВПП для основных аэродромов. В случае посадки на сухую ВПП запасного аэродрома следует определять максимально допустимую посадочную массу по рис. 51 по шкале коэффициентом 1,43.

3. Длина пробега при массе 31,1 т равна 610 м.

4. По рис. 55 для посадочной массы 31,1 т определите максимальную скорость включения тормозов колес массы. Она равна 183 км/ч.

Пример 2. Посадка на ледовую ВПП

Исходные данные:

- высота аэродрома 1000 м;
- температура воздуха минус 20 °C,
- уклон ВПП 1 % вверх:

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- ветер встречный 5 м/с;
- ледовая ВПП (или ледовая ВПП, покрытая свежевыпавшим снегом) длиной 1500 м.

Порядок расчета

1. Определите максимально допустимую посадочную массу по рис. 54. Она равна 36,9 т.
2. Определите максимально допустимую посадочную массу по рис. 51. С коэффициентом I,43 (при коэффициенте сцепления 0,4) максимальная посадочная масса 33 т.
3. Для выбранной массы 33 т по рис. 55 определите максимально допустимую скорость включения тормозов колес шасси. Она равна 205 км/ч.
4. По рис. 50 определите длину пробега. Она равна 585 м.

Пример 3. Посадка на ВПП, покрытую атмосферными осадками, и на грунтовую ВПП

Исходные данные:

- высота аэродрома 1000 м;
- температура воздуха минус 20 °C;
- уклон ВПП 1 % вверх;
- ветер попутный 5 м/с;
- длина ВПП 1670 м;
- покрытие ВПП:
 - снежная с уплотненным снегом прочностью 9 кгс/см²;
 - заснеженная со слоем свежевыпавшего снега 150 мм;
 - грунтовая с прочностью грунта 9 кгс/см².

Порядок расчета

1. Определите максимально допустимую посадочную массу по рис. 54. Она равна 36 т.
2. Определите максимально допустимую посадочную массу по рис. 51:
 - а и б) с коэффициентом I,43 (при коэффициенте сцепления 0,4) посадочная масса самолета равна 30,4 т;
 - в) с коэффициентом I,67 (при прочности грунта 9 кгс/см²) посадочная масса самолета равна 28,8 т.
3. По рис. 55 определите максимальную скорость включения тормозов колес шасси. Для посадочной массы 30,4 т она равна 176 км/ч, для массы 28,8 т она равна 180 км/ч.
4. По рис. 50 определите длину пробега. Для посадочной массы 30,4 т и коэффициента сцепления 0,4 она равна 715 м. Для посадочной массы 28,8 т и прочности грунта 9 кгс/см² она равна 535 м.

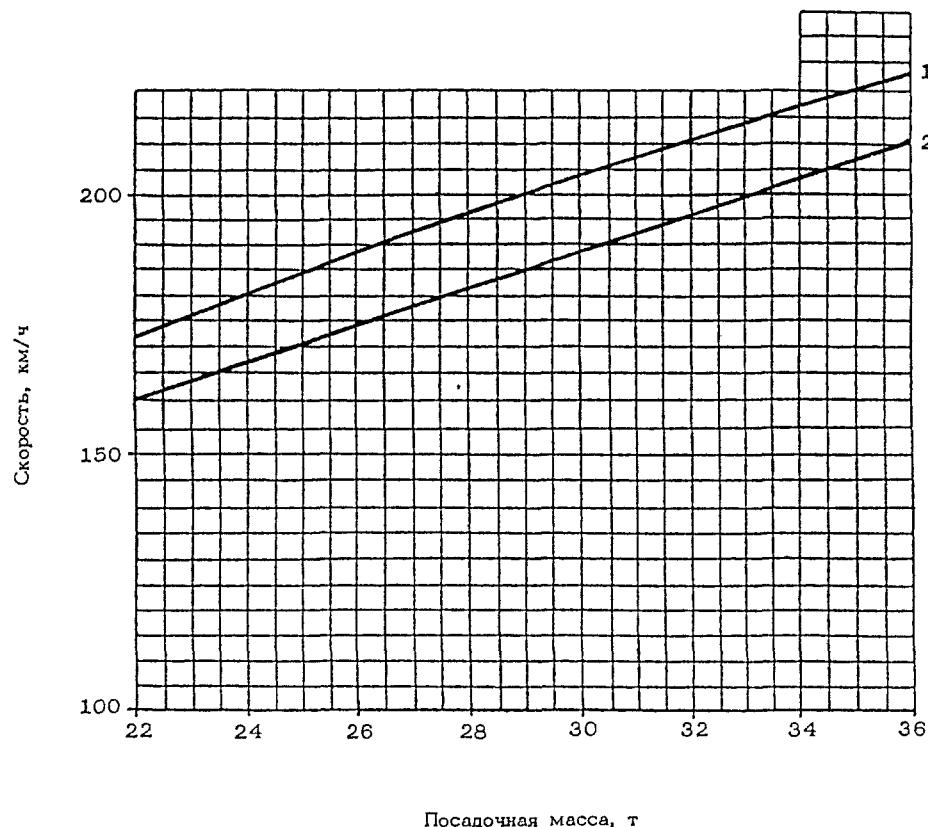
АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Конфигурация самолета – посадочная – $\delta_3 = 30^\circ / 40^\circ$

Шасси выпущено

Предкрылки выпущены



1 – Скорость ухода на второй круг ($\delta_3 = 10^\circ / 25^\circ$).
2 – Скорость захода на посадку

РИС. 47. ХАРАКТЕРНЫЕ СКОРОСТИ НА ПОСАДКЕ

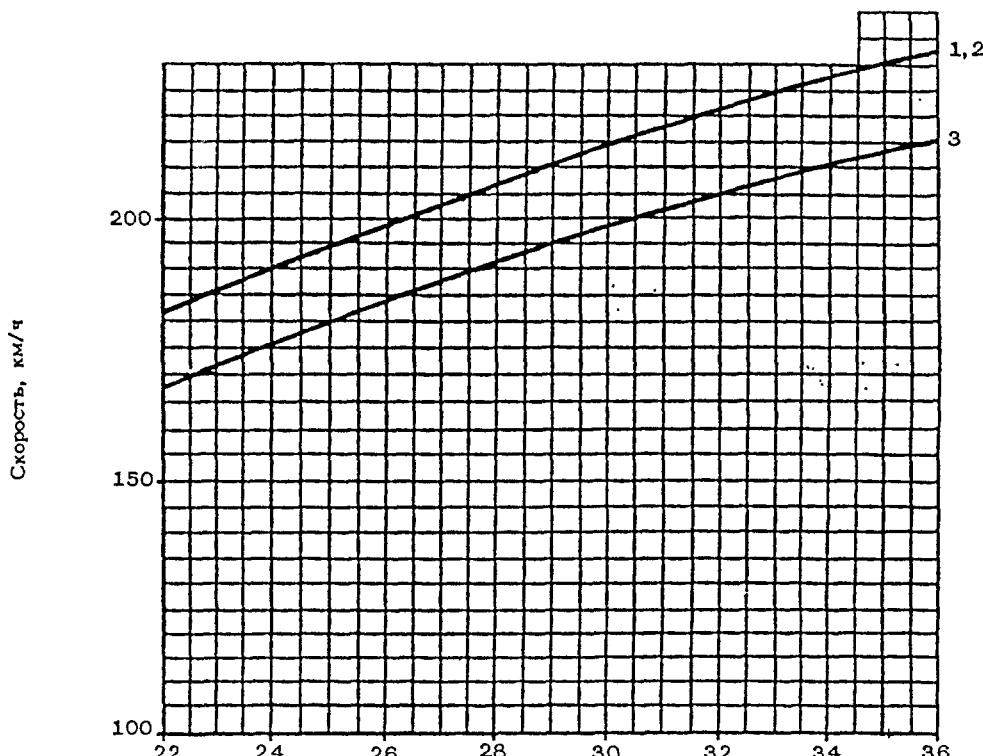
АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Конфигурация самолета – $\delta_a = 10^\circ / 25^\circ$

Шасси выпущено

Предкрышки выпущены



Посадочная масса, т

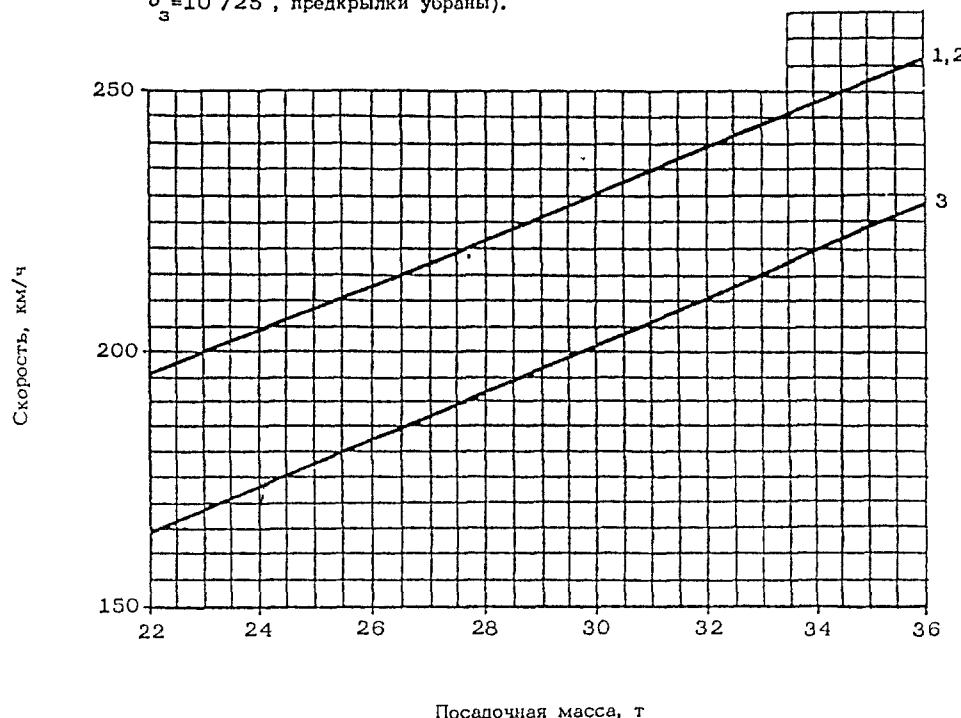
- 1 – Скорость ухода на второй круг
- 2 – Скорость захода на посадку
- 3 – Посадочная скорость

РИС. 48. ХАРАКТЕРНЫЕ СКОРОСТИ НА ПОСАДКЕ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Конфигурация самолета с отказом механизации крыла
(шасси выпущено, $\delta_a = 0^\circ/40^\circ$, предкрылки выпущены
(убраны); $\delta_a = 30^\circ/0^\circ$, предкрылки убраны;
 $\delta_a = 10^\circ/25^\circ$, предкрылки убраны).



- 1 – Скорость захода на посадку
2 – Скорость ухода на второй круг
3 – Посадочная скорость

Работают два двигателя
 Конфигурация самолета посадочная
 Посадочные скорости по рис. 47
 Скорость включения тормозов по рис. 55
 Сухая ВПП ($\mu=0,6$) соответствует ГВПП
 при $\delta=12 \text{ кгс/см}^2$
 Ледовая ВПП соответствует ИВПП с коэффициентом
 сцепления 0,4
 Снежная и заснеженная ВПП (для всех значений
 прочности) соответствует ИВПП с коэффициентом
 сцепления 0,4

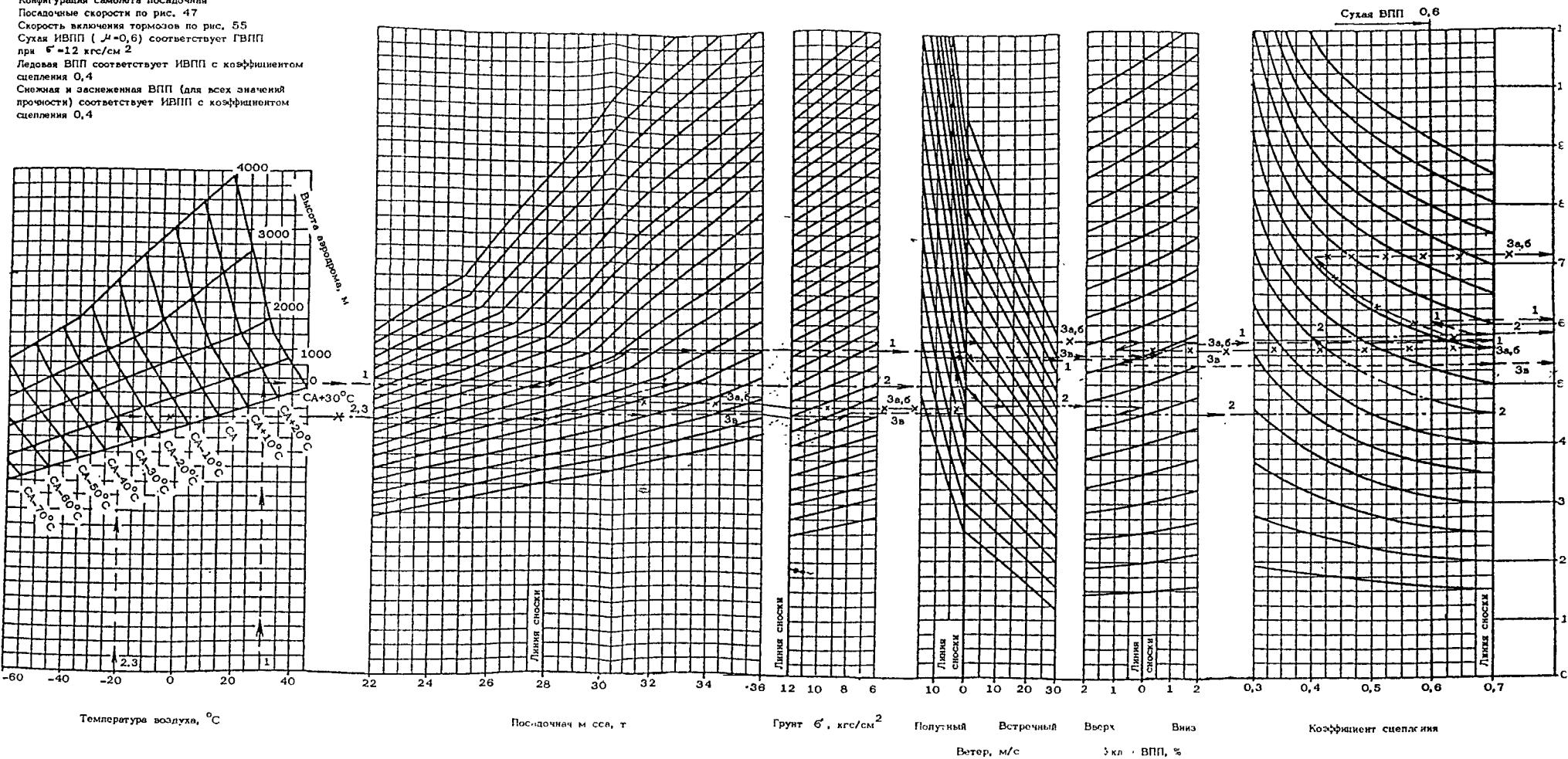


РИС. 50. ДЛИНА ПРОБЕГА ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ПОСАДКЕ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета посадочная
Посадочные скорости по рис. 47
Скорость включения тормозов по рис. 55
Сухая ВПП ($\mu = 0,6$) соответствует ГВПП
при $\delta = 12 \text{ кгс}/\text{см}^2$
Ледовая ВПП соответствует ИВПП с
коэффициентом сцепления 0,4
Снежная и заснеженная ВПП (для всех
значений прочности) соответствует ИВПП
с коэффициентом сцепления 0,4

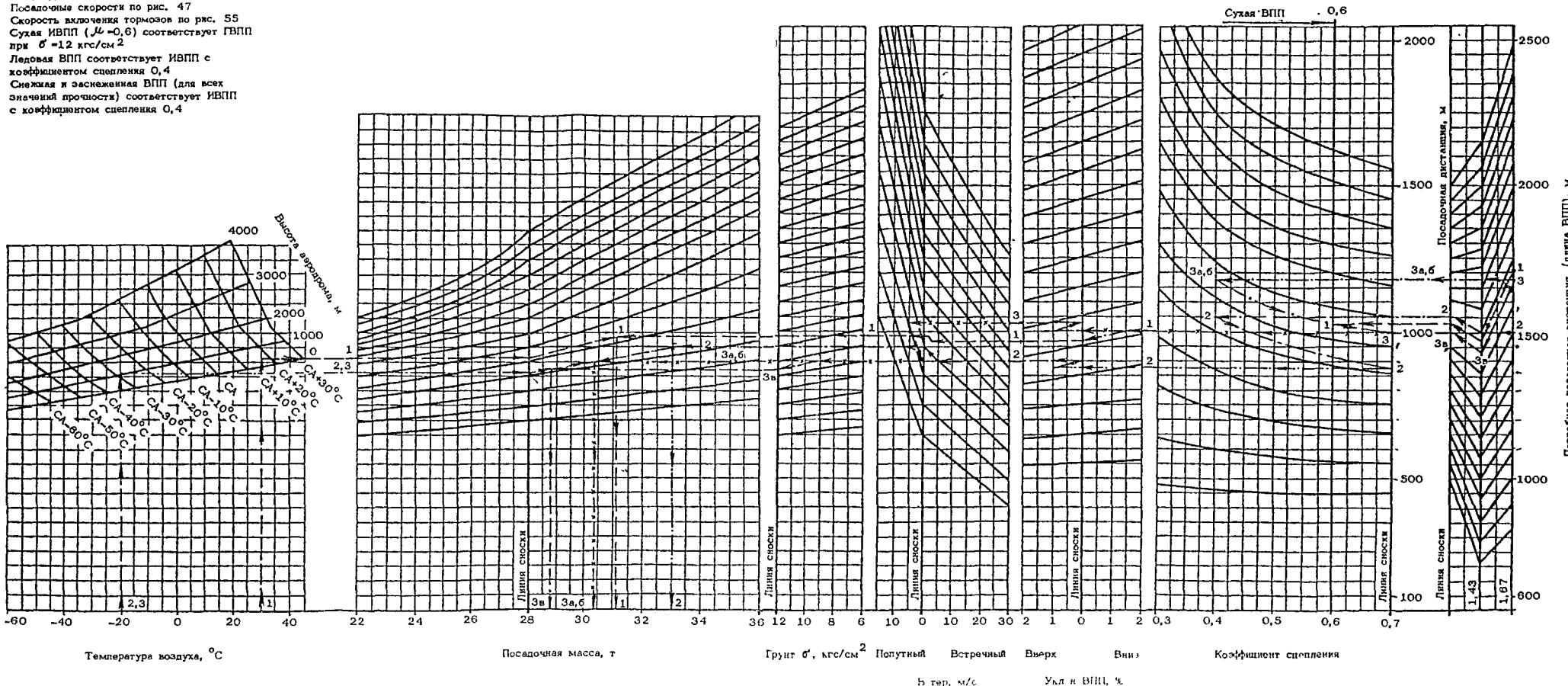


РИС. 51. ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ С ВЫСОТЫ 15 М ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ПОСАДКЕ
И ПОТРЕБНАЯ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ

АН-74-260

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работают два двигателя на взлётном режиме
Конфигурация самолёта - $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$,
предкрышки выпущены
Шасси убрано
Скорость ухода на второй круг по рис. 47

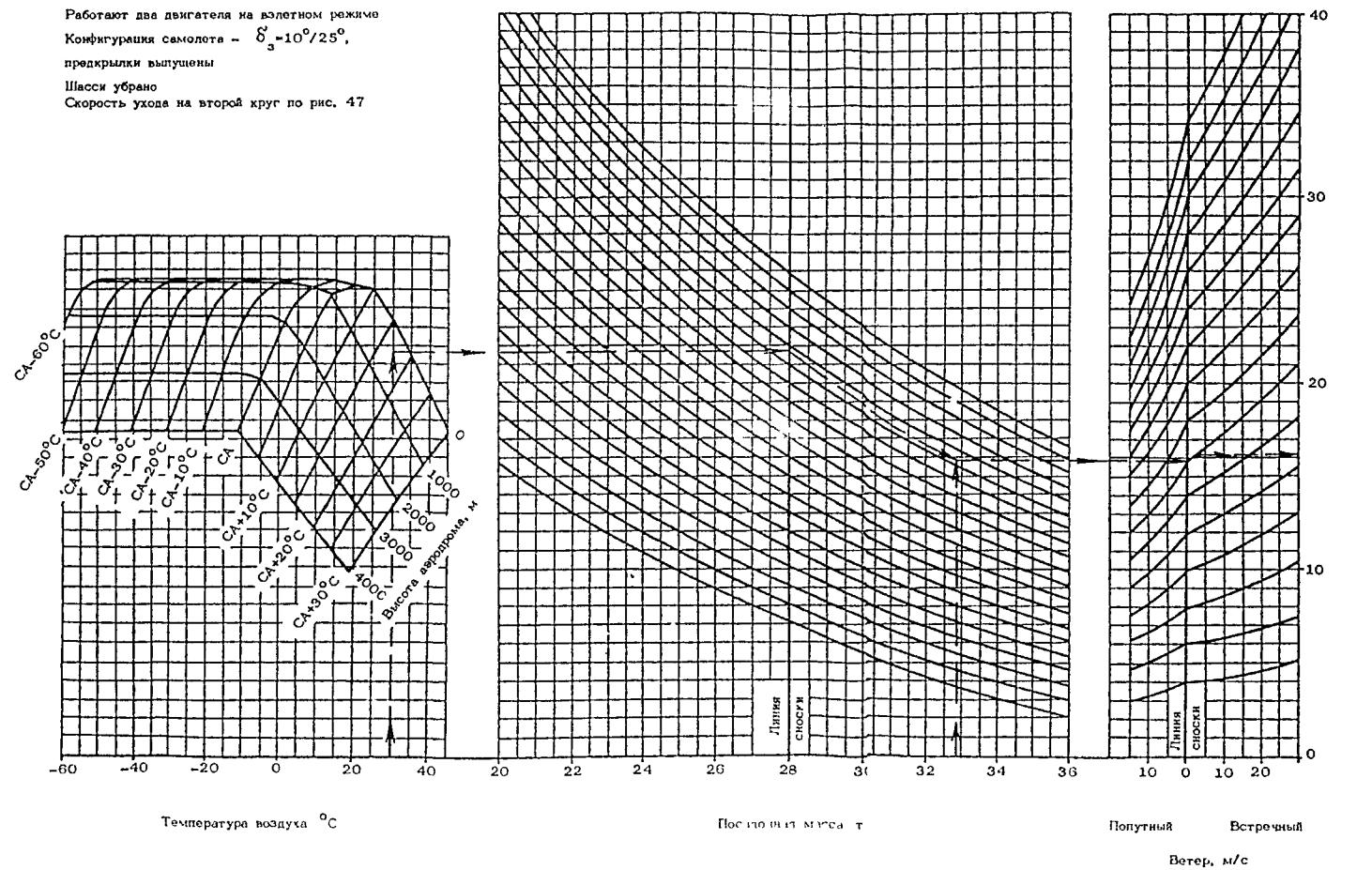


РИС 52 ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ

Ч. Стр. 119 Т.1
ГР 25/64

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Работает один двигатель и 1 газотурбинный ракетный
Конфигурация самолета - $\delta_{\text{a}} = 10^\circ / 25^\circ$, предкрылки вспущены
Шасси убрано
Скорость ухода на второй круг до $H = 45$
Отбор на СКВ от АИСУ. ПОС выключен

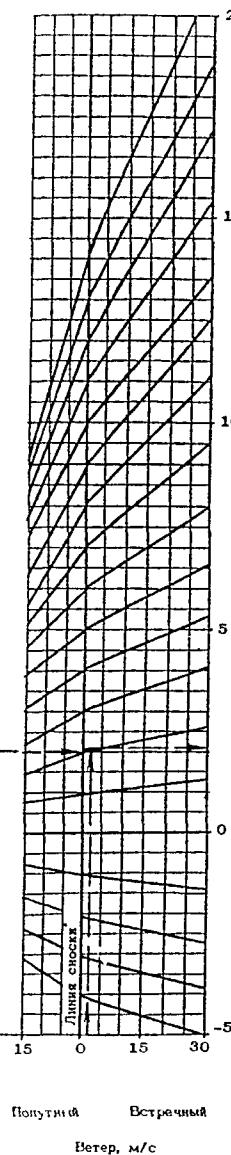
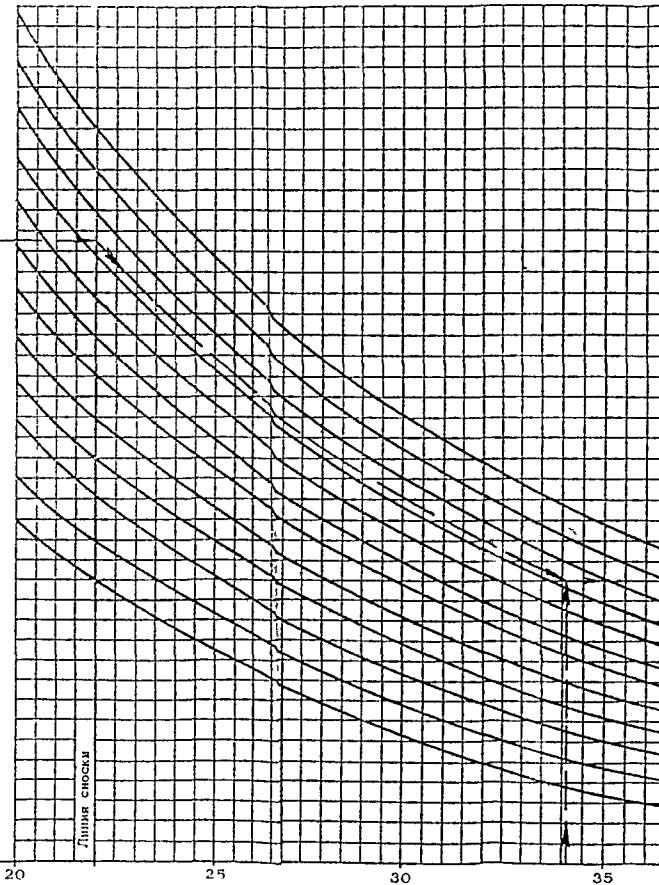
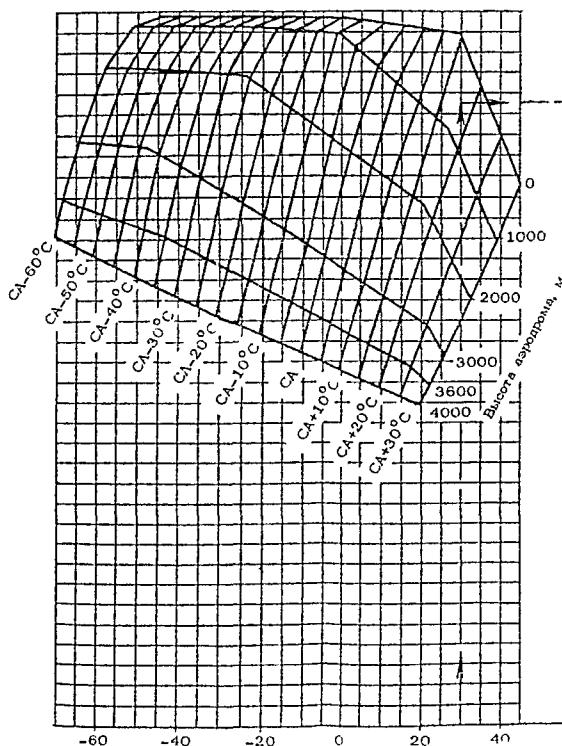


РИС. 53 ГРАДИЕНТ НАБОРА ВЫСОТЫ ПРИ УХОДЕ НА ВТОРОЙ КРУГ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

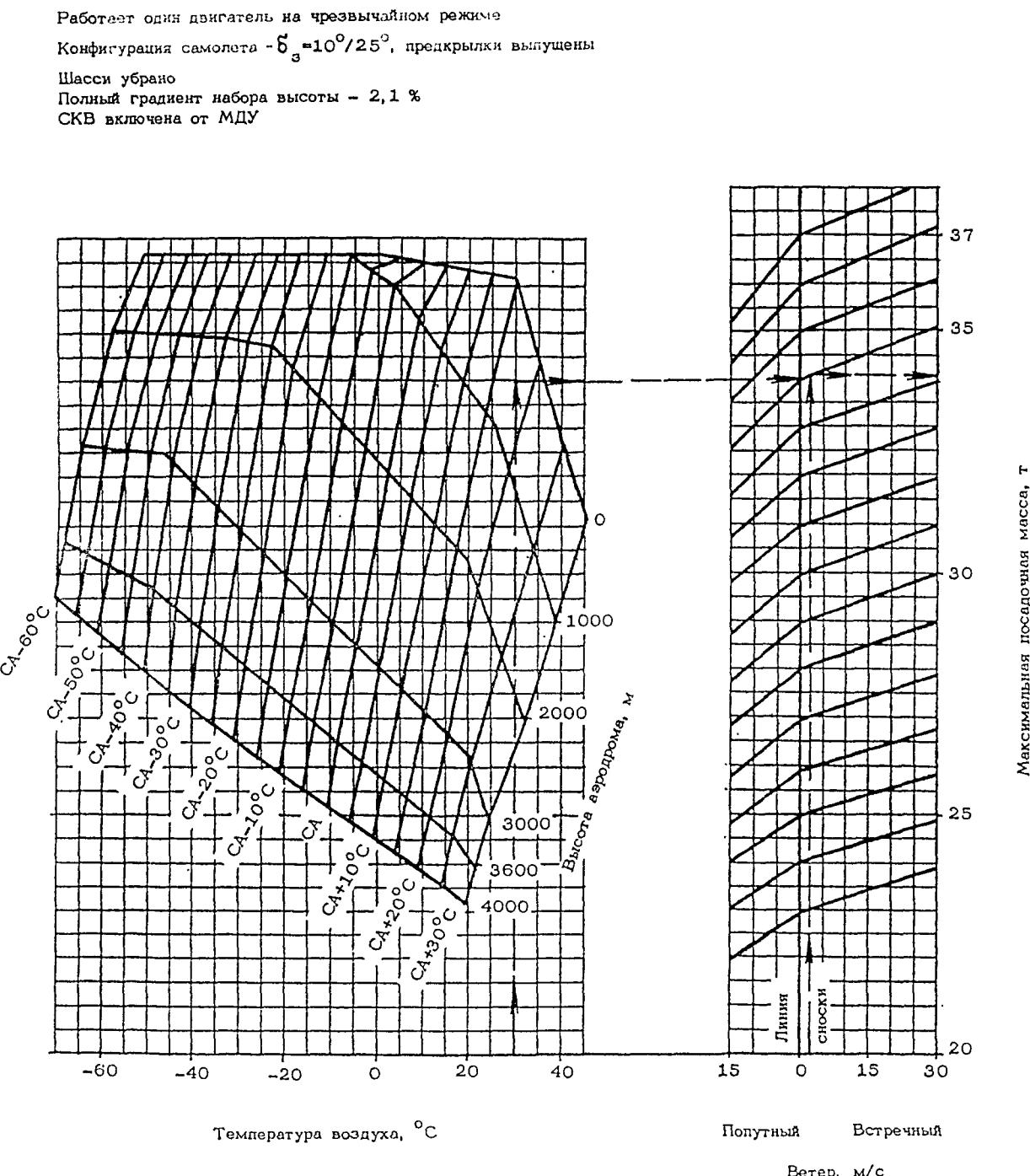


РИС. 54. МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМАЯ ПОСАДОЧНАЯ МАССА
ИЗ УСЛОВИЯ ВОЗМОЖНОСТИ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ

Работают два двигателя
Конфигурация самолета – посадочная

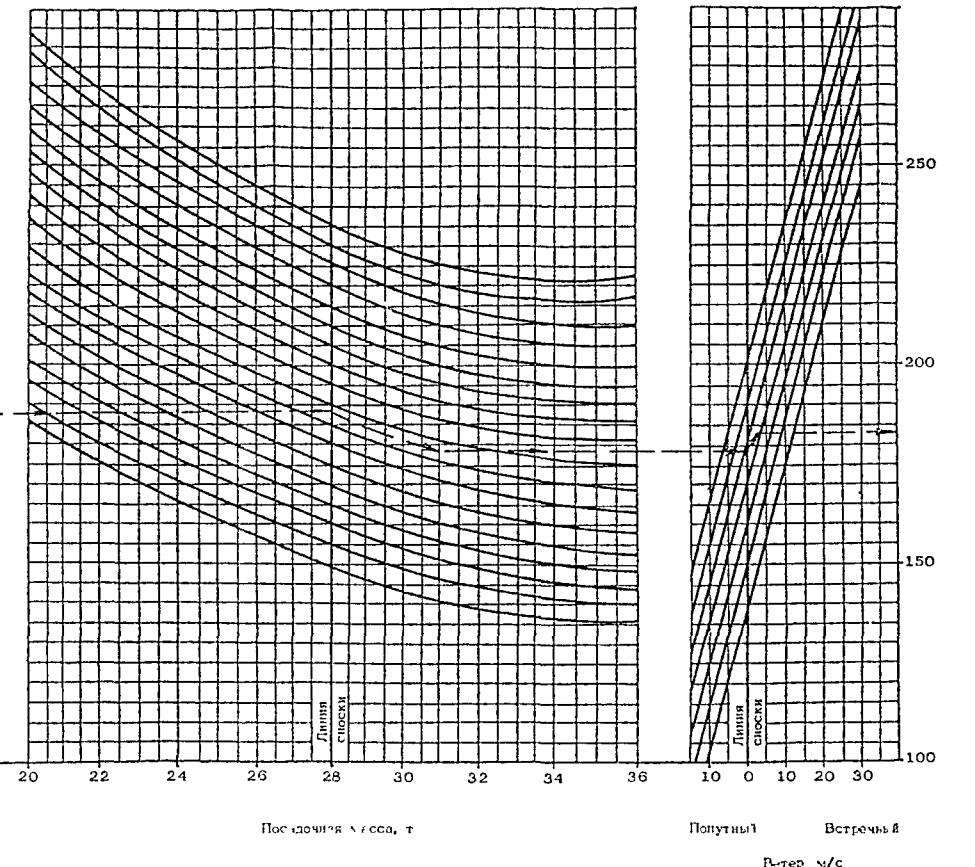
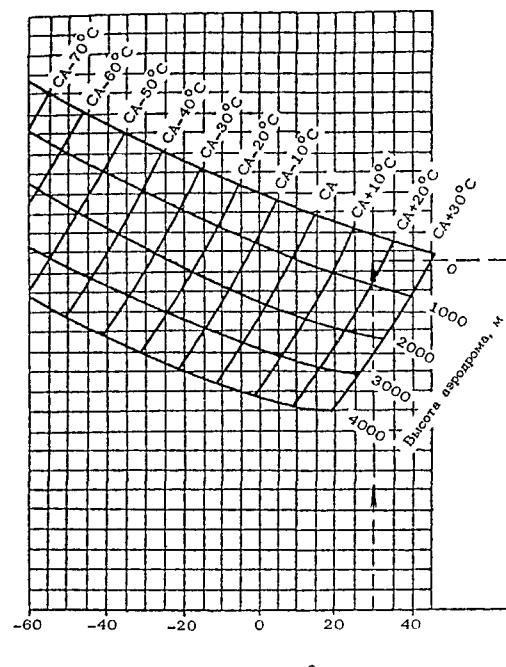


РИС. 55. ДОПУСТИМЫЕ ПРИБОРНЫЕ СКОРОСТИ ВКЛЮЧЕНИЯ
КОЛЕСНЫХ ТОРМОЗОВ ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ПОСАДКЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ

СОДЕРЖАНИЕ

- 9.1. Карта контрольной проверки
 - 9.1.1. Общие указания
 - 9.1.2. Раздел карты "Перед запуском двигателей"
 - 9.1.3. Раздел карты "Перед выруливанием"
 - 9.1.4. Раздел карты "На рулении"
 - 9.1.5. Раздел карты "На предварительном старте"
 - 9.1.6. Раздел карты "На исполнительном старте"
 - 9.1.7. Раздел карты "Перед снижением"
 - 9.1.8. Раздел карты "После перехода на давление аэродрома"
 - 9.1.9. Раздел карты "Перед посадкой"
- 9.2. Инструкция по заправке самолета топливом
 - 9.2.1. Общие указания
 - 9.2.2. Техника безопасности при заправке
 - 9.2.3. Заправка самолета топливом
 - 9.2.4. Слив и проверка отстоя топлива
- 9.3. Расчет центровки самолета
 - 9.3.1. Общие указания
 - 9.3.2. Описание центровочного графика
 - 9.3.3. Пример расчета центровки
- 9.4. Погрузка и выгрузка грузов
 - 9.4.1. Общие указания
 - 9.4.2. Подготовка самолета к погрузке (выгрузке) грузов
 - 9.4.3. Погрузка грузов (в том числе в контейнерах УАК-2,5 или спакетированных на поддонах ПА-2,5) в самолет с помощью бортового погрузочного устройства
 - 9.4.4. Выгрузка грузов (в том числе в контейнерах УАК-2,5 или спакетированных на поддонах ПА-2,5) из самолета с помощью бортового погрузочного устройства
 - 9.4.5. Погрузка несамоходной колесной техники в самолет с помощью тягача
 - 9.4.6. Выгрузка несамоходной техники из самолета с помощью тягача
 - 9.4.7. Погрузка самоходной колесной техники в самолет
 - 9.4.8. Выгрузка самоходной колесной техники из самолета

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- 9.5. Перечень допустимых отказов и неисправностей самолета
- 9.5.I. Общие указания
- 9.5.2. Перечень допустимых отказов и неисправностей силовой установки
- 9.5.3. Перечень допустимых отказов и неисправностей вспомогательной силовой установки
- 9.5.4. Перечень допустимых отказов и неисправностей топливной системы
- 9.5.5. Перечень допустимых отказов и неисправностей гидросистемы
- 9.5.6. Перечень допустимых отказов и неисправностей системы управления
- 9.5.7. Перечень допустимых отказов и неисправностей шасси
- 9.5.8. Перечень допустимых отказов и неисправностей системы кондиционирования воздуха (СКВ)
- 9.5.9. Перечень допустимых отказов и неисправностей противообледенительной системы
- 9.5.10. Перечень допустимых отказов и неисправностей дверей и люков
- 9.5.II. Перечень допустимых отказов и неисправностей бытового и аварийно-спасательного оборудования
- 9.5.I2. Перечень допустимых отказов и неисправностей системы электроснабжения
- 9.5.I3. Перечень допустимых отказов и неисправностей системы освещения и световой сигнализации
- 9.5.I4. Перечень допустимых отказов и неисправностей навигационного оборудования
- 9.5.I5. Перечень допустимых отказов и неисправностей пилотажного оборудования
- 9.5.I6. Перечень допустимых отказов и неисправностей связного оборудования
- 9.6. Справочные материалы
- 9.6.I. Панели, пульты и щитки управления на рабочих местах пилотов, бортмеханика, штурмана, бортрадиста и гидролога

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9. I. КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ

9. I. I. Общие указания

1. Карта контрольной проверки является средством организации в экипаже дополнительного контроля за выполнением наиболее ответственных операций, определяющих готовность самолета и экипажа к очередному рубежу или этапу полета и непосредственно влияющих на безопасность полета.

2. Контроль с использованием Карты контрольной проверки является обязательным комплексом операций, проводимых экипажем под руководством КВС на предписанных рубежах при подготовке и выполнении полетов любого назначения.

Карта контрольной проверки является принадлежностью самолета, вылет самолета без Карты запрещается.

3. Контроль по Карте контрольной проверки начинается на установленных для этого рубежах по команде КВС.

4. После команды: "Зачитать Карту" каждый из членов экипажа должен быть готов к немедленному исполнению, входящих в его функции, зачитываемых контрольных операций и докладу об их выполнении.

5. Чтение вслух соответствующего раздела Карты проводится БР или Ш (при отсутствии БР на борту), который после поступления последнего доклада по последнему пункту зачитываемого раздела Карты докладывает КВС о завершении контроля по соответствующему разделу Карты.

6. Рубежи начала чтения разделов Карты:

(а) по разделу "Перед запуском двигателей" - поступление докладов всех членов экипажа о готовности к запуску;

(б) по разделу "Перед выруливанием" - поступление докладов всех членов экипажа о готовности к выруливанию;

(в) по разделу "На рулении" - как правило, выруливание на прямолинейный участок РД при отсутствии препятствий, требующих повышенного внимания.

ПРИМЕЧАНИЕ. Указанный рубеж по усмотрению КВС может изменяться в зависимости от условий руления. Разрешается проверку по разделу Карты "На рулении" начинать до выруливания, но не ранее завершения проверки по разделу "Перед выруливанием". Если к моменту достижения предварительного старта проверка "На рулении" не завершена, - закончить ее на предварительном старте;



АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(г) по разделу "На предварительном старте" - перед запросом разрешения выруливать на исполнительный старт;

(д) по разделу "На исполнительном старте" - перед запросом разрешения на взлет;

(е) по разделу "Перед снижением" - за 5-10 мин до запроса разрешения на снижение;

(ж) по разделу "После перехода на давление аэродрома" - после получения указания снижаться по давлению аэродрома. При выполнении полетов по кругу, а также при повторном заходе на посадку после ухода на второй круг, - после окончания второго разворота;

(з) по разделу "Перед посадкой" - непосредственно после окончания выпуска шасси.

7. В правой части Карты контрольной проверки проставлены цифры, определяющие членов экипажа, ответственных за проведение контрольных операций по данному пункту Карты, и очередность их докладов об исполнении.

9.1.2. Перед запуском двигателей

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	III	БМ	БР
Регистрирующие приборы	Включены	-	-	-	I	-
Заглушки, чехлы	Сняты, на борту	-	-	-	I	-
Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	-	I	-
Триммеры руля высоты	Нейтрально	I	-	-	-	-
Проблесковые маяки	Включены	-	I	-	-	-
Взлетные данные	Масса ... т, центровка ... %, V_1 ... км/ч, $V_{п.оп}$... км/ч, V_2 ... км/ч	-	I	-	-	-
Включение АЭС, АЗР	Включены	-	-	I	2	3
Насосы третьей очереди	Включены	-	-	-	I	-
Стояночный тормоз	Включен	I	-	-	-	-
Перемещение РУД и РОД	Свободно, без заеданий от упора до упора	-	-	-	I	-

9.1.3. Перед выруливанием

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	III	БМ	БР
Топливная система	Топливомер работает, топлива ... кг	-	I	-	-	-
Масло в маслобаках	В левом ... л, в правом ... л	I	-	-	-	-
Гидросистема	... л, давление ... кгс/см ²	I	-	-	-	-
Электросистема	Проверена, работает	I	-	-	-	-

9.1. Стр. 2
Февр 15/97

Действительно: все

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
ВСУ	Отключена, щиток закрыт	2	-	-	I	-
Высотомеры	Давление ... мм рт.ст., высота - нуль	4	3	2	-	I
Радиовысотомеры	Включены	2	I	-	-	-
Управление рулями, элеронами, интерцепторами	Расстопорено, рычаг внизу, табло не горят, опробовано, гидроприводы включены	2	I	-	-	-
Бустера	В норме, табло горят	2	I	-	-	-
Триммеры РВ, РН и элеронов	Проверены, нейтрально	2	I	-	-	-
Радиокомпасы	Частота установлена	-	-	I	-	-
Опознавание	Включено, код опозначен	-	-	-	I	-
ДА-ЗОП	Включен	2	I	-	-	-
ШК-72	Включен	2	I	-	-	-
Курсовая система	Согласована	-	-	I	-	-
НК	Готов	-	-	I	-	-
Бленкеры отказов АГ, РВ, КС	Убраны	2	I	-	-	-
Табло ПВД-НЕТ ОБОГРЕВА	Горит	I	2	-	-	-
Аварийные и предупреждающие табло	Не горят	4	3	2	I	-
Готовность к выруливанию	Готов	4	3	2	I	-

9.1.4. На рулении

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Тормоза	Проверены, исправны	I	2	-	-	-
Управление колесами передней опоры	Проверено, исправно	I	-	-	-	-
Авиагоризонты, ДА-ЗОП, курсовая система	Показания правильные	2	I	-	-	-

9.1. Стр. 3

Февр 15/97



АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.1.5. На предварительном старте

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Механизация	Взлетная	2	I	-	-	-
Форточки	Закрыты	2	I	-	-	-
Высотомеры	Высота - нуль, давление аэродрома...	4	3	2	-	I
Футомер	Высота аэродрома..., давление, приведенное к среднему уровню моря...	I	-	-	-	-
Авиагоризонты	Показания одинаковые, тангаж - нуль	2	I	-	-	-
Двигатели, створки	Прогреты, параметры в норме, створки открыты	2	-	-	I	-
Положение механизма К _Ш РН	Горит табло ПОЛН	-	-	-	I	-

9.1.6. На исполнительном старте

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Аварийные и предупреждающие табло	Не горят	3	2	-	I	-
Курсовая система	Согласована, курс взлета выставлен	3	2	I	-	-
Ответчик СО-72М	Включен, режим...	I	-	-	-	-
Обогрев ПВД, ППД	Включен, табло ПВД - НЕТ ОБОГРЕВА не горит	I	-	-	-	-
Отборы воздуха от МДУ, подача в кабину*)	Выключены	-	I	-	-	-
Табло ЛЕВ РЕВЕРС, ПРАВ РЕВЕРС	Не горит	I	-	-	-	-
Готовность к взлету	Готов	4	3	2	I	-

9.1.7. Перед снижением

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Схема захода	Ознакомлен	3	2	I	-	-
Остаток топлива, центровка, V _{зп}	Топлива на борту... т, посадочная масса... т, центровка... %, дистанция... м, скорость снижения... км/ч	-	2	-	I	-

*) Выполняется при взлете с отключенными отборами воздуха от двигателей и отключенной подачей воздуха в кабину экипажа и грузовую кабину.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Радиовысотомеры	Включен, задатчик на: - высоту круга ... м установлен - высоту 60 м установлен	- 2	I -	- I	- -	- -
Система захода	ILS, СП, РСБН, частоты установлены, КУРС МП включен	3	2	I	-	-
Гидросистема	Давление в норме	I	-	-	-	-
ПОС	Включена (отключена)	-	I	-	-	-

9.1.8. После перехода на давление аэродрома

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Высотомеры	Давление аэродрома ... установлено, высота ... метров	3	2	I	-	-
Футомер	Давление, приведенное к среднему уровню моря ... установлено, высота ... футов	I	-	-	-	-
Курсовая система	Согласована, посадочный курс выставлен	3	2	I	-	-
APK	Настроены ДПРМ, БПРМ, позывные прослушаны	-	-	I	-	-

9.1.9. Перед посадкой

Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает				
		КВС	2П	Ш	БМ	БР
Шасси	Выпущен, кран закончен	2	I	-	-	-
Радиовысотомеры	Установлены на 60 м	2	I	-	-	-
K _Ш РН	Горит табло ПОН	3	2	-	I	-
Аварийные и предупреждающие табло	Не горят	3	2	I	-	-
Механизация	Посадочная	2	I	-	-	-
Фары	Выпущены	-	2	-	I	-
Готовность к посадке	Готов	5	4	3	2	I

9.1. Стр. 5/6

Действителен: все

Апр 15/94

ПМТ

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.2. ИНСТРУКЦИЯ ПО ЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ

9.2.1. Общие указания

1. Для заправки самолета применяются следующие топлива производства СССР:

- ТС-1 (ГОСТ 10227-86),
- РТ (ГОСТ 10227-86)

без противокристаллизационных (ПВК) жидкостей.

ПРИМЕЧАНИЕ. Разрешается применение указанных топлив с ПВК жидкостями:

- этилщеллозольв марки "высший" и "первый" сорт ("И")
(ГОСТ 8313-88),
- "ТГФ" (ГОСТ 17477-86),
в количестве (0,1 + 0,05) % по объему.

2. Для заправки самолета разрешается применять зарубежные аналоги топлив и присадок к ним, указанные в табл. I, 2.

Таблица I

Топлива производства СССР и соответствующие им
марки зарубежных топлив

Топлива СССР	Зарубежные топлива		
	Марка, ГОСТ	Марка	Спецификация
ТС-1	JET A-I	DERD 2494	Австрия, MOBIL OIL
ГОСТ 10227-86	JET A-I	DERD 2494	Алжир
	JET A-I	DERD 2494	Бенин, SONACOP
	JET A-I	DERD 2494	Великобритания, TEXASO LTD
	AVTUR		
	JET A-I	DERD 2494	Греция, BRITISH PETROLEUM
	JET A-I	DERD 2494	Испания, ESSO

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Продолжение табл. I

Топлива СССР		Зарубежные топлива	
Марка, ГОСТ	Марка	Спецификация	Страна, фирма
TC-I	RP-I	GB 438-77	Китай
ГОСТ И0227-86	TFC-I	D-2-3	Куба
	JET A-I	DERD 2494	Ливан
	JET A-I	DERD 2494	Ливия
	TURBO FUEL	DERD 2494	Малайзия, ESSO
	JET A-I	DERD 2494	Никарагуа, TEXACO
	JET A-I	DERD 2494	Пакистан, PAKISTAN BURMAN SHELL LTD.
	JET A-I (MEROX)	DERD 2494	Польша
	JET A-I	DERD 2494	Сингапур, SINGAPORE REFINING CO.
	JET A-I (MEROX)	DERD 2494	Финляндия, NESTE OY
	JET A-I	DERD 2494	Франция, AIR TOTAL
	JET A-I	DERD 2494	Эфиопия, ETHIOPIAN PETROLEUM CORP.
	JET A-I	DERD 2494	Япония
PT	JET A-I*)	DERD 2494	Ангола
ГОСТ И0227-86	JET A-I	DERD 2494	Бангладеш, BURMAN EASTERN

*) Топливо с присадкой Hitec E 515 – ингибитором коррозии

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Продолжение табл. I

Топлива СССР	Зарубежные топлива		
Марка, ГОСТ	Марка	Спецификация	Страна, фирма
РТ ГОСТ И0227-86	JET A-I	DERD 2494	Замбия, MOBIL OIL
	JET A-I	DERD 2494	Иран, NIOC
	JET A-I	DERD 2494	Танзания, MOBIL OIL
	JET A-I	DERD 2494	Тайланд, CALTEX OIL (THAILAND) LTD.

- ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. 1. В СЛУЧАЕ ИЗМЕНЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ ПРОИЗВОДСТВА ТОПЛИВА ИЛИ АССОРТИМЕНТА И КОНЦЕНТРАЦИИ ВВОДИМЫХ В НЕГО ПРИСАДОК ПО СРАВНЕНИЮ С ОБРАЗЦОМ, РАНЕЕ ИСПЫТАННЫМ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ, ЭКВИВАЛЕНТНОСТЬ ЭТОГО ТОПЛИВА ДОЛЖНА БЫТЬ ПОДТВЕРЖДЕНА ПОВТОРНЫМИ ИСПЫТАНИЯМИ.
2. ТОПЛИВО МАРКИ ЯТ А-І СПЕЦИФИКАЦИИ DERD 2494 МОЖЕТ ПРИМЕНЯТЬСЯ ДЛЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ЗАПРАВОК И ДОЗАПРАВОК.

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Таблица 2

Присадки к топливам производства СССР и
соответствующие им марки зарубежных присадок

Присадки СССР	Зарубежные присадки		
	Марка	Спецификация	Страна, фирма
Этилцеллозоль марки "высший" и "первый" Сорт "И" ГОСТ 8313-88 Сигнал ТУ 38.101741-78	AL - 3I ASA-3 STADIS 450 .	DERD 245I MIL-I-27686E - -	Англия США SHELL DU PONT CO.

3. Чистота заправляемого топлива по механическим примесям не должна превышать 0,0002 % по массе; содержание свободной (эмulsionционной) воды - не больше 0,003 % по массе.

4. Максимальное количество заправляемого топлива при централизованной заправке и заправке через заливные горловины приведены в табл. 3.

Таблица 3

№ очереди	Вместимость при централизованной заправке, л	Вместимость при заправке через заливные горловины, л
Нулевая очередь	I x 2395 = 2395	I x 2670 = 2670
Первая очередь	2 x 2240 = 4480	2 x 2460 = 4920
Вторая очередь	2 x 2655 = 5310	2 x 2750 = 5500
Третья очередь	2 x 1890 = 3780	2 x 1980 = 3960
Всего:	I5965	I7050

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.2.2. Техника безопасности при заправке

Перед заправкой самолета топливом убедитесь, что:

- на стоянке имеются средства пожаротушения;
- топливозаправщик установлен возле самолета с таким расчетом, чтобы выхлопные газы от двигателя топливозаправщика не попадали на самолет;
- самолет и топливозаправщик заземлены;
- паспорт на топливо оформлен правильно;
- топливная емкость и агрегаты топливозаправщика опломбированы;
- самолет установлен на стояночный тормоз;
- заправочный пистолет не загрязнен.

- ВНИМАНИЕ!**
1. СООБЩИТЕ КОМАНДИРУ ЭКИПАЖА ЗНАЧЕНИЕ ТЕМПЕРАТУРЫ НАЧАЛА КРИСТАЛЛИЗАЦИИ (ТНК) ЗАПРАВЛЯЕМОГО ТОПЛИВА, УКАЗАННОЕ В КОНТРОЛЬНОМ ТАЛОНЕ.
 2. РАСЧЕТНОЙ ТНК СМЕСИ ТОПЛИВ С РАЗЛИЧНЫМИ ЗНАЧЕНИЯМИ ТНК ПРИ ДОЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА СЧИТАТЬ БОЛЕЕ ВЫСОКОЮ.
 3. ПРИМЕНЕНИЕ СОРТОВ ТОПЛИВ С ТНК ВЫШЕ МИНУС 50 °С ЗАПРЕЩАЕТСЯ!
 4. В ЗИМНИЙ ПЕРИОД ПРИ ПОСАДКЕ САМОЛЕТА, ЗАПРАВЛЕННОГО ТОПЛИВОМ С ТНК МИНУС 50 °С – МИНУС 54 °С, В ЗОНЕ I₁ ЗАПРАВКУ (ДОЗАПРАВКУ) ПРОИЗВОДИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ 1 ЧАСА ПОСЛЕ ПОСАДКИ ТОПЛИВАМи РТ, ТС-1 ИЛИ ИХ СМЕСЬЮ С ТНК НЕ ВЫШЕ -60 °С. ЕСЛИ СТОЯНКА САМОЛЕТА ПРОДОЛЖАЕТСЯ БОЛЕЕ 1 ЧАСА, ТОПЛИВО С ТНК МИНУС 50 °С – МИНУС 54 °С СЛИВАЕТСЯ ПОЛНОСТЬЮ.
 5. НЕПОСРЕДСТВЕННО ПЕРЕД ЗАПРАВКОЙ САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ ПРОВЕРЬТЕ ОТСТОЙ ТОПЛИВА В ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКЕ.

9.2.3. Заправка самолета топливом

Количество топлива, потребное для выполнения полетного задания, определяется по рекомендациям разд. 7.

Заправка самолета топливом осуществляется централизованно или через заливные горловины семи баков-кессонов.

Если для выполнения полетного задания потребное количество топлива меньше или равно общей заправочной емкости баков третьей и второй или третьей, второй и первой очередей, заправка производится только в эти баки.

Невырабатываемый остаток топлива 90 кг.

Разность между количеством топлива в полукрыльях после заправки не допускается.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ СКОРОСТИ ВЕТРА БОЛЬШЕ 10 м/с ЗАПРАВКУ САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ НАЧИНАЙТЕ С ПОЛУКРЫЛА, СО СТОРОНЫ КОТОРОГО ДУЕТ ВЕТЕР.

Режим заправки самолета топливом при применении стандартного заправочного пистолета:

- скорость заправки 250...500 л/мин;
- давление по манометру топливозаправщика 0,18...0,25 МПа (1,8...2,5 кгс/см²).

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Режим заправки самолета топливом при централизованной заправке:

- скорость заправки до 700 л/мин;
- давление по манометру топливозаправщика до 0,2 МПа (2,0 кгс/см²).

Порядок заправки через заливные горловины баков:

- определите по индикаторам самолетного топливомера количество топлива в баках и в соответствии с заданием на полет определите количество заправляемого топлива;
- уложите заправочный шланг на крыло, не допуская повреждения обшивки самолета;
- откройте заливную горловину и установите ограничитель уровня топлива;
- заземлите заправочный пистолет в горловине;
- вставьте заправочный пистолет в горловину и откройте клапан пистолета.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ЗАПРАВКЕ САМОЛЕТА В НЕБЛАГОПРИЯТНЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ (ДОЖДЬ, ПЫЛЬ И Т.Д.) НАКРЫВАЙТЕ ЗАЛИВНУЮ ГОРЛОВИНУ ЧИСТЫМ ЧЕХЛОМ ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОПАДАНИЯ В ТОПЛИВО ПОСТОРОННИХ ПРЕДМЕТОВ;

- дайте команду на подачу топлива.

ПРИМЕЧАНИЕ. Количество заправляемого топлива контролируется по расходомеру топливозаправщика;

- заправьте баки в соответствии с расчетом. По окончании заправки выньте заправочный пистолет из горловины, отсоедините заземление пистолета, снимите ограничитель уровня топлива и закройте заливную горловину;
- аналогично заправьте остальные баки;
- убедитесь в отсутствии течи топлива из баков;
- проверьте по индикаторам самолетного топливомера количество топлива в баках.

ВНИМАНИЕ! НА АЭРОДРОМАХ, ГДЕ ОТСУТСТВУЕТ ТЕХНИЧЕСКИЙ СОСТАВ, ДОПУЩЕННЫЙ К ОБСЛУЖИВАНИЮ САМОЛЕТА, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ЗАПРАВКУ САМОЛЕТА ТОПЛИВОМ И НАДЕЖНОЕ ЗАКРЫТИЕ ГОРЛОВИН ТОПЛИВНЫХ БАКОВ ВОЗЛАГАЕТСЯ НА БОРТМЕХАНИКА.

Порядок централизованной заправки:

- определите по индикаторам самолетного топливомера количество топлива в баках и в соответствии с заданием определите количество заправляемого топлива;
- убедитесь в заземлении топливозаправщика и самолета;
- подключите заправочный шланг к штуцеру централизованной заправки в левом носке обтекателя шасси;
- откройте перекрывающие краны на входе трубопроводов в баке;

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- контроль за количеством заправляемого топлива осуществляйте по индикаторам топливо-мера под щитком централизованной заправки;

- управление заправкой осуществляйте со щитка централизованной заправки.

ПРИМЕЧАНИЕ. При давлении в одном из баков выше 0,1 кгс/см² автоматически закрываются все перекрывающие краны заправки, загорается сигнальная лампа, включается сирена — заправка прекращается.

9.2.4. Слив и проверка отстоя топлива

Слив и проверка отстоя топлива через сливные клапаны на нижней поверхности крыла производятся с целью выявления и удаления из топливной системы механических примесей, воды и кристаллов льда.

Контроль чистоты топлива производится:

- при приемке самолета экипажем;
- перед заправкой самолета топливом;
- после заправки самолета топливом (но не ранее, чем через 15 мин после ее окончания);
- после длительной стоянки (более 5 ч).

Во всех указанных случаях контроль чистоты топлива производится из всех десяти клапанов топливных баков в пробах топлива, отбираемых после слива отстоя.

Действительно: все



9.2. Стр. 7/8
Июнь 20/97

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.3. РАСЧЕТ ЦЕНТРОВКИ САМОЛЕТА

9.3.1. Общие указания

Определение взлетной, полетной и посадочной массы и центровок самолета производится перед каждым взлетом по центровочному графику. Если взлетная центровка находится в пределах от 22 до 26 % САХ, а масса и центровка в полете, вплоть до посадки, будет изменяться только от выгорания топлива, проверяется только посадочная масса. При взлетных передних центровках менее 22 % САХ обязательна проверка посадочной массы и центровки.

Для обеспечения допустимой предельной центровки 15,0 % САХ размещать дополнительный груз в задней части грузовой кабины. Величину груза определять расчетом.

При взлетных центровках более 26 % САХ обязательна проверка посадочной массы и центровки, а также полетной массы и центровки при количестве топлива 5 т.

ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Уборка и выпуск шасси на центровку практически не влияют.

2. Перестановка кран-балки из переднего положения в заднее увеличивает центровку самолета на 2,88 % САХ. В формуляре указывается центровка пустого самолета при размещении кран-балки в крайнем заднем положении.
3. Сдвиг рампы в крайнее переднее положение смешает центровку самолета вперед на 0,95 % САХ.
4. Масса и центровка пустого самолета указана в формуляре для варианта визуальной ледовой разведки.

При эксплуатации самолета в пассажирском и грузо-пассажирском вариантах масса пустого самолета уменьшается на 62 кг, центровка смешается назад на 0,2 % САХ.

При эксплуатации самолета в грузовом варианте масса пустого самолета увеличивается на 10 кг, центровка смешается вперед на 0,2 % САХ.

Центровочный график (рис. I) позволяет с достаточной точностью определить необходимое расположение грузов при данной заправке топливом, а также взлетную, полетную и посадочную центровки самолета.

ВНИМАНИЕ! ЗАПОЛНЕНИЕ ЦЕНТРОВОЧНОГО ГРАФИКА ПЕРЕД ПОЛЕТОМ ОБЯЗАТЕЛЬНО.

9.3.2. Описание центровочного графика

В верхней части графика имеются графы, в которые записываются исходные данные конкретного полета, и номограмма массы и центровки снаряженного самолета.

Слева от рабочего поля графика приведены наименования шкал. Справа от рабочего

AH-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

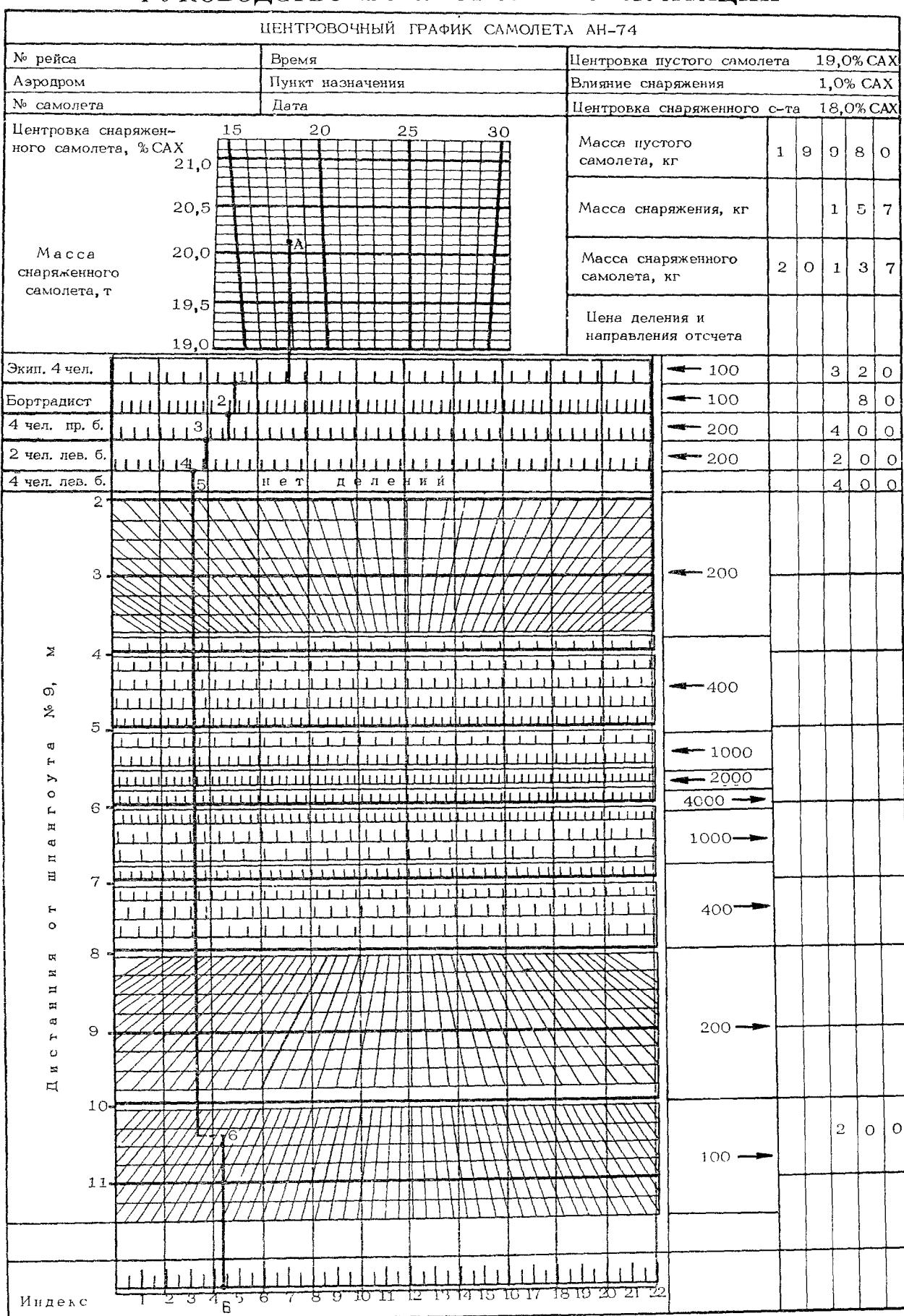


РИС. 1 (ЛИСТ 1 ИЗ 2). ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК

9.3. Стр. 2

Июль 15/96

АН-74-200

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

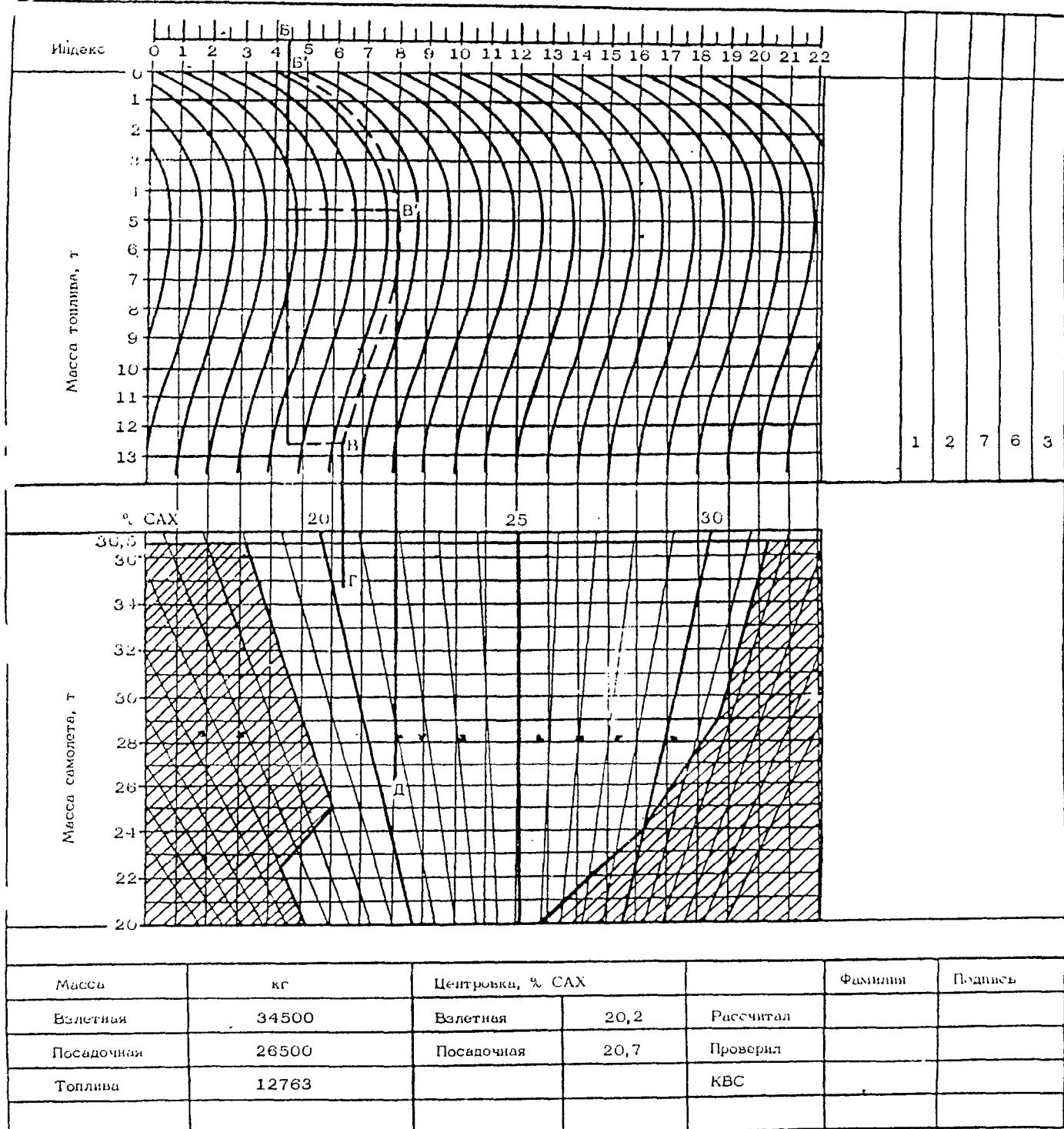


РИС. 1 (ЛИСТ 2 ИЗ 2). ЦЕНТРОВОЧНЫЙ ГРАФИК

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

поля графика имеются стрелки, указывающие направление отсчета по шкале с ценой деления каждой шкалы и графы для записи фактической загрузки.

Рабочее поле графика начинается шкалой ЭКИПАЖ 4 ЧЕЛ., по которой учитывается влияние на центровку и массу самолета членов экипажа. Ниже расположены шкалы БОРТРАДИСТ и 4 ЧЕЛ. ПР.Б., 2 ЧЕЛ. ЛЕВ.Б., 4 ЧЕЛ. ЛЕВ. Б., предназначенные для учета влияния на центровку и массу самолета бортрадиста и пассажиров, располагающихся в креслах по правому и левому бортам.

Блок шкал ДИСТАНЦИЯ ОТ ШПАНГОУТА № 9 предназначен для учета влияния на центровку массы грузов на дистанциях грузовой кабины от 2 до 11,5 м. В конце рабочего поля графика (лист I) и в начале рабочего поля графика (лист 2) имеется шкала ИНДЕКС, которая служит для перехода с одного поля графика на другое. Дистанции, приведенные на шкалах ДИСТАНЦИЯ ОТ ШПАНГОУТА № 9, соответствуют разметке дистанций, нанесенной в грузовой кабине самолета (рис. 2).

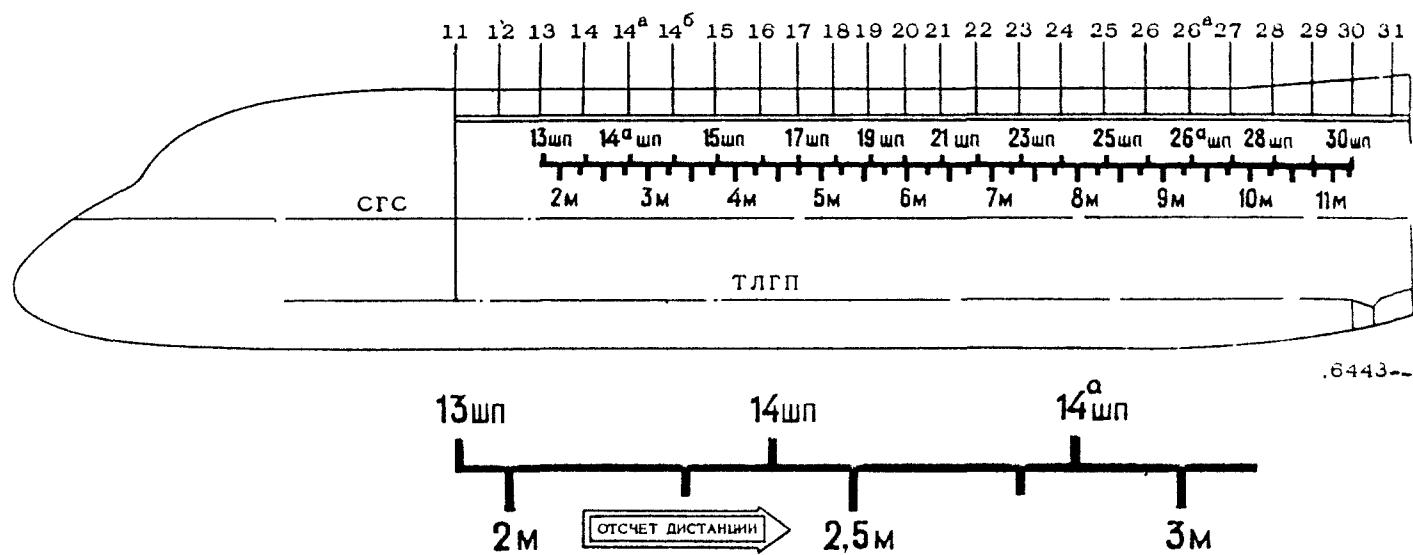


РИС. 2. РАЗМЕТКА ДИСТАНЦИЙ В ГРУЗОВОЙ КАБИНЕ

Блок шкал ТОПЛИВО предназначен для учета влияния на центровку массы заправленного топлива. Под блоком шкал ТОПЛИВО приведена номограмма для определения взлетной, полетной, посадочной масс и центровок самолета.

В нижней части графика имеются графы, в которые записываются результаты расчета, и графы для подписей должностных лиц.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.3.3. Пример расчета центровки

Исходные данные

Масса пустого самолета (из формуляра самолета)	19980,0 кг
Центровка пустого самолета (из формуляра самолета)	19,0 % САХ
Масса снаряжения (с учетом массы снаряжения БР - 8,8 кг))	157,0 кг
Смещение центровки самолета за счет снаряжения	-1,0 % САХ
Масса экипажа из 4 чел (КВС, 2П, III, BM)	320,0 кг
Масса топлива	12763,0 кг
Коммерческая нагрузка:	
- бортрадист	80,0 кг
- пассажиры в креслах по правому борту	400,0 кг
- пассажиры в креслах по левому борту (2 чел.)	200,0 кг
- пассажиры в креслах по левому борту (4 чел.)	400,0 кг
- груз на дистанции 10,35 м	200,0 кг

Порядок расчета

Расчет взлетной центровки начинайте с определения массы и центровки снаряженного самолета, для чего к массе пустого самолета добавьте массу снаряжения 157 кг, из центровки, указанной в формуляре самолета, вычтите 1,0 % САХ (влияние на центровку массы снаряжения).

В массу снаряжения входят:

- масло для двигателей	43,7 кг
- кислород для экипажа	11,0 кг
- химикаты для туалета	3,0 кг
- вода для кипятильника	15,0 кг
- багаж экипажа	25,0 кг
- бортваек экипажа	12,5 кг
- плот для экипажа	40,0 кг
- спасательные жилеты экипажа	6,5 кг

Всего: 156,7 кг

Из приведенных данных определяем массу снаряженного самолета (19980 кг + 157 кг = = 20137 кг) и центровку (19,0 - 1,0 = 18,0 % САХ).

Зная массу снаряженного самолета и его центровку, на номограмме МАССА СНАРЯЖЕННОГО САМОЛЕТА, т (см. рис. I, лист I) находим точку А. Из точки А опускаем перпендикуляр на шкалу ЭКИПАЖ, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 320 кг

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

(масса одного члена экипажа 80 кг), и получаем точку 1. Из точки 1 опускаем перпендикуляр на шкалу РАДИСТ, отсчитываем по направлению стрелки деление, соответствующее массе 80 кг, и получаем точку 2. Из точки 2 опускаем перпендикуляр на шкалу 4 ЧЕЛ. ПР. Б., отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 400 кг, получаем точку 3. Из точки 3 опускаем перпендикуляр на шкалу 2 ЧЕЛ. ЛЕВ. Б., отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 200 кг, и получаем точку 4. Из точки 4 опускаем перпендикуляр на шкалу 4 ЧЕЛ. ЛЕВ. Б.. На этой шкале нет делений и точку 5 получаем на пересечении перпендикуляра и шкалы. Из точки 5 опускаем перпендикуляр на грузовую шкалу дистанции 10,35 м, откладываем количество делений, соответствующее массе груза 200 кг, по направлению стрелки и получаем точку 6.

ПРИМЕЧАНИЕ. Если по какой-либо шкале невозможно отложить необходимое количество делений, произведите отсчет делений по следующей шкале (или по нескольким последующим), а затем возвратитесь на пропущенную шкалу.

Из точки 6 опускаем перпендикуляр на шкалу ИНДЕКС и получаем точку Б.

Переходим на второй лист центровочного графика (см. рис. I, лист 2) и на шкалу ИНДЕКС переносим точку Б (соответствующую тому же индексу, что и точка Б на лицевой шкале). Из точки Б опускаем перпендикуляр на шкалу ТОПЛИВО, соответствующую нулевому количеству топлива, получаем точку Б'. Из точки Б' проводим пунктиром кривую, равноудаленную от ближайшей кривой графика. Затем из точки Б' опускаем перпендикуляр на шкалу, соответствующую массе топлива 12763 кг. Из точки пересечения перпендикуляра с параллелью смещаемся вправо до пересечения с кривой топлива, проведенной пунктиром, и получаем точку В.

Если точка Б' попадает на начало кривой графика, смещение по параллели, соответствующей количеству заправляемого топлива, проводим до пересечения с этой кривой (берущей начало в точке Б'). Из точки В опускаем перпендикуляр на номограмму взлетной массы и центровки. Для взлетной массы 34,5 т определяем взлетную центровку 20,2 % САХ (точка Г).

Аналогично проводим расчет центровки на посадке. Допустим, что до посадки выгорело 8000 кг топлива. Определяем количество оставшегося топлива $12763 \text{ кг} - 8000 \text{ кг} = 4763 \text{ кг}$. Из точки Б' опускаем перпендикуляр на шкалу топлива, соответствующую массе топлива 4763 кг. Из точки пересечения перпендикуляра с параллелью, соответствующей количеству топлива 4763 кг, смещаемся вправо до пересечения с кривой топлива и получаем точку В'. Из точки В' опускаем перпендикуляр на номограмму взлетной массы и центровки и для посадочной массы ($34500 \text{ кг} - 8000 \text{ кг} = 26500 \text{ кг}$) определяем посадочную центровку 20,7 % САХ (на графике точка Д).

9.4. ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА ГРУЗОВ9.4.1. Общие указания

ВНИМАНИЕ! 1. ПОГРУЗКА И ВЫГРУЗКА ГРУЗОВ ПРОИЗВОДИТСЯ ПОД РУКОВОДСТВОМ БОРТМЕХАНИКА.

2. К ПОГРУЗКЕ И ВЫГРУЗКЕ ГРУЗОВ ДОПУСКАЮТСЯ ЛИЦА, ИЗУЧИВШИЕ РАЗДЕЛ "ТРАНСПОРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ" РУКОВОДСТВА ПО ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ, ТЕХНИКУ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ТАКЕЛАЖНЫХ РАБОТ И НАСТОЯЩИЙ ПОДРАЗДЕЛ РЛЭ.

При эксплуатации самолета в грузовом варианте (без рабочих мест гидрологов) на полу грузовой кабины могут быть размещены и закреплены три пакета грузов массой до 1670 кг (см. рис. 7) или монолитные грузы массой до 1670 кг.

Грузы в мелкой таре (коробки, ящики, мешки) укладываются в пакеты на грузовом полу, при этом более тяжелые грузы укладываются вниз с учетом перекрытия их другими грузами, меньшими по массе и размерам. Пакет груза стягивается швартовочными ремнями в горизонтальной плоскости и швартуется швартовочной сеткой.

Подъем и перемещение тяжелых монолитных грузов в грузовой кабине самолета осуществляется бортовым погрузочным устройством.

Во избежание поломки БПУ при подъеме груза необходимо контролировать массу груза по показаниям крюковых подвесок.

Погрузка самоходной колесной техники осуществляется своим ходом с использованием веревочных настилов, которые укладываются на рампе грузового люка.

Несамоходная колесная техника загружается в самолет с помощью тягача согласно схеме рис. I.

При эксплуатации самолета в варианте визуальной ледовой разведки или при перевозке пассажиров допускается перевозка груза массой до 200 кг, при этом груз размещается под швартовочной сеткой между шпангоутами № 28-30 и швартуется согласно схеме рис. 6, или перевозка грузов в контейнере УАК-2,5. Общая масса контейнера с уложенным в него и закрепленным грузом не должна превышать 2300 кг. Для удобства ориентирования при размещении контейнера в грузовой кабине на полу нанесен краской трафарет под место установки контейнера. Швартовка контейнера осуществляется согласно схеме рис. 5.

При эксплуатации самолета в грузовом варианте (без рабочих мест гидрологов, бортрадиотехнического оборудования, отсеки в грузовой кабине) на полу могут быть размещены и закреплены три контейнера УАК-2,5 массой по 2500 кг (см. рис. 8) или три пакета грузов на поддонах ПА-2,5 или без них (рис. 9) массой до 2500 кг каждый.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

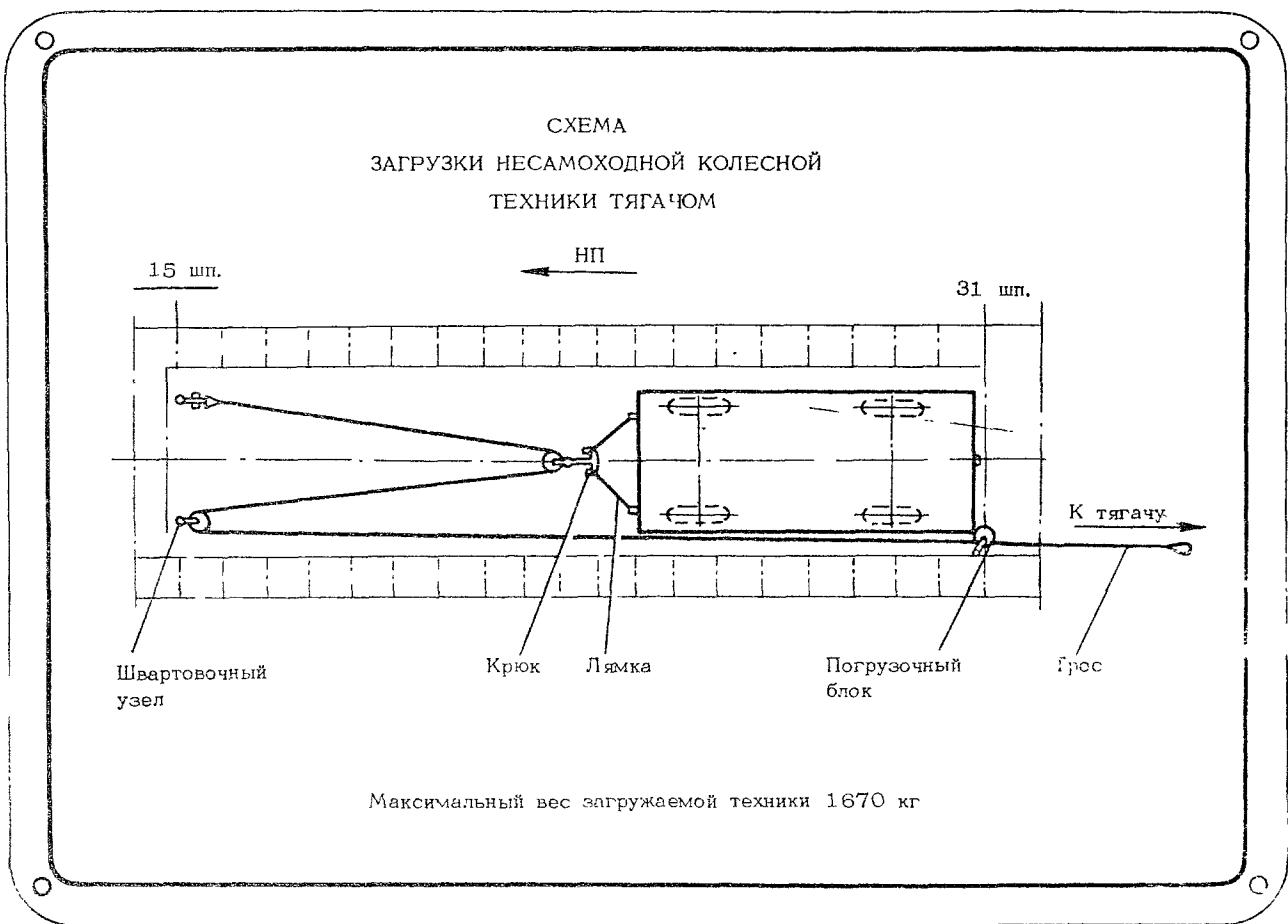


РИС. I. СХЕМА ПОГРУЗКИ НЕСАМОХОДНОЙ КОЛЕСНОЙ
ТЕХНИКИ ТЯГАЧОМ

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

В грузовой кабине самолета установлены трафареты (рис. 2 и 3) со схемами допустимых нагрузок на грузовой пол и схемой бортового погружочного устройства.

К перевозке самолетом допускаются авиатранспортабельные грузы и техника, подготовленные грузоотправителем к перевозке и снабженные:

- схемами размещения и швартовки;
- инструкциями по авиатранспортировке и мерам безопасности;
- инструкциями по нейтрализации и огнетушению и т.п. На транспортируемой технике и грузах (или в прилагаемых к ним формулярах) должны быть указаны полная масса и координаты центра тяжести.

При необходимости применения специальных нештатных средств погружочного оборудования (грузовые распределители, стропы и т.п.) грузоотправитель обязан сам их разработать и прислать к ВИШ отправляемого груза. Электросистема загружаемой в самолет техники должна быть обсосточена, а подрессоривание выключено.

Зазоры между загружаемой техникой и внутренними обводами грузовой кабины должны быть не менее 150 мм.

Транспортировка опасных грузов должна выполняться в соответствии с "Правилами перевозки опасных грузов воздушным транспортом".

При погрузке грузов и техники в самолет запрещается:

- находиться позади загружаемой техники при движении ее по рампе;
- въезжать на самоходной технике в грузовую кабину с разгона;
- швартовать технику и грузы за узлы, расположенные на рампе грузового люка;
- закрывать грузовой люк до удаления из кабины выхлопных газов от двигателей самоходной техники.

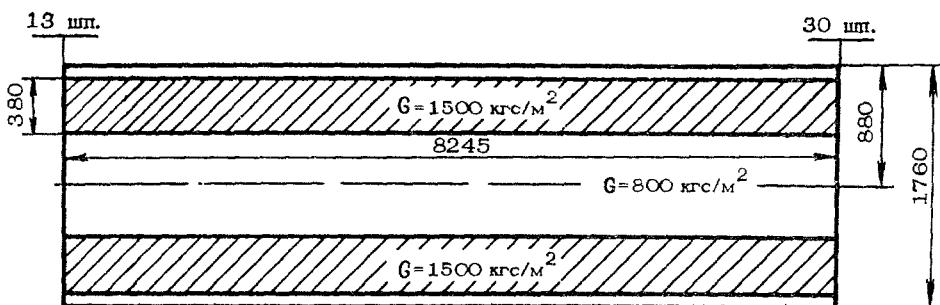
Погрузка производится только по команде руководителя погрузки. Исключением является команда "Стоп", которую может подать каждый, заметивший опасность для людей или техники.

Общая масса транспортируемой техники, включая сопровождающих и швартовочные приспособления, не должна превышать максимальной грузоподъемности самолета. На транспортируемой технике должно быть достаточное количество узлов для крепления ее в грузовой кабине самолета.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

СХЕМА
ДОПУСТИМЫХ НАГРУЗОК НА ГРУЗОВОЙ ПОЛ



1. При погрузке и транспортировке допускаемая нагрузка на ось техники $G=1420$ кгс на участке длиной 8245 мм.
2. Допускаемая нагрузка на погонный метр длины пола $P=1000$ кгс/п.м
3. Разрушающая нагрузка на швартовочный узел $P=3000$ кгс

.6511-1

РИС. 2 СХЕМА ДОПУСТИМЫХ НАГРУЗОК НА ГРУЗОВОЙ ПОЛ

БОРТОВОЕ ПОГРУЗОЧНОЕ УСТРОЙСТВО

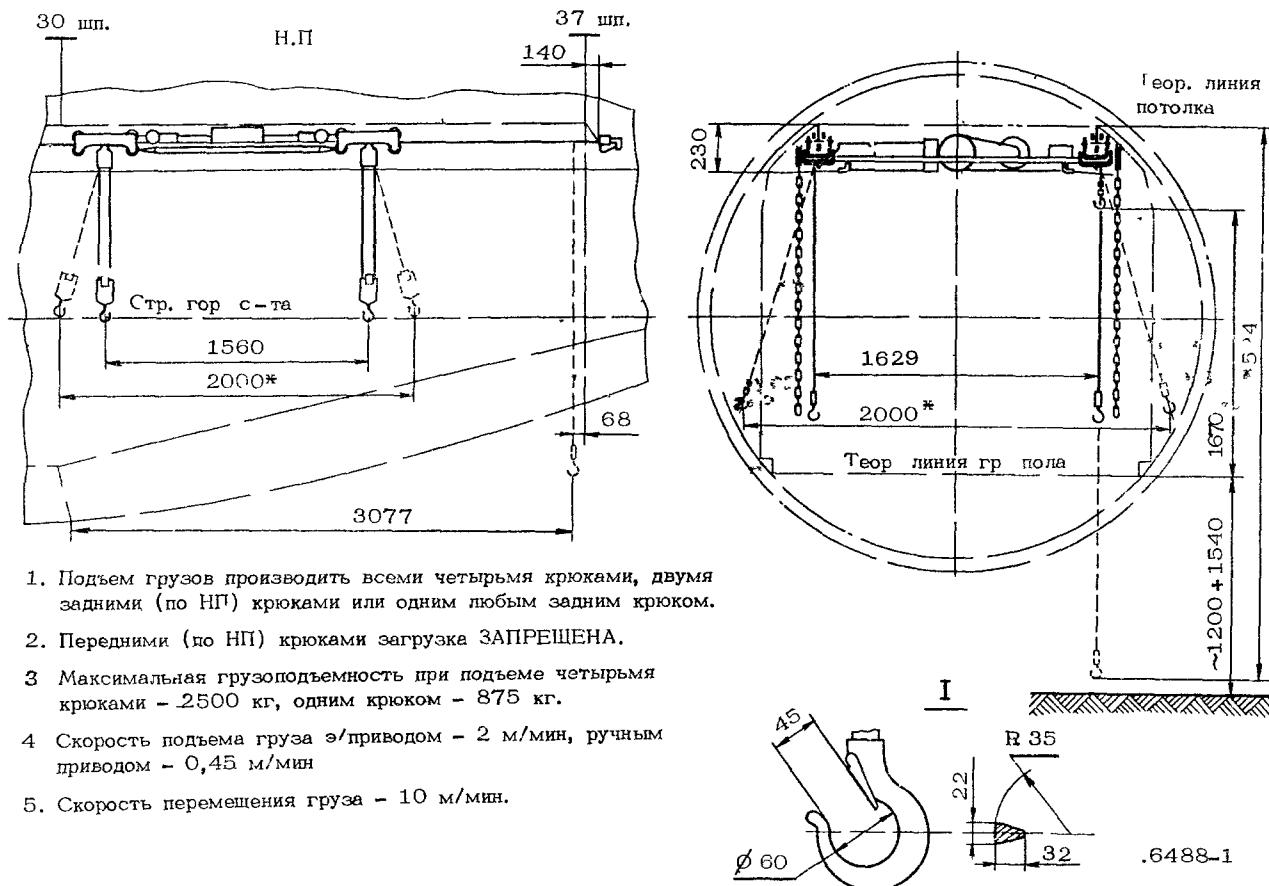


РИС. 3. СХЕМА БОРТОВОГО ПОГРУЗОЧНОГО УСТРОЙСТВА

* Максимальный размер между крюками при подсоединении груза.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.2. Подготовка самолета к погрузке (выгрузке) грузов

Перед погрузкой (выгрузкой) самолета:

- убедитесь, что упорные колодки установлены под основные опоры шасси самолета;
- подключите к бортсети самолета аэродромный источник трехфазного тока напряжением 200/115 В и постоянного тока напряжением 27 В.

При отсутствии аэродромного источника электропитания допускается подключение ВСУ на бортсеть самолета;

- подключите к гидросистеме самолета аэродромный гидроагрегат.

При отсутствии аэродромного гидроагрегата подключите ВСУ на бортсеть самолета и включите электроприводную насосную станцию, нажав на кнопку НС;

- включите освещение грузовой кабины и грузового люка при работе в ночное время;
- установите гидравлические опоры под порогом грузовой кабины (порядок установки опор показан на трафарете, расположенному на крышке люка левого обтекателя шасси);
- выставьте самолет в горизонтальное положение и устраниьте крен с помощью гидравлических опор (см. порядок выполнения операций на трафаретах пульта управления опорами);
- откройте грузовой люк со сдвигом рампы под фюзеляж при подготовке самолета к погрузке грузов с помощью бортового погрузочного устройства.

Управление осуществляйте с электрощитка на левом борту грузовой кабины.

ВНИМАНИЕ! ПЕРЕД ОТКРЫТИЕМ ГРУЗОВОГО ЛЮКА ВСТАНЧ С СИВОРКИ ОСНОВНЫХ ОПОР ШАССИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАКРЫТЫ;

- откройте грузовой люк с опусканием рампы при подготовке самолета к погрузке курской техники. Управление осуществляйте с гидропульта на левом борту грузовой кабины.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.3. Погрузка грузов (в том числе в контейнерах УАК-2,5

или спакетированных на поддонах ПА-2,5) в самолет

с помощью бортового погрузочного устройства

При погрузке:

- подготовьте самолет к загрузке согласно п. 9.4.2;
- установите БПУ (рис. 4) в проеме грузового люка (крайнее заднее положение);
- выпустите тросы механизмов подъема груза на полную длину до срабатывания микротильтов. При этом следите, чтобы тросы в процессе выпуска постоянно находились под нагрузкой от свободно висящих на них крюковых подвесок (или создавайте нагрузку на тросы рукой);
- подергивая за трос, вручную устраните возможную слабину на оставшихся 2...3 витках троса на барабане;
- осуществите намотку тросов на барабаны механизмов подъема до срабатывания микротильтов при тех же условиях (наличие нагрузки на тросах), что и при выпуске;
- подвезите к порогу грузовой кабины самолета груз (контейнер, поддон) на транспортном средстве, имеющем высоту рабочей поверхности грузовой платформы над уровнем земли не более 1450 мм и максимальную ширину 2500 мм (тележка, автомобиль ГАЗ-51, ГАЗ-53, ЗИЛ-130).

Для обеспечения подхода транспортного средства с контейнером УАК-2,5 к порогу грузовой кабины поднимите хвостовую часть самолета при помощи гидравлических опор на высоту, обеспечивающую свободный проход контейнера с зазором между ним и конструкцией грузолюка не менее 150 мм.

ВНИМАНИЕ! КОНТЕЙНЕР УАК-2,5 РАЗМЕЩАЕТСЯ В ГРУЗОВОЙ КАБИНЕ САМОЛЕТА ДВЕРНЫМИ СТВОРКАМИ К ЛЕВОМУ БОРту САМОЛЕТА;

-- опустите крюковые замки БПУ на необходимую высоту над грузом;

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! ПРИ ОПУСКАНИИ КРЮКОВЫХ ПОДВЕСОК НЕ ДОПУСКАЙТЕ ИХ УКЛАДЫВАНИЯ НА ПРЕГРАДУ (ГРУЗ, ПОЛ ГРУЗОВОЙ КАБИНЫ И Т.П.);

- закрепите стропы 6 (рис. 4) за такелажные узлы груза. При погрузке контейнера УАК-2,5 стропы закрепите за нижние угловые фитинги;
- закрепите стропы 6 за крюки крюковых подвесок, свободно висящих на тросах;
- поднимите груз (контейнер, поддон) на 50-100 мм над поверхностью платформы транспортного средства, при этом подъем осуществляйте сначала передними по полету крюками, и только убедившись, что нагрузка на них в допустимых пределах – поднимите груз задними крюками;

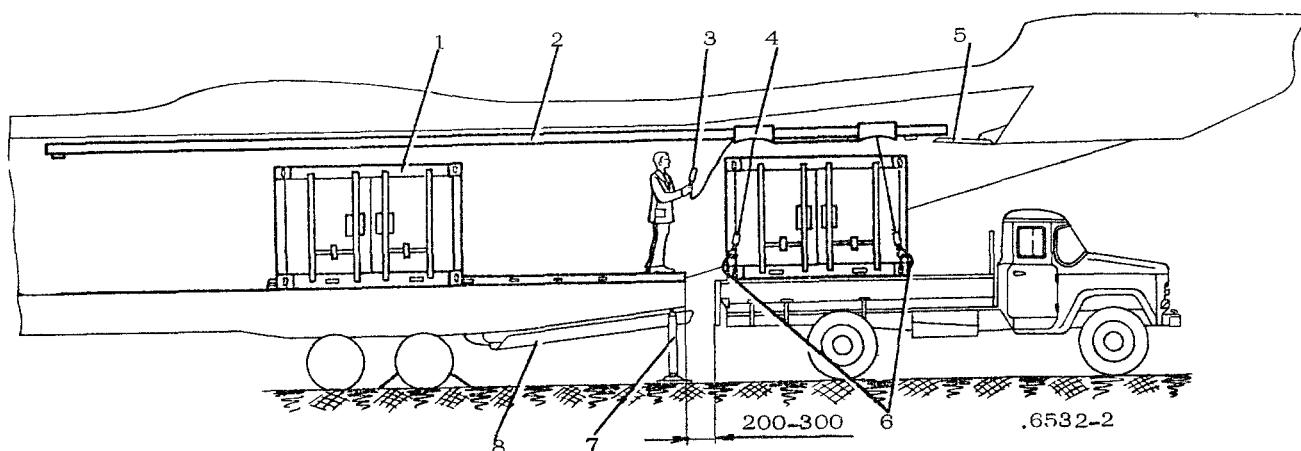


РИС. 4. СХЕМА ПОГРУЗКИ КОНТЕЙНЕРОВ В САМОЛЕТ:

- | | |
|--|--------------------------|
| 1 - контейнер | 5 - гермошток |
| 2 - рельсы БПУ | 6 - стропы БПУ |
| 3 - пульт управления ПУТ-ГАМ | 7 - гидравлическая опора |
| 4 - бортовое погрузочное
устройство | 8 - рампа |

- ВНИМАНИЕ! 1. МАССА ПОДНЯТОГО ГРУЗА ПО ПОКАЗАНИЯМ БЛОК-ДИНАМОМЕТРОВ КРЮКОВЫХ ПОДВЕСОК НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ 2500 кг, А НАГРУЗКА НА ЛЮБОЙ ИЗ ОТДЕЛЬНО ВЗЯТЫХ КРЮКОВ НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ 900 кгс (9000 Н).
2. ПРИ СРАБАТЫВАНИИ ОГРАНИЧИТЕЛЕЙ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ (ПРИ ПОДЪЕМЕ ГРУЗА ОТ ЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ПРИВОДА) УСТАНОВИТЕ ПРИЧИНУ ПУТЕМ ПРОВЕРКИ ПОКАЗАНИЙ БЛОК-ДИНАМОМЕТРОВ КРЮКОВЫХ ПОДВЕСОК. ЕСЛИ ПЕРЕГРУЖЕН ОДИН ИЗ КРЮКОВ (НАГРУЗКА БОЛЕЕ 900 кгс), ИЗМЕНИТЕ ПОЛОЖЕНИЕ ЦЕНТРА МАССЫ ГРУЗА ОТНОСИТЕЛЬНО КРЮКОВ ;

- переместите груз к порогу грузовой кабины;

ВНИМАНИЕ! ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОЛОМКИ ГЕРМОШТОЛКИ ГРУЗОВОГО ЛЮКА ПРИ ПОДЪЕМЕ ГРУЗА РАССТОЯНИЕ ОТ ГРУЗА ДО ПОРОГА ГРУЗОВОЙ КАБИНЫ САМОЛЕТА ДОЛЖНО БЫТЬ НЕ БОЛЕЕ 400 мм;

- поднимите груз над полом грузовой кабины на высоту не менее 50 мм, а контейнер УАК-2,5 - до срабатывания ограничителей подъема груза на БПУ;
- переместите груз с помощью БПУ в грузовую кабину самолета и опустите его на пол;
- отсоедините крюковые подвески со стропами от груза.

При перевозках грузов в контейнере УАК-2,5 самолетом, оборудованным в вариант визуальной ледовой разведки, контейнер переместите в грузовую кабину и опустите его на пол между шпангоутами № 25-29 и сместите контейнер в сторону левого борта на 150 мм, для чего:

- отсоедините передние крюковые подвески БПУ от строп подъема контейнера, при этом задние крюковые подвески оставьте закрепленными за стропы;

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- переместите БПУ назад до выхода задних крюковых подвесок за обводы контейнера;
- вверните одинарный швартовочный узел в гнездо, расположенное в полу по шпангоуту № 24 с левой стороны от оси симметрии самолета, и закрепите один крюк швартовочного ремня за кольцо швартовочного узла, а второй крюк ремня – за строп, проложенный в передний правый нижний фитинг контейнера, и затяните швартовочный ремень, закройте замок и введите законцовку ремня в скобу замка;
- вверните одинарный швартовочный узел в гнездо, расположенное в полу по шпангоуту № 29 с левой стороны от оси симметрии самолета, и закрепите один крюк швартовочного ремня за кольцо швартовочного узла, а второй крюк ремня – за кольца швартовочной лямки, проложенной в задний правый нижний фитинг контейнера, затяните швартовочный ремень, закройте замок и введите законцовку в скобу замка;
- приподнимите задними крюковыми подвесками БПУ задний край контейнера на 30–40 мм от пола;
- подтяните за верхнюю ветвь швартовочного ремня, закрепленного за швартовочный узел по шпангоуту № 29, до смещения края контейнера к левому борту на 150 мм (до совмещения края контейнера с линией трафарета, нанесенного на пол) и, не снимая нагрузки на ремень, опустите край контейнера на пол по разметке;
- подтяните швартовочные ремни, закрепленные за швартовочные узлы по шпангоутам № 24 и 29, закройте замки и введите законцовки ремней в скобы замков;
- отсоедините задние крюковые подвески от контейнера;
- снимите с БПУ заднюю по полету сумку хранения цепи ручного привода механизма подъема груза, во избежание зацепления ее за контейнер;
- сместите БПУ вперед до полного выхода передних крюковых подвесок за переднюю плоскость контейнера;
- закрепите передние крюковые подвески БПУ за стропы, проложенные в нижние передние фитинги контейнера, и приподнимите при помощи БПУ передний край контейнера на 30–40 мм;
- подтяните за верхнюю ветвь швартовочного ремня, закрепленного за швартовочный узел по шпангоуту № 24, до смещения края контейнера к левому борту на 150 мм (до совмещения края контейнера с линией трафарета, нанесенного на пол) и, не снимая нагрузки на ремень, опустите край контейнера на пол по разметке трафарета;
- отсоедините крюковые подвески со стропами БПУ от контейнера;
- установите на БПУ заднюю по полету сумку хранения цепи ручного привода механизма подъема груза;
- вверните швартовочные узлы в гнезда грузового пола и закрепите контейнер к полу при помощи швартовочных ремней, лямок и хомутов согласно рис. 5, для чего:
 - а) набросьте сверху на контейнер швартовочные хомуты;

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- б) закрепите швартовочные ремни за хомуты при помощи лямок и закрепите крюки швартовочных ремней за швартовочные узлы;
- в) натяните швартовочные ремни;
- г) проложите лямки в верхних угловых фитингах контейнера и закрепите крюки швартовочных ремней за кольца лямок и кольца швартовочных узлов;
- д) натяните швартовочные ремни.

При перевозках грузов в контейнерах УАК-2,5 самолетом, оборудованным в грузовой вариант, размещение и швартовка контейнеров осуществляется согласно схеме рис. 8.

Швартовка спакетированных грузов на полу грузовой кабины осуществляется при помощи швартовочных сеток согласно схемам рис. 6, 7 и 9. Пакеты мелких грузов обвязываются стяжными ремнями (см. рис. 9) и накрываются швартовочной сеткой. При формировании пакета из мелких грузов более тяжелые грузы укладывайте вниз. Переднюю часть пакета (по полету) формируйте из более длинных габаритных ящиков и обвязывайте их в поперечном направлении двумя стяжными ремнями. Края сетки должны перекрывать верхний край нижнего ряда грузов не менее чем на 50 мм, чтобы при натяжении сетки нижний ряд грузов не оказался вне сетки. Швартовочный ремень крепится к сетке через лямку, которую необходимо продевать через две несоседние ячейки сетки;

- погрузите и зашвартуйте остальные грузы, после чего поднимите крюковые подвески в крайнее верхнее положение и пристегните крюки подвесок ремнями к штангам рамы БПУ;
- навесьте пульт управления ПУТ-ЛАМ на раму БПУ;
- осмотрите элементы грузового люка;
- закройте грузовой люк;
- установите гидравлические опоры в походное положение;
- отключите аэродромный источник питания от бортсети;
- отключите аэродромный гидроагрегат от гидросистемы самолета.

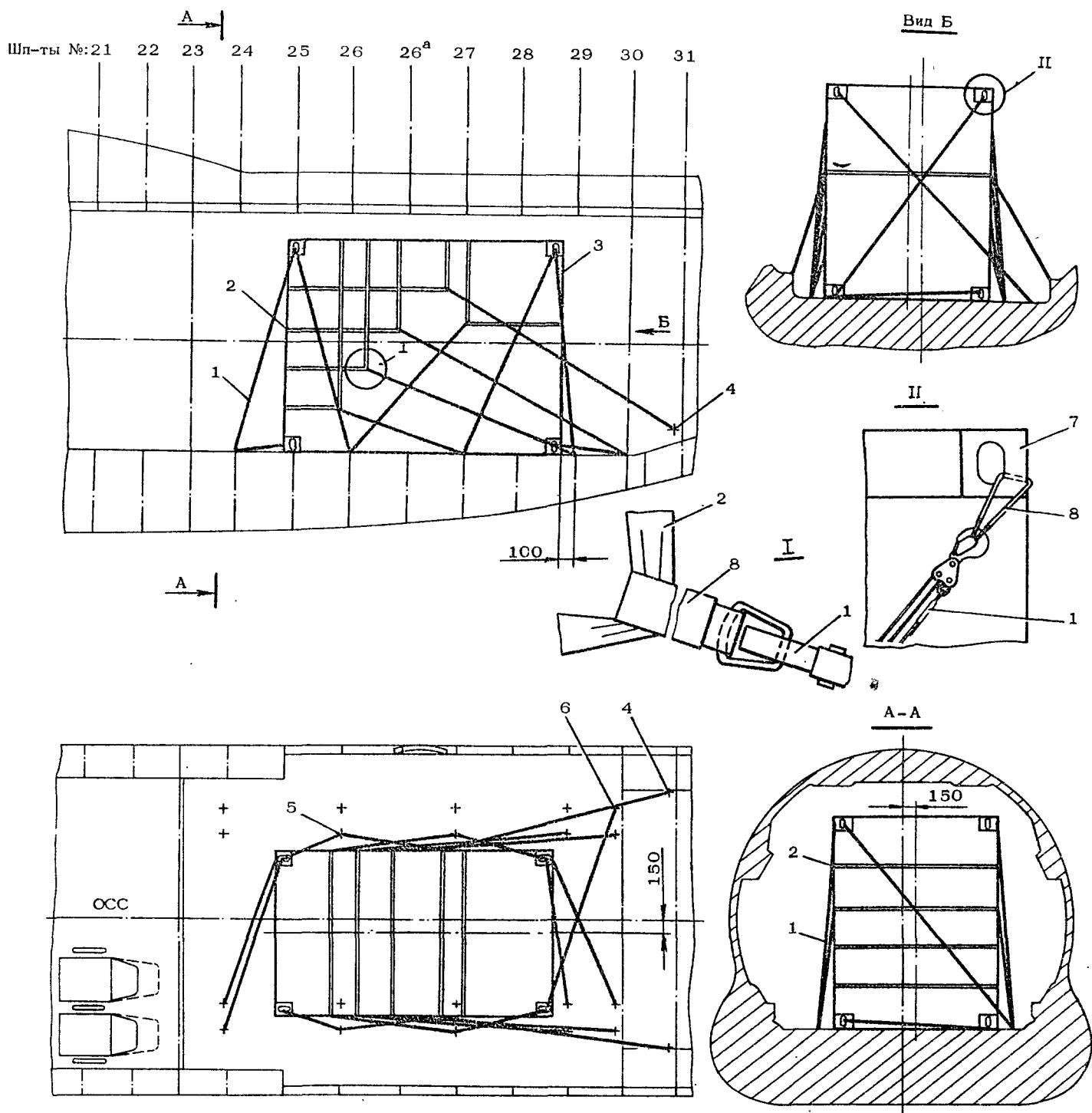


РИС. 5. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ И ШВАРТОВКИ КОНТЕЙНЕРА УАК-2,5:

- | | |
|--|---------------------------------|
| 1 - швартовочный ремень | 5 - двойной швартовочный узел |
| 2 - швартовочный хомут | 6 - одинарный швартовочный узел |
| 3 - контейнер УАК-2,5 | 7 - фитинг контейнера |
| 4 - швартовочное гнездо на
балке грузового люка | 8 - швартовочная лямка |

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

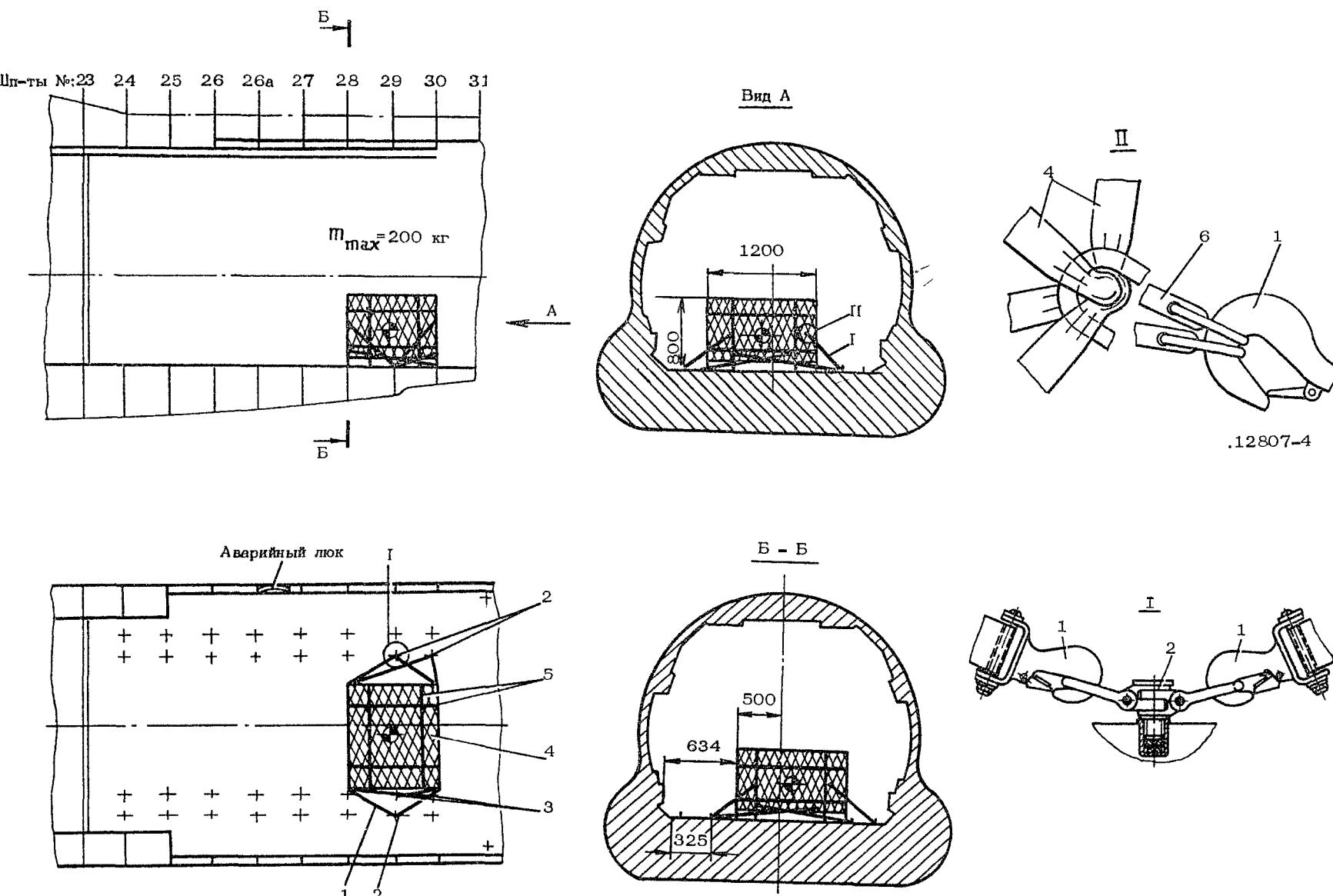


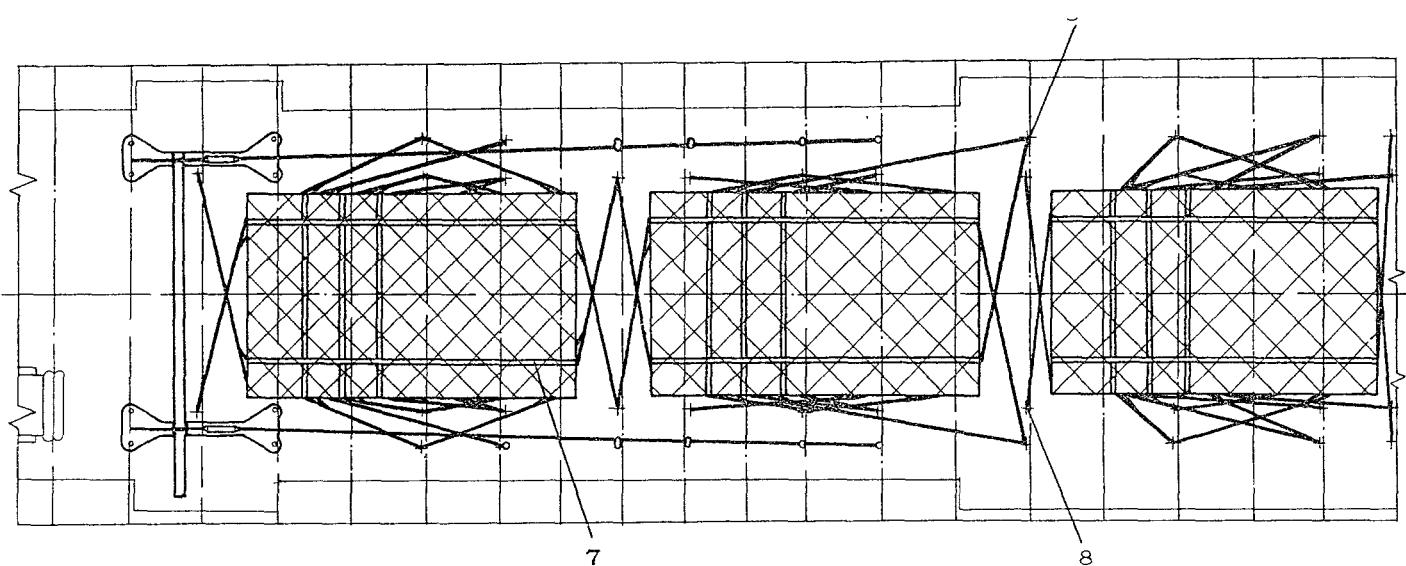
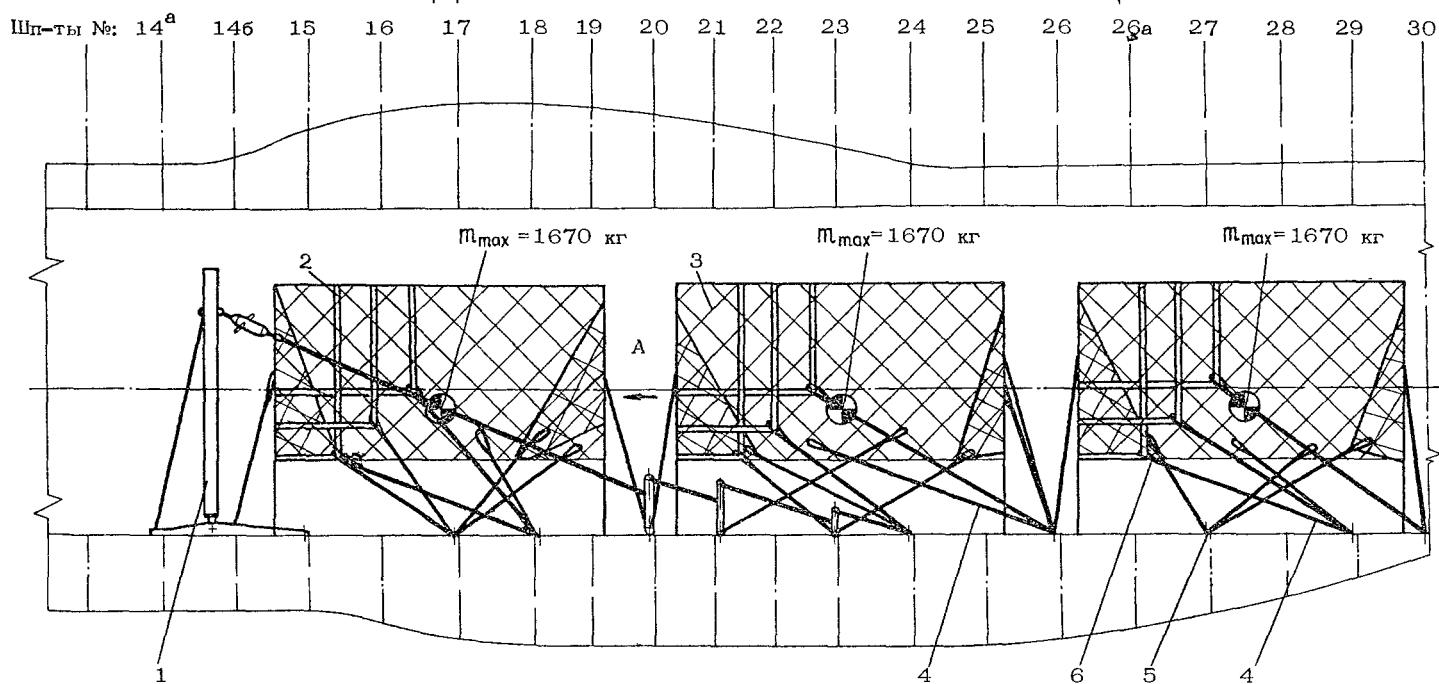
РИС. 6. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ШВАРТОВКИ ГРУЗА МАССОЙ 200 КГ В ВАРИАНТЕ СОВМЕСТНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ЛЮДЕЙ И ГРУЗОВ:

- 1 - швартовочный ремень
- 2 - двойной швартовочный узел
- 3 - одинарные швартовочные узлы

- 4 - швартовочная сетка
- 5 - стяжные ремни
- 6 - лямка

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



Вид А

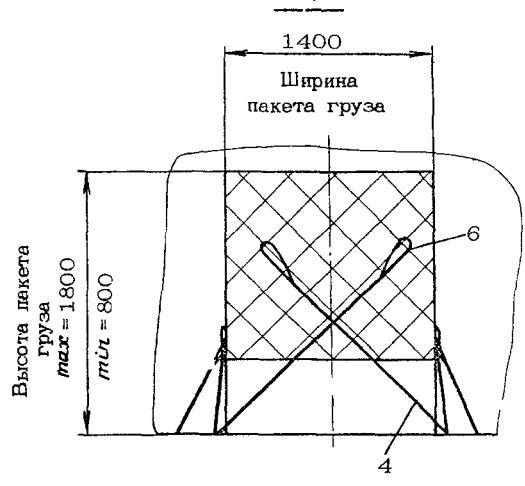


РИС. 7. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ И ШВАРТОВКИ ГРУЗОВ НА ПОЛУ ПОД ШВАРТОВОЧНЫМИ СЕТКАМИ:

- 1 - барьерная стенка
- 2 - швартовочный хомут
- 3 - швартовочная сетка
- 4 - швартовочный ремень
- 5 - двойной швартовочный узел
- 6 - швартовочная лямка
- 7 - стяжной ремень
- 8 - одинарный швартовочный узел

АИ-74

Руководство по летной эксплуатации

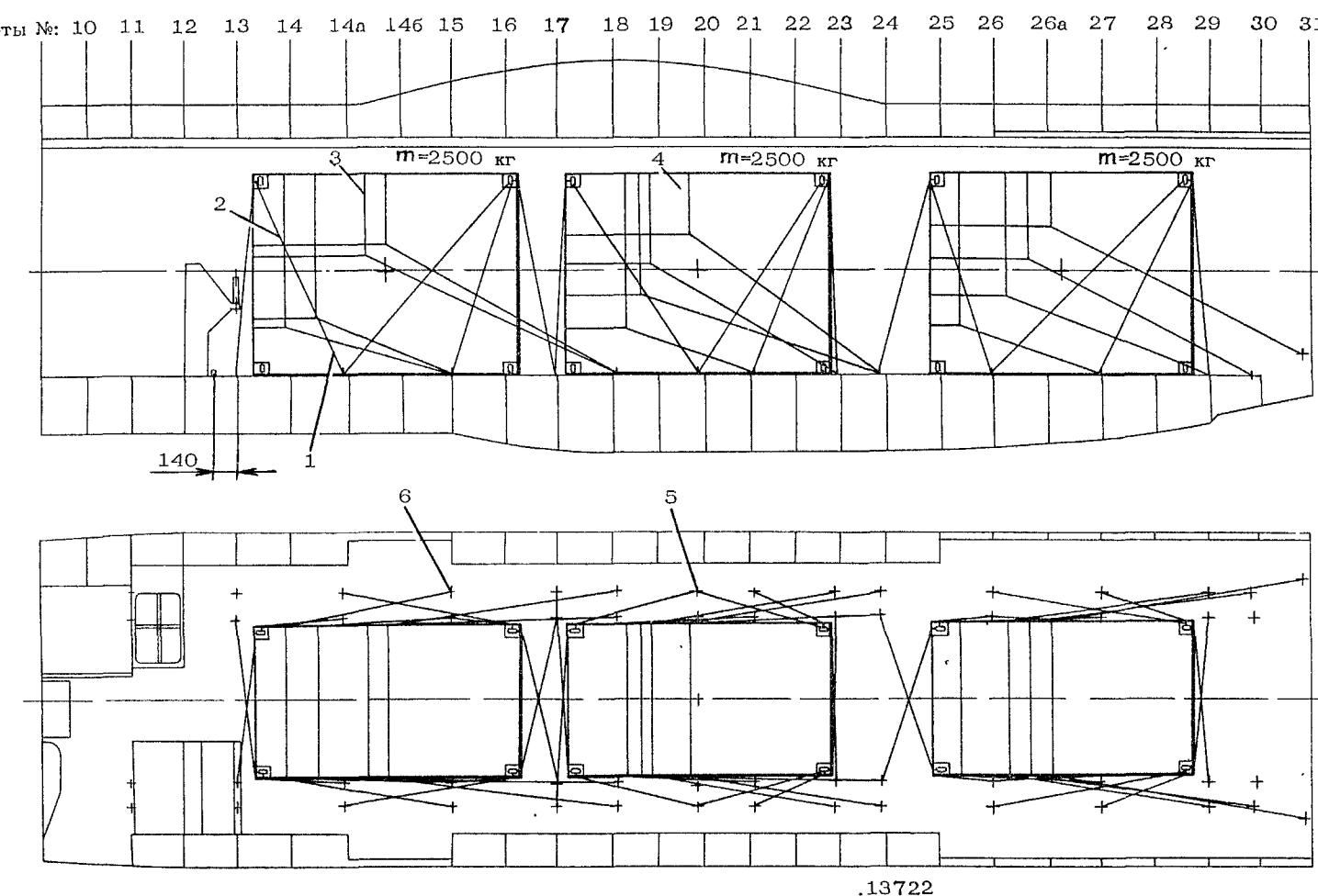
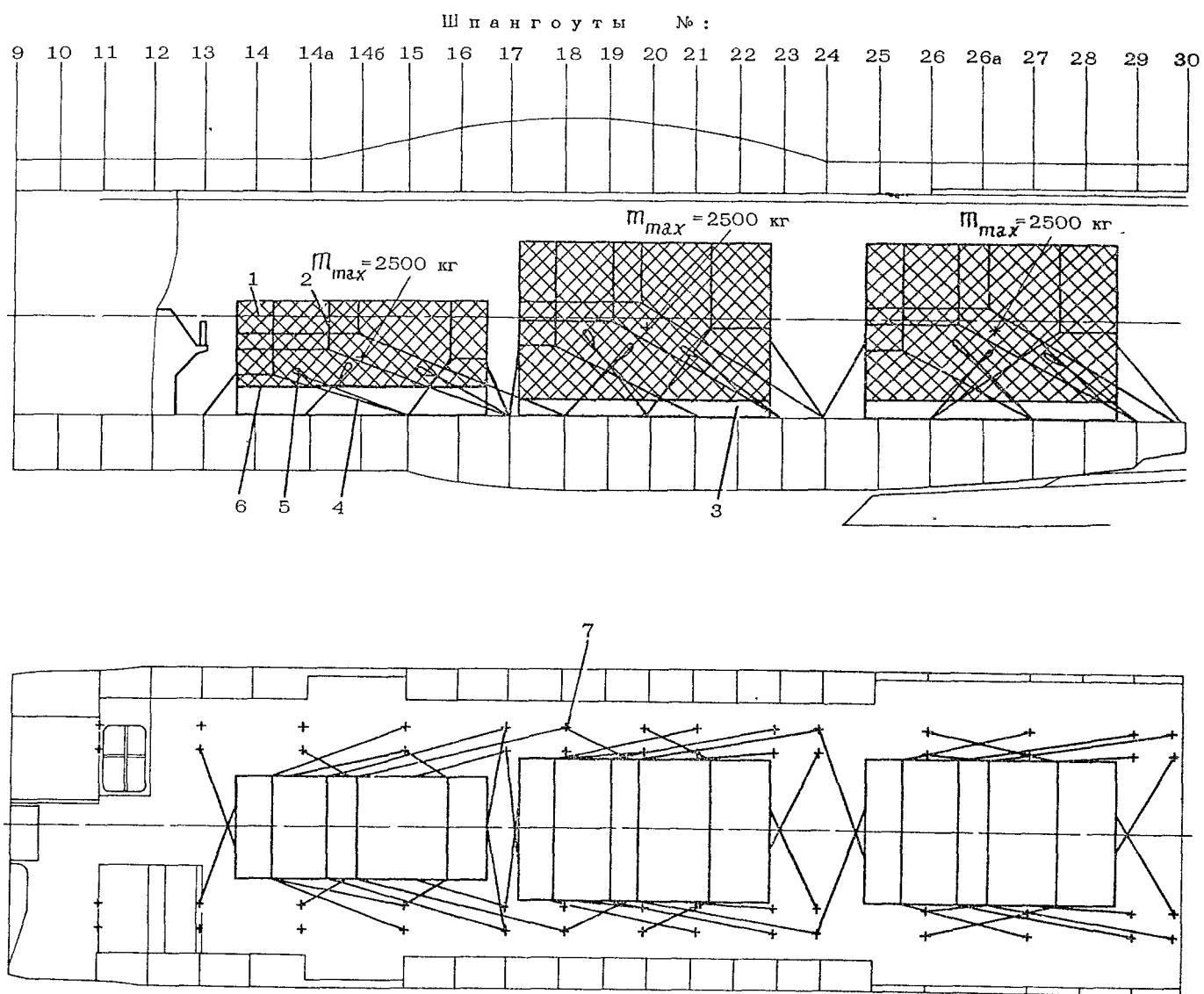


РИС. 8. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ И ШВАРТОВКИ КОНТЕЙНЕРОВ УАК-2.5 ОБЩЕЙ МАССОЙ 7500 КГ:

1-швартовочный ремень; 2-швартовочная лямка; 3-швартовочный хомут;
4-контейнер; 5-двойной швартовочный узел; 6-одинарный швартовочный
узел.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



.13722-1

РИС. 9. СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ И ШВАРТОВКИ ГРУЗОВ ОБЩЕЙ МАССОЙ 7500 КГ:

1-швартовочная сетка; 2-швартовочный хомут; 3-поддон;
4-швартовочный ремень; 5-швартовочная лямка; 6-стяжной
ремень; 7-двойной швартовочный узел.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.4. Выгрузка грузов (в том числе в контейнерах УАК-2,5 или спакетированных на поддонах ПА-2,5) из самолета с помощью бортового погрузочного устройства

При выгрузке грузов:

- подготовьте самолет к выгрузке согласно п. 9.4.2;
- установите транспортное средство у порога грузовой кабины самолета на расстояние 200...300 мм от порога (см. рис. 4), транспортное средство должно иметь высоту рабочей поверхности грузовой платформы над уровнем земли не более 1450 мм и максимальную ширину 2500 мм (тележка, автомобиль типа ГАЗ-51, ГАЗ-53, ЗИЛ-130);
- расшвартуйте груз, для чего:
 - а) ослабьте натяжение швартовочных ремней;
 - б) отсоедините швартовочные ремни от швартовочных узлов и швартовочных лямок;
 - в) снимите хомуты, швартовочные лямки и швартовочные сетки, если груз швартовался сеткой;
- выпустите тросы механизмов подъема груза на БПУ на полную длину до срабатывания микровыключателей. При этом следите, чтобы тросы в процессе выпуска постоянно находились под нагрузкой от свободно висящих на них крюковых подвесок (или создайте нагрузку на тросы рукой);
- подергивая за трос вручную, устраните возможную слабину на оставшихся 2...3 витках троса на барабане;
- осуществите намотку тросов на барабаны механизмов подъема до срабатывания микровыключателей при тех же условиях (наличие нагрузки на тросах), что и при выпуске;
- закрепите стропы за такелажные узлы груза;
- закрепите стропы за крюки крюковых подвесок, свободно висящих на тросах.

При выгрузке контейнера УАК-2,5 из самолета, оборудованного в вариант визуальной ледовой разведки (при перевозке пассажиров), сдвиньте контейнер от левого борта к правому с места его установки, для чего:

- а) установите БПУ над контейнером так, чтобы передние крюковые подвески находились за передней (по полету) плоскостью контейнера, и закрепите передние крюковые подвески с помощью строп за нижние угловые фитинги контейнера;
- б) поднимите передний край контейнера при помощи БПУ на 30-40 мм от пола, при этом передняя сторона контейнера должна сдвинуться к оси симметрии самолета;
- в) опустите передний край контейнера на пол и отсоедините передние крюковые подвески от строп подъема контейнера;
- г) переместите БПУ назад до полного выхода задних крюковых подвесок за обводы контейнера и закрепите задние крюковые подвески с помощью строп за нижние угловые фитинги контейнера;

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- д) поднимите задний край контейнера при помощи БПУ на 30–40 мм от пола, при этом задняя сторона контейнера должна сдвинуться к оси симметрии самолета;
- е) опустите задний край контейнера на пол и переместите БПУ вперед до установки его посередине над контейнером;
- ж) закрепите передние крюковые подвески БПУ с помощью строп за нижние угловые фитинги контейнера;
- поднимите груз (контейнер, поддон) на 50...100 мм над полом грузовой кабины, при этом подъем осуществляйте сначала передними (по полету) крюками, и только убедившись, что нагрузка на них в допустимых пределах, поднимите груз задними крюками;
 - поднимите груз над полом грузовой кабины на высоту не менее 50 мм, а контейнер УАК-2,5-до срабатывания ограничителей подъема груза на БПУ;
 - переместите БПУ с грузом в заднее положение и опустите груз на платформу транспортного средства;
 - отсоедините крюковые подвески со стропами от груза.
- При выгрузке контейнера УАК-2,5 после поднятия его над полом грузовой кабины до срабатывания ограничителей подъема груза на БПУ:
- а) переместите БПУ с контейнером в заднее положение и при удалении контейнера от порога на расстоянии 300...400 мм остановите БПУ;
- ВНИМАНИЕ!** ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПОЛОМКИ ГЕРМОЩИТКА ГРУЗОВОГО ЛЮКА ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПЕРЕМЕЩАТЬ БПУ В КРАЙНЕЕ ЗАДНЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ С КОНТЕЙНЕРОМ, ПОДНЯТЫМ ДО СРАБАТЫВАНИЯ ОГРАНИЧИТЕЛЕЙ ПОДЪЕМА ГРУЗА.
- б) опустите контейнер на 150...200 мм и переместите БПУ в крайнее заднее положение;
- в) опустите контейнер на платформу транспортного средства;
- г) отсоедините крюковые подвески со стропами от контейнера;
- д) поднимите хвостовую часть самолета с помощью гидравлических опор на высоту, обеспечивающую свободный выход контейнера из-под хвостовой части самолета;
- е) отвезите контейнер;
- выгрузите остальные грузы;
 - осмотрите элементы грузового люка;
 - закройте грузовой люк;
 - уберите гидравлические опоры в походное положение;
 - установите БПУ в походное положение, для чего:
 - а) поднимите крюковые подвески вверх до отказа;
 - б) пристегните крюки подвесок ремнями к штангам рамы БПУ;
 - в) навесьте пульт управления на раму БПУ;
 - уберите швартовочные ремни, лямки, хомуты, швартовочные сетки, швартовочные узлы и стяжные ремни в походное положение;
 - отключите аэродромный источник электропитания от бортсети;
 - отключите аэродромный гидроагрегат от гидросистемы самолета.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.5. Погрузка несамоходной колесной техники в самолет с помощью тягача

При погрузке техники:

- подготовьте самолет к погрузке.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОГРУЗКЕ ТЕХНИКИ ШИРИНОЙ БОЛЕЕ 1960 мм НЕОБХОДИМО ОТСОЕДИНИТЬ ШТАНГИ ОТ РАМЫ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ГРУЗОВОГО ЛЮКА И УЛОЖИТЬ НА ЛОЖЕМЕНТЫ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ НА БОРТУ У ШПАНГОУТА № 37. ПЕРЕД ЗАКРЫТИЕМ ГРУЗОЛЮКА ПОДСОЕДИНЯТЕ ШТАНГИ К РАМЕ, ЗАФИКСИРОВАВ КРЕПЕЖНЫЙ БОЛТ;

- установите наезды I2 (рис. 10) по колее загружаемой техники;
- вверните швартовочные узлы в гнезда грузового пола рукой до упора, расположив узлы в соответствии с расчетной схемой размещения и швартовки загружаемой техники.

Схема должна рассчитываться грузоотправителем для каждого конкретного варианта погрузки самолета.

При отсутствии расчетной схемы размещения и швартовки располагайте швартовочные узлы с таким расчетом, чтобы после погрузки и швартовки техники центровка самолета не превысила допустимую. При этом общее количество швартовочных ремней определяется по формуле

$$n = 9(m + 0,4),$$

где n – количество швартовочных ремней;

m – масса груза в тоннах.

Полученный по формуле результат увеличьте до ближайшего четного числа.

Швартовочные ремни распределите таким образом:

- от перегрузок назад – 2–4 шт.;
- от боковых перегрузок – 2–4 шт.;
- от перегрузок вперед – остальные ремни, но не менее $1/2$ от общего количества ремней;

– соберите полиспаст на полу грузовой кабины, для чего:

а) закрепите погрузочный блок I6 за швартовочный узел I5, ввернутый в резьбовое гнездо на полу по шпангоуту № 15 у левого борта, и погрузочный блок I7 за швартовочный узел, ввернутый в резьбовое гнездо, расположенное по левому борту в грузовой балке на шпангоуте № 31;

б) закрепите крюк 2 погрузочного троса 3 за швартовочный узел, ввернутый по шпангоуту № 15 у правого борта;

в) размотайте трос с катушки I и растяните его на полу грузовой кабины;

г) перекиньте погрузочный трос через блоки 4, I6 и I7;

– подкатите технику 9, предназначенную для погрузки в самолет, к рампе грузового люка, при этом водило I3 загружаемой техники 9 должно располагаться сзади;

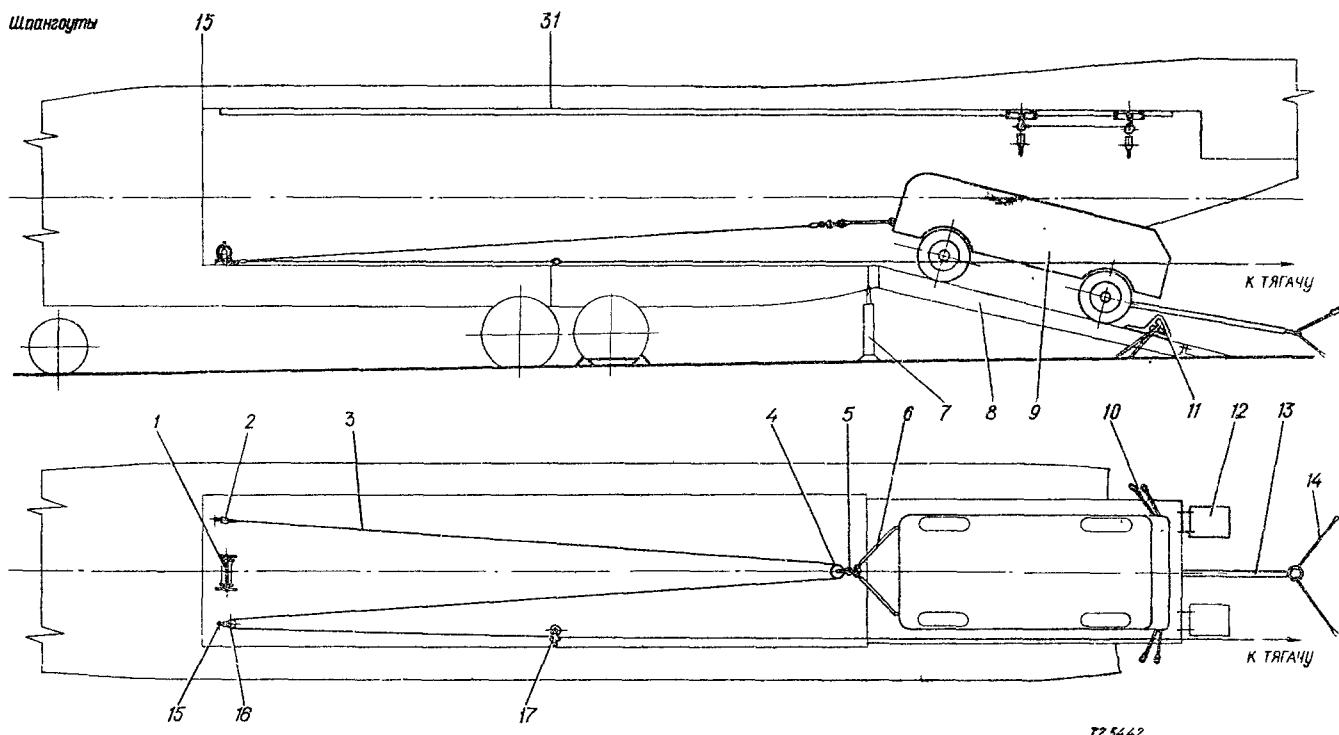


РИС. 10. СХЕМА ПОГРУЗКИ НЕСАМОХОДНОЙ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ ТЯГАЧОМ:

1-катушка для погрузочного троса; 2-крюк троса; 3-погрузочный трос; 4-погрузочный блок; 5-двурогий крюк; 6-швартовочные лямки; 7-гидравлические опоры; 8-рампа; 9-загружаемая техника; 10-швартовочные ремни; 11-упорные колодки; 12-наезд; 13-водило; 14-швартовочные ремни; 15-швартовочный узел; 16,17-погрузочные блоки.

- прикрепите два швартовочных ремня 14 к водилу для управления техникой во время погрузки;
- присоедините погрузочный трос 3 с помощью двурогого крюка 5 и швартовочных лямок 6 к загружаемой технике 9;
- установите тягач слева позади загружаемой техники;
- закрепите погрузочный трос за буксировочный узел тягача;
- соедините упорные колодки 11 между собой с таким расчетом, чтобы расстояние между ними соответствовало ширине колеи загружаемой техники;
- прикрепите к каждой упорной колодке по одному швартовочному ремню 10 в качестве строп сопровождения;
- установите упорные колодки 11 под задние колеса загружаемой техники 9;
- по команде ответственного за погрузку медленным передвижением тягача от самолета выберите слабину погрузочного троса 3 и проверьте:
 - а) надежность крепления крюка 2 погрузочного троса и блоков 4, 16, 17 к швартовочным узлам;

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

б) надежность крепления погрузочного троса к загружаемой технике;

в) надежность крепления стренги погрузочного троса к буксировочному узлу тягача;

- по команде ответственного за погрузку медленным передвижением тягача плавно, без рывков, завезите технику 9 в грузовую кабину в зону горизонтального участка пола. При этом вслед за техникой на расстоянии 100...150 мм от ее задних колес перемещайте упорные колодки II с помощью швартовочных ремней. При помощи водила I3 и швартовочных ремней I4 направляйте технику строго посередине рампы и грузовой кабины. Дозакатку колесной техники в транспортировочное положение на горизонтальном участке пола производите вручную.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ПОГРУЗКЕ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- ИСПОЛЬЗОВАТЬ НЕИСПРАВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ;

- НАХОДИТЬСЯ ПОЗАДИ ЗАГРУЖАЕМОЙ ТЕХНИКИ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ЕЕ ПО РАМПЕ;

- НАХОДИТЬСЯ В ГРУЗОВОЙ КАБИНЕ В ЗОНЕ ПОГРУЗОЧНОГО ТРОСА, КОГДА ТЕХНИКА ДВИЖЕТСЯ ПО РАМПЕ;

- ГРУЗИТЬ ТЕХНИКУ БЕЗ ПОДСТРАХОВКИ УПОРНЫМИ КОЛОДКАМИ;

- зафиксируйте двумя швартовочными ремнями технику от самопроизвольного скатывания вперед или назад и уберите погрузочное оборудование, для чего:

а) отсоедините погрузочный трос 3 от тягача;

б) отсоедините блоки 4, I6, I7 от погрузочного троса 3;

в) намотайте погрузочный трос на катушку I;

г) уложите погрузочное оборудование в нишу под настилом пола между шлангоутами № I4a-I7;

- закрепите технику в грузовой кабине в соответствии с расчетной схемой размещения и швартовки.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ШВАРТОВКЕ НЕОБХОДИМО, ЧТОБЫ:

- УГОЛ НАКЛОНА ШВАРТОВОЧНОГО РЕМНЯ 4 (рис. II) К ГРУЗОВОМУ ПОЛУ БЫЛ В ПРЕДЕЛАХ 15...60°;

- УГОЛ МЕЖДУ КОЛЬЦАМИ ДВОЙНОГО ШВАРТОВОЧНОГО УЗЛА БЫЛ НЕ МЕНЬШЕ 120°;

- ШВАРТОВОЧНЫЕ РЕМНИ НЕ БЫЛИ ПЕРЕКРУЧЕНЫ;

- ВМЕСТЕ С ТАКЕЛАЖНЫМ УЗЛОМ 7 (ИЛИ ОСЬЮ, БАЛКОЙ И Т.Д.) ПОД ЛЯМКУ 6 НЕ ПОПАДАЛИ НЕСИЛОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЗАГРУЖАЕМОЙ ТЕХНИКИ.

Порядок швартовки:

а) выключите подпрессоривание техники с помощью устройств, входящих в комплект оборудования техники;

б) отверните на угол не более 180° одинарные швартовочные узлы, ввернутые в пол до отказа;

в) закрепите швартовочные ремни 4 крюком 2 за швартовочные узлы I. При этом крюк 2 следует вводить в кольцо швартовочного узла сверху;

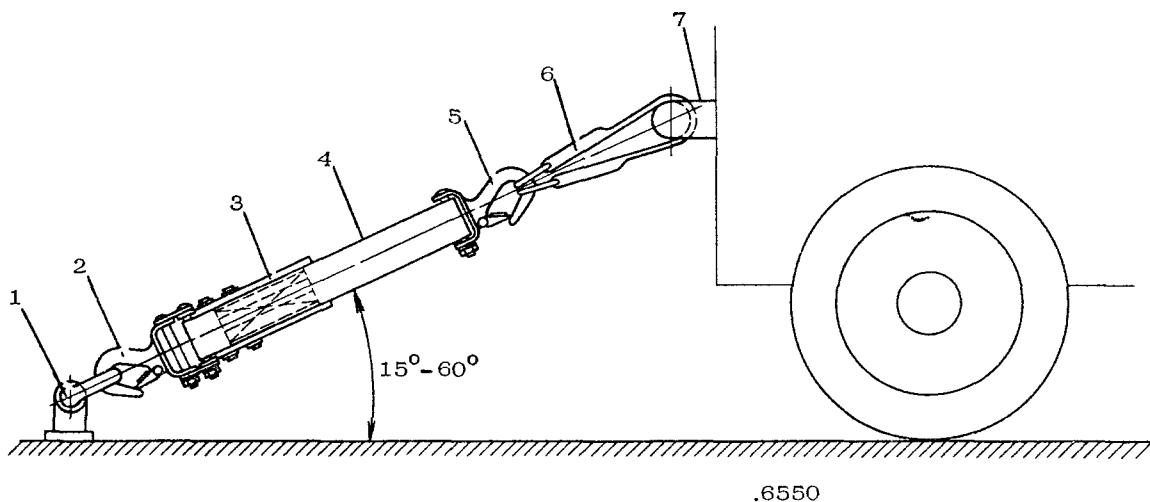


РИС. II. ШВАРТОВКА КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ:

1 - швартовочный узел	5 - крюк ремня
2 - крюк швартовочного ремня	6 - швартовочная лямка
3 - замок швартовочного ремня	7 - такелажный узел
4 - швартовочный ремень	загружаемой техники

- г) отрегулируйте длину швартовочного ремня с помощью замка 3;
д) проденьте швартовочную лямку 6 в такелажный узел 7 загружаемой техники.

ПРИМЕЧАНИЕ. В зависимости от расчетной схемы швартовки загружаемой техники швартовочные лямки 6 могут крепиться за колесную ось техники или какой-либо силовой элемент конструкции техники;

е) закрепите швартовочный ремень 4 за лямку 6. При этом крюк 5 следует вводить в кольца лямки сверху;

ж) по окончании установки швартовочных ремней натяните их вручную.

При этом, во избежание смещения техники, натягивать следует одновременно те ремни, которые закреплены на диаметрально противоположных узлах техники;

- осмотрите элементы грузового люка;
- установите наезды I2 (см. рис. I0) в походное положение и закройте грузовой люк;
- установите гидравлические опоры 7 в походное положение;
- отключите от бортсети аэродромный источник питания;
- отключите от гидросистемы самолета аэродромный гидроагрегат.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.6. Выгрузка несамоходной техники из самолета с помощью тягача

При выгрузке техники:

- подготовьте самолет к выгрузке;

ВНИМАНИЕ! ПРИ ВЫГРУЗКЕ ТЕХНИКИ ШИРИНОЙ БОЛЕЕ 1960 мм НЕОБХОДИМО ОТСОЕДИНИТЬ ШТАНГИ ОТ РАМЫ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ГРУЗОВОГО ЛЮКА И УЛОВИТЬ НА ЛЮБЕМЕНТЫ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ НА БОРТУ У ШП. № 37. ПЕРЕД ЗАКРЫТИЕМ ГРУЗОЛЮКА ПОДСОЕДИНИТЕ ШТАНГИ К РАМЕ, ЗАФИКСИРОВАВ КРЕПЕЖНЫЙ БОЛТ.

- установите наезды I2 (см. рис. 10) по колее выгружаемой техники;

- установите тягач позади самолета с таким расчетом, чтобы выгружаемая техника могла съехать с рамы в стороне от тягача;

- соберите полиспаст на полу грузовой кабины, для чего:

а) закрепите погрузочный блок I6 за швартовочный узел I5, ввернутый по шпангоуту № I5 у левого борта;

б) закрепите погрузочный блок I7 за швартовочный узел, ввернутый по шпангоуту № 31 у левого борта;

в) закрепите крюк 2 погрузочного троса 3 за швартовочный узел, ввернутый по шпангоуту № I5 у правого борта;

- г) размотайте трос с катушки I и растяните его по полу грузовой кабины;

- д) перекиньте погрузочный трос через блоки 4, I6, I7;

- присоедините погрузочный трос с помощью двурогого крюка 5 и швартовочных лямок 6 к выгружаемой технике 9;

- прикрепите два швартовочных ремня I4 к водилу I3;

- закрепите погрузочный трос за буксировочный узел тягача;

- соедините упорные колодки II между собой с таким расчетом, чтобы расстояние между ними соответствовало ширине колес выгружаемой техники;

- установите упорные колодки под колеса техники, которые ближе к порогу грузовой кабины;

- по команде ответственного за выгрузку медленным передвижением тягача выберите слайдину погрузочного троса 3 и проверьте:

а) надежность крепления крюка 2 погрузочного троса и блоков 4, I6, I7 к швартовочным узлам;

- б) надежность крепления погрузочного троса к выгружаемой технике;

- в) надежность крепления стренги погрузочного троса к буксировочному узлу тягача;

- включите подпрессоривание техники, убрав из-под нее домкраты;

- отсоедините от техники 9 и швартовочных узлов все швартовочные ремни и лямки, фиксирующие технику в грузовой кабине;

- по команде ответственного за выгрузку выкатите вручную технику из грузовой кабины.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

При этом необходимо:

- а) чтобы такелажники находились позади выгружаемой техники;
- б) медленно, без рывков, подавать тягач к самолету, все время удерживая трос в натянутом состоянии;
- в) перемещать упорные колодки II с помощью швартовочных ремней I0 перед колесами выгружаемой техники 9 на расстоянии 100...150 мм от колес;
- г) направлять технику с помощью водила I3 и ремней I4 строго посередине грузовой кабины и рампы.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ВЫГРУЗКЕ ТЕХНИКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- использовать неисправное оборудование;
- находиться впереди выгружаемой техники;
- находиться в грузовой кабине в зоне погрузочного троса, когда техника движется по рампе;
- выгружать технику без подстраховки упорными колодками;
- выверните швартовочные узлы из гнезд в грузовом полу и уложите их в чемодан для швартовочных узлов;
- установите чемодан на ложемент на правом борту грузовой кабины в зоне шпангоутов № 30-31;
- отсоедините погрузочный трос 3 от тягача, намотайте его на катушку I и вместе с блоками 4, I6, I7, двурогим крюком 5, упорными колодками II, швартовочными ремнями и лямками уберите в нишу под настилом пола, между шпангоутами № I4a-I7;
- осмотрите элементы грузового люка;
- установите наезды I2 в походное положение и закройте грузовой люк;
- установите гидравлические опоры 7 в походное положение;
- выключите освещение в грузовой кабине;
- отключите аэродромный источник питания от бортсети;
- отключите аэродромный гидроагрегат от гидросистемы самолета.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.7. Погрузка самоходной колесной техники в самолет

При погрузке техники:

- подготовьте самолет к погрузке;

ВНИМАНИЕ! ПРИ ПОГРУЗКЕ ТЕХНИКИ ШИРИНОЙ БОЛЕЕ 1960 мм НЕОБХОДИМО ОТСОЕДИНИТЬ ШТАНГИ ОТ РАМЫ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ГРУЗОВОГО ЛЮКА И УЛОЖИТЬ НА ЛОЖЕМЕНТЫ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ НА БОРту У № 37. ПЕРЕД ЗАКРЫТИЕМ ГРУЗОЛЮКА ПОДСОЕДИНТЕ ШТАНГИ К РАМЕ, ЗАФИКСИРОВАВ КРЕПЕЖНЫЙ БОЛТ.

- установите наезды по колесе загружаемой техники;
- установите веревочные настилы (рис. I2) на рампу грузового люка:
 - установите балки I настилов на пол по штангоуту № 28 и закрепите их болтами 5;
 - прикрепите сетки 4 настилов лямками 2 к болтам I;
 - подверните свободные концы сеток настилов под наезды 3;
- осмотрите технику, предназначенную для погрузки в самолет, и проверьте:
 - наличие средств огнетушения;
 - надежность крепления грузов в кузове и запасных колес;
 - нет ли течи топлива, масла и тормозной жидкости;
 - уровень топлива (топлива должно быть не менее 1/4 и не более 3/4 ёмкости топливных баков перевозимой техники);
- подайте технику задним ходом к рампе. Самоходная техника загружается в самолет задним ходом, чтобы обеспечить быструю выгрузку. В исключительных случаях допускается погрузка передним ходом, рис. I3;
 - откройте боковую дверь самолета;
 - закройте форточки и дверь кабин экипажа;
 - запустите ВСУ;
 - включите СКВ;
 - по команде ответственного за погрузку начинайте плавный, без разгона, въезд на рампу.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ПОГРУЗКЕ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ НАХОДИТЬСЯ ПОЗАДИ ЗАГРУЖАЕМОЙ ТЕХНИКИ. В СЛУЧАЕ ОСТАНОВКИ ТЕХНИКИ НА РАМПЕ ПРОИЗВЕДИТЕ ПЛАВНЫЙ СЪЕЗД С РАМПЫ НА ЗЕМЛЮ И ПОВТОРИТЕ ВЪЕЗД В ГРУЗОВУЮ КАБИНУ САМОЛЕТА;

- установите технику в грузовой кабине;
- после размещения техники:
 - затормозите технику;
 - включите первую передачу техники, загружаемой задним ходом (или заднюю передачу техники, загружаемой передним ходом);

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

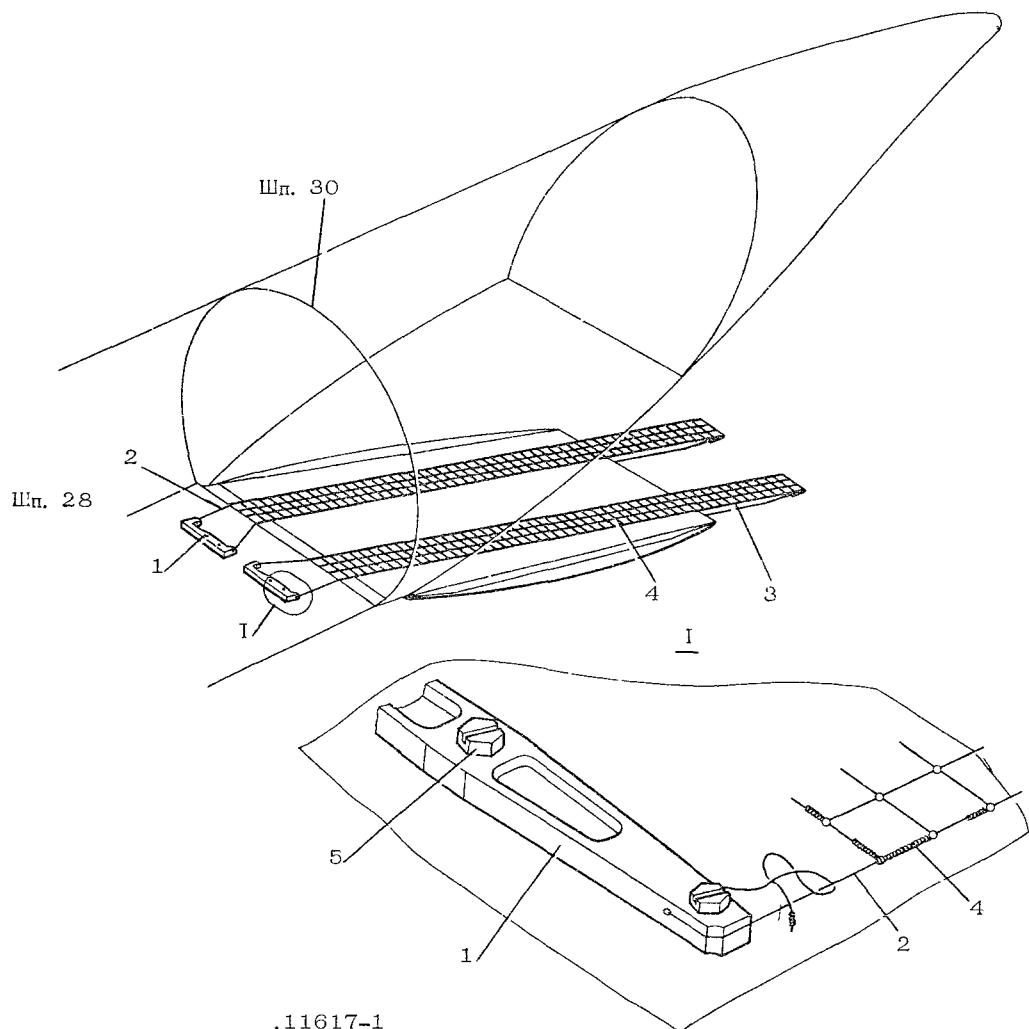


РИС. I2. СХЕМА УСТАНОВКИ ВЕРЕВОЧНЫХ НАСТИЛОВ:

I - балка:

4 - сетка настила

2 - лямка

5 - болт

3 - колпачок

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

- в) выключите подпрессоривание техники с помощью устройств, входящих в комплект оборудования загружаемой техники;
- г) скатайте сетки веревочных настилов (не снимая балок) и закрепите к полу швартовочными ремнями;
- д) закрепите технику в грузовой кабине в соответствии с расчетной схемой швартовки.

ВНИМАНИЕ! ПРИ ШВАРТОВКЕ ТЕХНИКИ НЕОБХОДИМО, ЧТОБЫ:

- УГОЛ МЕЖДУ ШВАРТОВОЧНЫМ РЕМНЯМ 4 (см. рис. II) И ПЛОСКОСТЬЮ ГРУЗОВОГО ПОЛА БЫЛ В ПРЕДЕЛАХ 15...60°;
- УГОЛ МЕЖДУ КОЛЬЦАМИ ДВОЙНОГО ШВАРТОВОЧНОГО УЗЛА БЫЛ НЕ МЕНЬШЕ 120°;
- ШВАРТОВОЧНЫЕ РЕМНИ НЕ БЫЛИ ПЕРЕКРУЧЕНЫ;
- ВМЕСТЕ С ТАКЕЛАЖНЫМ УЗЛОМ 7 (ИЛИ ОСЬЮ, БАЛКОЙ И Т.Д.) ПОД ЛЯМКУ 6 НЕ ПОПАДАЛИ НЕСИЛОВЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ.

Порядок швартовки:

- а) одинарные швартовочные узлы, ввернутые в пол до отказа, выверните на угол, не превышающий 180°;
- б) закрепите швартовочные ремни 4 крюком 2 за швартовочные узлы I;
- в) отрегулируйте длину швартовочного ремня с помощью замка 3;
- г) проденьте швартовочную лямку 6 в такелажный узел 7 загружаемой техники.

ПРИМЕЧАНИЕ. В зависимости от расчетной схемы швартовки техники швартовочные лямки можно крепить за колесную ось техники или какой-либо силовой элемент конструкции техники;

- д) закрепите швартовочный ремень 4 за лямку 6, при этом крюк 5 вводите в кольца лямки сверху;
 -) по окончании установки швартовочных ремней натяните их вручную;
 - выключите С.В;
 - выключите ЛСУ;
 - отогните элементы грузового люка;
 - установите наезды в походное положение и закройте груз. люк;
 - установите гидравлические опоры в походное положение;
 - отключите аэродромный источник питания от бортсети;
 - отключите аэроботомный гидроагрегат от гидросистемы самолета.

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.4.8. Выгрузка самоходной колесной техники из самолета

При выгрузке техники:

- подготовьте самолет к выгрузке;
- установите наезды по колее выгружаемой техники;
- установите веревочные настилы на рампу грузового люка и подверните свободные концы сеток под наезды;

ВНИМАНИЕ! ПРИ ВЫГРУЗКЕ ТЕХНИКИ ШИРИНОЙ БОЛЕЕ 1960 мм НЕОБХОДИМО ОТСОЕДИНИТЬ ШТАНГИ ОТ РАМЫ ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ГРУЗОВОГО ЛЮКА И УЛОЖИТЬ НА ЛОЖЕМЕНТЫ НА БОРТУ У № 37. ПЕРЕД ЗАКРЫТИЕМ ГРУЗОЛЮКА ПОДСОЕДИНИТЕ ШТАНГИ К РАМЕ, ЗАФИКСИРОВАВ КРЕПЕЖНЫЙ БОЛТ.

- откройте боковую дверь самолета;
- закройте дверь кабины экипажа;
- отсоедините от техники и швартовочных узлов на грузовом полу все швартовочные ремни и лямки, фиксирующие технику в грузовой кабине;
- включите ВСУ;
- включите СКВ;
- включите подпрессоривание техники;
- включите двигатель выгружаемой техники;
- включите первую передачу у техники, загружаемой задним ходом (или заднюю передачу у техники, загруженной передним ходом);
- по команде ответственного за выгрузку начинайте плавное движение техники из грузовой кабины. Техника должна съезжать по рампе без разгона.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ПРИ ВЫГРУЗКЕ САМОХОДНОЙ КОЛЕСНОЙ ТЕХНИКИ НАХОДИТЬСЯ ВНЕРЕДИ ВЫГРУЖАЕМОЙ ТЕХНИКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ;

- выключите СКВ;
- выключите ВСУ;
- выверните швартовочные узлы из гнезд в грузовом полу и уложите их в чемодан для швартовочных узлов;
- установите чемодан на ложемент на правом борту грузовой кабине, в зоне шпангоутов № 30-31;
- уберите швартовочные ремни, веревочные настилы и лямки в нишу под настилом пола, между шпангоутами № I4a-I7;
- осмотрите элементы грузового люка;
- установите наезды в походное положение и закройте грузовой люк;
- установите гидравлические опоры в походное положение;
- выключите освещение в грузовой кабине;
- отключите аэродромный источник питания от бортсети;
- отключите аэродромный гидроагрегат от гидросистемы самолета.

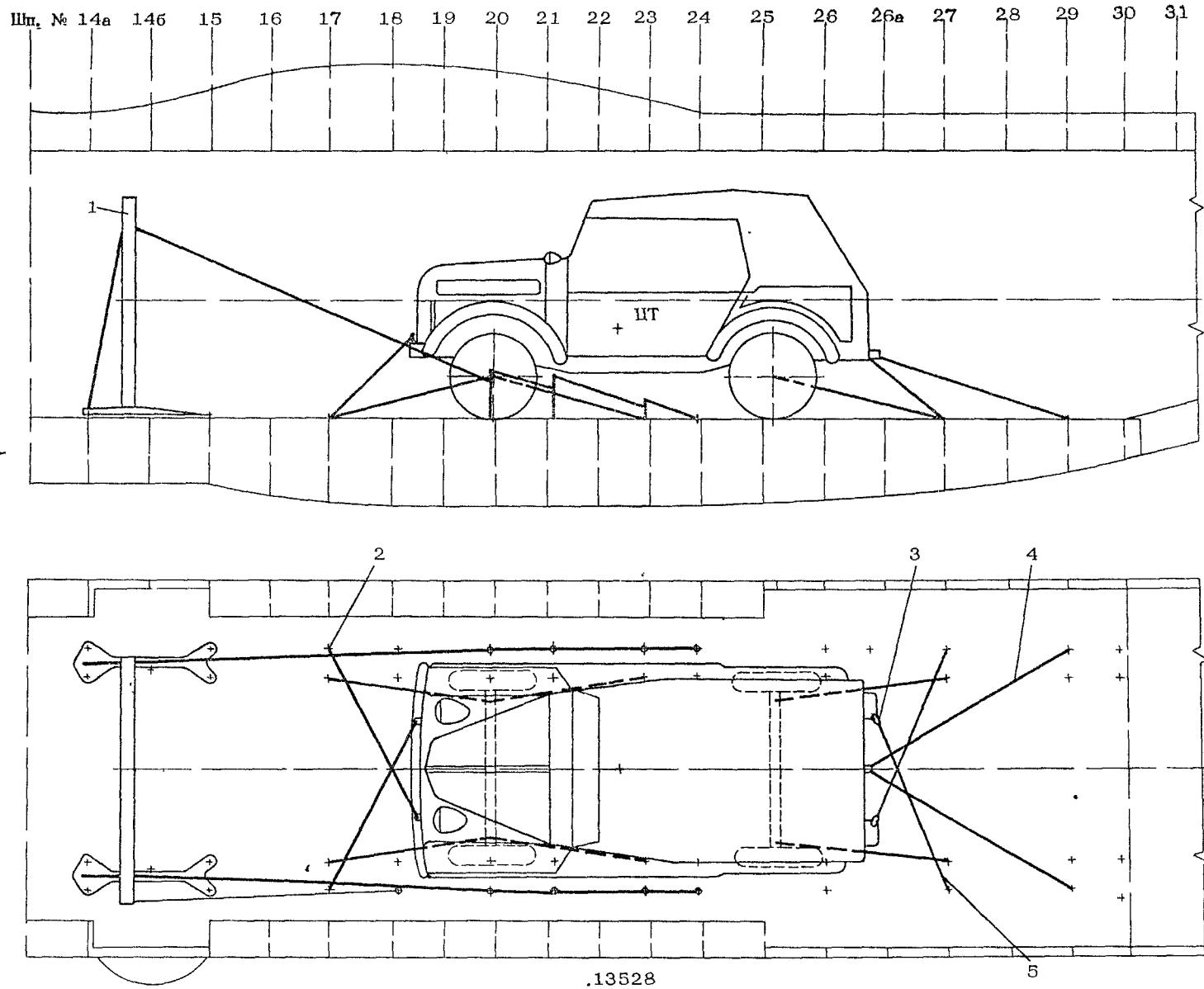


РИС. I3. СХЕМА ШВАРТОВКИ АВТОМОБИЛЯ

9.5. ПЕРЕЧЕНЬ ДОПУСТИМЫХ ОТКАЗОВ И НЕИСПРАВНОСТЕЙ САМОЛЕТА9.5.1. Общие указания

I. Настоящий Перечень определяет допустимые отказы и неисправности самолета, с которыми разрешается вылет из аэропорта назначения или промежуточного аэропорта до аэропорта базирования данного самолета, при условии наличия только одного из отказов Перечня.

ВНИМАНИЕ! ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩАЕТСЯ С ОТКАЗАМИ И НЕИСПРАВНОСТЯМИ, УКАЗАННЫМИ В НАСТОЯЩЕМ ПЕРЕЧНЕ:

- ИЗ АЭРОПОРТА БАЗИРОВАНИЯ;
- ИЗ ПРОМЕЖУТОЧНОГО АЭРОПОРТА ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ВИЗУАЛЬНОЙ ЛЕДОВОЙ РАЗВЕДКИ.

2. Командир воздушного судна (КВС) принимает решение о вылете из промежуточного аэропорта без устранения отказа (неисправности), основываясь на данном Перечне; ему предоставляется право задержать вылет до устранения неисправностей, если он считает, что конкретные условия предстоящего полета не обеспечивают безопасности при наличии обнаруженной неисправности.
3. Перечень применяется только в случае, если устраниить отказ (неисправность) невозможно или нецелесообразно в аэропорту назначения или промежуточном аэропорту.
4. О разрешении вылета с отказами (неисправностями), предусмотренными настоящим Перечнем, в бортжурнале самолета должна быть сделана запись КВС.

9.5.2. Перечень допустимых отказов и неисправностейсиловой установки

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I. Не горит табло СОПЛО ЛЕВ ОТКРЫТО (СОПЛО ПРАВ ОТКРЫТО)	Вылет разрешается при нормальной работе системы управления створкой сопла в автоматическом или ручном режиме
2. Не открывается створка сопла одного из двигателей в автоматическом режиме	Вылет разрешается. Управляйте створкой вручную
3. Не закрывается створка сопла одного из двигателей в автоматическом режиме	Вылет разрешается. Управляйте створкой вручную

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
4. Не открывается створка сопла одного из двигателей в ручном режиме	Вылет разрешается при нормально работающей системе управления створкой в автоматическом режиме
5. Не закрывается створка сопла одного из двигателей в ручном режиме	Вылет разрешается при нормально работающей системе управления створкой в автоматическом режиме
6. Горит жёлтое табло СОПЛО ЛЕВ НЕ ОТКРЫТО (СОПЛО ПРАВ НЕ ОТКРЫТО)	Вылет разрешается при нормально работающей системе открытия створок сопла в автоматическом или ручном режиме. Закройте табло
7. Не горит табло ЛЕВ РЕВЕРС (ПРАВ РЕВЕРС)	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что реверс на обоих двигателях исправен (включается и отключается)
8. Не горит табло СВ ЛЕВ ОТКР (СВ ПРАВ ОТКР)	Вылет разрешается. Перед запуском двигателя убедитесь, что заслонка СВ открыта
9. Отсутствуют или неправильные показания ТВГ на одном двигателе при нормальных параметрах работы двигателя	Вылет разрешается. Усильте контроль за параметрами работы двигателя
10. Отсутствуют или неправильные показания давления топлива на одном двигателе	Вылет разрешается, если осуществляется контроль за режимом работы двигателя по ТВГ и частоте вращения ротора
11. Отсутствуют или неправильные показания количества масла на указателе одного двигателя при полностью заправленных маслобаках	Вылет разрешается. В полете осуществляйте контроль за режимом работы двигателя по температуре и давлению масла
12. Отсутствуют или неправильные показания давления воздуха перед СВ	Вылет разрешается при нормальному запуске двигателя

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I3. Отсутствуют показания на указателе ИП-33 левого и правого двигателей	Вылет разрешается. Контроль положения РУД определяйте по частоте вращения КНД и КВД, температуре газов и положению РУД на пульте управления
I4. Отсутствуют или неправильные показания на указателе ИП-33 одного двигателя	Вылет разрешается. Контроль положения РУД определяйте по частоте, температуре газов, а также по положению РУД другого двигателя
I5. Не горит зеленое табло КПВ КНД ЛЕВ ОТКР (КПВ КНД ПРАВ ОТКР)	Вылет разрешается. Убедитесь, что двигатель на всех режимах работает нормально
I6. Горит зеленое табло КПВ КНД ЛЕВ ОТКР (КПВ КНД ПРАВ ОТКР)	Вылет разрешается. Убедитесь, что двигатель на всех режимах работает нормально. Заклейте табло
I7. Не горит зеленое табло КПВ КВД ЛЕВ ОТКР (КПВ КВД ПРАВ ОТКР)	Вылет разрешается. Убедитесь, что двигатель на всех режимах работает нормально
I8. Горит зеленое табло КПВ КВД ЛЕВ ОТКР (КПВ КВД ПРАВ ОТКР)	Вылет разрешается. Убедитесь, что двигатель на всех режимах работает нормально. Заклейте табло
I9. Не работает табло ЭСУ ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ (ЭСУ ПРАВ ДВИГ - ОТКАЗ)	Вылет разрешается с отключенным ЭСУ. Усильте контроль за температурой и частотой вращения КВД, КНД
20. Горит табло ЛЕВ ДВИГ - ПРЕД ПАРАМ (ПРАВ ДВИГ - ПРЕД ПАРАМ) и ЦСО	Вылет разрешается. В полете контролируйте частоту вращения КВД, КНД и температуру газов за ТНД двигателя. Заклейте табло. Отключите ЦСО (нажмите лампу-кнопку ЦСО)
21. Отсутствуют или неправильные показания на указателе расходомера одного двигателя	Вылет разрешается. В полете контролируйте расход топлива по ИТС и ИТ9

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
22. Не горит зеленое табло ЭСУ ЛЕВ РАБОТАЕТ (ЭСУ ПРАВ РАБОТАЕТ)	Вылет разрешается. В полете контролируйте температуру газов этого двигателя, а также частоту вращения роторов вентилятора и КВД

9.5.3. Перечень допустимых отказов и неисправностей вспомогательной силовой установки

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Не работает индикатор ОБОРОТЫ при нормальных параметрах работы двигателя	Вылет разрешается
2. Не работает указатель температуры газов при нормальных параметрах работы двигателя	Вылет разрешается
3. Не работает указатель уровня масла при заправленном баке	Вылет разрешается. Усильте контроль за параметрами работы двигателя
4. Не работает указатель температуры масла	Вылет разрешается
5. Не горит табло ГОТОВ К ЗАПУСКУ	Вылет разрешается при нормальном запуске двигателя
6. Горит (не горит) табло ВСУ РАБОТАЕТ при остановленной (работающей) ВСУ	Вылет разрешается. Работоспособность ВСУ определяйте по индикатору ОБОРОТЫ. Заклейте горящее табло
7. Горит табло ОСТАНОВ - ПРЕД ОБОРОТЫ при исправном двигателе	Вылет разрешается, если при запуске двигателя Д-36 на земле от ВСУ частота вращения ротора двигателя ТА-12 не превышает (100 ± 2) %. Заклейте табло
8. Горит табло ОСТАНОВ - ПРЕД Т° ГАЗОВ при исправном двигателе	Вылет разрешается, если при запуске на земле температура не превышает 680 °С. Заклейте табло
9. Горит табло МИН УРОВЕНЬ МАСЛА при исправном двигателе	Вылет разрешается. Количество масла контролируйте по индикатору количества масла. Заклейте табло

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I0. Горит табло ТОПЛ ФИЛЬТР ЗАСОРЕН после промывки топливного фильтра	Вылет разрешается. Усильте контроль за работой двигателя. Заклейте табло
II. Горит табло В/ЗАБОРНИК НЕ ЗАКР	Вылет разрешается. Визуально убедитесь, что створка закрыта. Заклейте табло
I2. Отказ кнопки-табло ОТБОР	Вылет разрешается. Контроль за работой осуществляйте по приборам контроля СПВ
I3. Не горит кнопка-табло НАСОС	Вылет разрешается при нормально работающем топливном насосе
I4. Постоянно горит кнопка-табло НАСОС	Вылет разрешается при нормально работающем топливном насосе
I5. При запуске ВСУ частота вращения ротора не достигает 55% за 44 с	Вылет разрешается. Перед запуском выключатель ПОДГР АВАР ЗАП в воздухе установите в верхнее положение

9.5.4. Перечень допустимых отказов и неисправностей топливной системы

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I. Отказ насоса I очереди одного полукрыла	Вылет разрешается. Перед вылетом уточните запас топлива, необходимый для перелета до базового аэропорта, с учетом невырабатываемого остатка (350 кг) и ограничений по высоте
2. Отказ насоса 2 очереди одного полукрыла	Вылет разрешается. Перед вылетом уточните запас топлива, необходимый для перелета до базового аэропорта, с учетом невырабатываемого остатка (250 кг) и ограничений по высоте

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
3. Отказ насоса 3 очереди одного полукрыла	Вылет разрешается. Перед вылетом уточните запас топлива, необходимый для перелета до базового аэропорта, с учетом невырабатываемого остатка (110 кг)
4. Отказ индикатора суммарного количества топлива	Вылет разрешается. Количество топлива контролируйте по индикаторам отдельных очередей
5. Неправильная информация о количестве топлива в баке 3 очереди одного полукрыла	Вылет разрешается. Перед полетом произведите полную заправку баков 3 очереди, контролируя по индикаторам на щитке заправки
6. Отказ автоматики выработки топлива обоих двигателей	Вылет разрешается. Управление выработкой топлива осуществляйте вручную
7. Не работает сигнализация включения насосов I и 2 очередей выработки топлива одного полукрыла при работающих насосах	Вылет разрешается. Работу насосов контролируйте по индикаторам топливомеров этих очередей
8. Нет сигнализации о создании давления насосами I и 2 очередей одного полукрыла	Вылет разрешается при наличии давления в магистрали питания двигателя. Усильте контроль за работой топливной системы
9. Сигнал о создании давления насосами I и 2 очередей выработки топлива одного полукрыла при неработающих насосах	Вылет разрешается. Усильте контроль за работой топливной системы
10. Не горит табло РЕЗЕРВ ОСТАТОК ТОПЛ	Вылет разрешается. Остаток топлива на каждый двигатель контролируйте по индикаторам топливомера
11. Горит табло РЕЗЕРВ ОСТАТОК ТОПЛ после заправки баков	Вылет разрешается. Остаток топлива на каждый двигатель контролируйте по индикаторам топливомера. Заклейте табло
12. Горит желтое табло ТОПЛИВО – НЕТ ПОДКАЧКИ	Вылет разрешается при работающих насосах. Заклейте табло

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
13. Горит желтое табло АВТ ВЫРАБ ТОПЛ - ОТКАЗ, уверенности в исправности автоматики нет	Вылет разрешается. Управление выработкой топлива в полете осуществляйте вручную. Заклейте табло
14. Не горит табло НАСОС ВКЛЮЧЕН при работающем насосе ВСУ	Вылет разрешается при работающем насосе ВСУ
15. Не горит табло КРАН ОТКРЫТ	Вылет разрешается при нормальной работе крана насоса ВСУ
16. Постоянно горит табло НАСОС ВКЛЮЧЕН	Вылет разрешается. Убедитесь, что насос ВСУ включается и отключается выключателем ВКЛЮЧАТЬ ПЕРЕД ЗАПУСК ВОЗД, ПРИ ДВУХ НЕРАБ ДВИГ. Заклейте табло
17. Горит табло ЛЕВ ДВИГ - ТОПЛ ФИЛЬР (ПРАВ ДВИГ - ТОПЛ ФИЛЬР) после промывки топливного фильтра	Вылет разрешается. Усильте контроль за работой двигателя. Заклейте табло

9.5.5. Перечень допустимых отказов и неисправностей гидросистемы

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Не работает указатель давления ЛЕВ (ПРАВ) при наличии давления в гидросистеме	Вылет разрешается. В полете постоянно контролируйте параметры гидросистемы
2. Не работает указатель ГИДРОАККУМ АВАР ТОРМ при заряженном гидроаккумуляторе	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что гидроаккумулятор заряжен, а аварийная система торможения работоспособна
3. Не горит табло КРАН КОЛЬЦЕВ ОТКРЫТ при нормальном открытии крана переключателем КРАН КОЛЬЦЕВ	Вылет разрешается. В полете контролируйте параметры гидросистемы

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.5.6. Перечень допустимых отказов и неисправностей системы управления

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Флюгерное положение сервокомпенсатора элерона	Вылет разрешается, если установлена причина и отсоединенны подвижные детали
2. Флюгерное положение триммера элерона	Вылет разрешается, если установлена причина и отсоединенны подвижные детали
3. Нет управления триммером элерона	Вылет разрешается, если триммер находится в нейтральном положении
4. Нет блокировки управления триммером элерона при работе в режиме САУ	Вылет разрешается. При полете с включенной САУ примите меры для исключения непреднамеренного нажатия на переключатель управления триммером элерона
5. Не горит табло ТРИММ ЭЛЕР НЕЙТР при нейтральном положении триммера элерона	Вылет разрешается. Перед вылетом убедитесь в нейтральном положении триммера элерона
6. Потеря работоспособности гидравлического демпфера. Заклинивания нет	Вылет разрешается. Скорость полета не больше 345 км/ч
7. Уменьшение скорости изменения $K_{\text{III}} \text{РН}$ в автоматическом режиме	Вылет разрешается. В полете при изменении K_{III} будут мигать табло КШ I ЗВЕНА РН ПРОВЕРЬ и ОГРАНИЧ. По табло ПОЛН и ОГРАНИЧ убедитесь, что изменение K_{III} произошло
8. Уменьшение скорости изменения $K_{\text{III}} \text{РН}$ в автоматическом и ручном режимах	Вылет разрешается. В полете при изменении K_{III} будет мигать табло КШ I ЗВЕНА РН ПРОВЕРЬ в течение 4-8 с. По табло ПОЛН и ОГРАНИЧ убедитесь, что изменение K_{III} произошло (не загорается табло КШ I ЗВЕНА РН ПРОВЕРЬ)
9. Не горит табло ПОЛН при работающей системе управления K_{III}	Вылет разрешается. Перед посадкой убедитесь, что изменение K_{III} произошло

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I0. Флюгерное положение триммера РН	Вылет разрешается, если установлена причина и отсоединены подвижные детали
II. Нет управления триммером РН	Вылет разрешается, если триммер находится в нейтральном положении
I2. Отказ сигнализация нейтрального положения триммера РН	Вылет разрешается, если триммер РН находится в нейтральном положении
I3. Нет блокировки управления триммером РН при работе в режиме САУ	Вылет разрешается. При полете с включенной САУ принять меры для исключения непреднамеренного нажатия на переключатель управления триммером РН
I4. Обрыв триммера РН	Вылет разрешается при отключенной системе триммера РН
I5. Нет управления триммерами РВ в режиме САУ	Вылет разрешается. Полет выполняйте в ручном режиме
I6. Отказ сигнализации нейтрального положения триммера РВ (табло ТРИМ РВ НЕ/ГР)	Вылет разрешается, если триммеры РВ находятся в нейтральном положении
I7. Отказ табло УПРАВЛ ЗАСТОПР	Вылет разрешается при расстопоренных РВ, РН и элеронах
I8. Не горит (горит) зеленое табло РУЛИ ЗАСТОП при застопоренных (расстопоренных) рулях и элеронах	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что все рули и элероны расстопорены, стопоры находятся в убранном положении
I9. Нет отключения бустеров от одной из гидросистем	Вылет разрешается при нормальной работе системы управления и гидросистемы. Усильте контроль за параметрами работы гидросистемы
20. Горит сигнализация (или нет сигнализации) об отключении бустеров от одной из гидросистем при их работе от обеих гидросистем	Вылет разрешается. Заклейте горящее табло

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
21. Горит табло КОНЦ ЗАКР - ОТКАЗ УПР и ЦСО	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что механизация выпущена в требуемое положение. Отключите ЦСО нажатием лампы-кнопки ЦСО. Заклейте табло. Перед посадкой контролируйте положение закрылков по индикатору, по перестройке К _{III} РН и визуально.
22. Горят сигнальные табло ЗАКРЫЛКИ ПРОВЕРЬ, ЦСО, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН и подается звуковой сигнал при взлетном положении механизации и органов управления	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что механизация выпущена в требуемое положение, рукоятки управления интерцепторами установлены в положение ОТКЛ. Отключите ЦСО нажатием лампы-кнопки ЦСО и звуковой сигнал. Заклейте табло ЗАКРЫЛКИ ПРОВЕРЬ, ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН
23. Отказало одно из табло закрылков АСИММ ПОДКАНАЛА или табло ПРЕДКР АСИММ ПОДКАНАЛ	Вылет разрешается при исправной системе управления предкрылками
24. Отказ (не работает) табло ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН у второго пилота	Вылет разрешается при исправном табло ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН у КВС
25. Отказ в канале контроля синхронизации концевых закрылков	Вылет разрешается. Усильте контроль за параметрами полета при перемещении закрылков
26. Горит одно из табло: ИНТ 6 СЕКЦ - ОТКАЗ, ИНТ 5 СЕКЦ - ОТКАЗ, ИНТ 4 СЕКЦ - ОТКАЗ, ИНТ 3 СЕКЦ - ОТКАЗ при нормально работающих интерцепторах	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что интерцепторы находятся в убранном положении
27. Нет управления внутренними закрылками в основном режиме управления	Вылет разрешается с использованием резервного управления внутренними закрылками. В полете при уборке-выпуске механизации выполняйте рекомендации РЛЭ по действиям экипажа при отказе основного управления

май 20/91

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
28. Горят табло ВНУТР ЗАКР - ОТКАЗ УПР и ЦСО	Вылет разрешается. Перед вылетом убедитесь, что механизация выпущена в требуемое положение. Отключите ЦСО нажатием лампы-кнопки ЦСО. Перед посадкой контролируйте положение закрылков по индикатору, по выпуску дефлектора стабилизатора и визуально. Заклейте табло
29. Отказ индикации положения внутренних закрылков	Вылет разрешается. Полет выполняйте только в светлое время суток. Положение закрылков контролируйте визуально
30. Отказ в канале контроля синхронизации внутренних закрылков при исправной трансмиссии	Вылет разрешается
31. Отказалось табло ВНУТР ЗАКР ЗАСТОП	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь в исправности сигнализации табло ВНУТР ЗАКР - ОТКАЗ УПР и индикатора положения внутренних закрылков
32. Нет перемещения предкрылок в основном и резервном режимах управления. Предкрылки находятся в убранном положении	Вылет разрешается. Дополнительно рассчитайте посадочную дистанцию
33. Нет управления предкрылками в основном режиме управления	Вылет разрешается с использованием резервного управления предкрылками. В полете при выпуске-уборке механизации выполняйте рекомендации РЛЭ по действиям экипажа при отказе основного режима управления
34. Горят табло УПРАВЛ ПРЕДКР - ОТКАЗ и ЦСО	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что механизация выпущена в требуемое положение. Отключите ЦСО нажатием лампы-кнопки ЦСО. Перед посадкой положение предкрылков контролируйте по мемотабло и визуально. Заклейте табло.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
35. Отказ индикации предкрылков на мнемотаблице	Вылет разрешается. Полет выполняйте только в светлое время суток. Положение предкрылков контролируйте визуально
36. Отказ в канале контроля синхронизации предкрылков	Вылет разрешается. Проверьте исправность трансмиссии
37. Нет перемещения дефлекторов стабилизатора в основном и резервном режимах управления. Дефлекторы находятся в убранном положении	Вылет разрешается. В полете выполняйте рекомендации РЛЭ по действиям экипажа при отказе дефлектора
38. Нет управления дефлекторами стабилизатора в основном режиме управления	Вылет разрешается. Перейдите на резервное управление дефлекторами стабилизатора. В полете при выпуске-уборке механизации выполняйте рекомендации РЛЭ по действиям экипажа при отказе основного режима управления
39. Нет перемещения всех интерцепторов 3-6 (заклинивание рычага управления интерцепторами РУИ)	Вылет разрешается. Перед полетом рычаг управления интерцепторами установите в положение ОТКЛ. Дополнительно рассчитайте посадочную дистанцию без интерцепторов
40. Нет управления парой симметричных интерцепторов 3-4	Вылет разрешается. Перед полетом рычаг управления интерцепторами установите в положение ОТКЛ. Дополнительно рассчитайте посадочную дистанцию без интерцепторов
41. Нет управления парой симметричных интерцепторов 5-6	Вылет разрешается. Перед полетом рычаг управления интерцепторами установите в положение ОТКЛ. Дополнительно рассчитайте посадочную дистанцию без интерцепторов

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
42. Отказ основного блока БУКИ-400	Вылет разрешается при исправном управлении интерцепторами от резервного блока БУКИ-400
43. Отказ резервного блока БУКИ-400	Вылет разрешается при исправном управлении интерцепторами от основного блока БУКИ-400
44. Отказ индикации положения интерцепторов	Вылет разрешается. Перед полетом рычаг управления интерцепторами установите в положение ОТКЛ. Дополнительно рассчитайте посадочную дистанцию без интерцепторов
45. Горит табло ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН и звуковой сигнал во взлетной конфигурации самолета	Вылет разрешается. Перед полетом отключите звуковой сигнал, заклейте табло
46. Нет перемещения интерцепторов 3 и 4 (отказ МКВ на РУД)	Вылет разрешается. Перед полетом рычаг управления интерцепторами установите в положение ОТКЛ. Дополнительно рассчитайте посадочную дистанцию без интерцепторов

9.5.7. Перечень допустимых отказов и неисправностей шасси

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I. Не закрывается одна створка отсека обтекателя шасси при выпуске или уборке (створка подтягивается)	Вылет разрешается с выпущенным шасси со скоростью не более 400 км/ч. Перед полетом закройте створки на замки
2. Горит лампа-кнопка БЛОКИР ШАССИ в полете	Вылет разрешается. При уборке-выпуске шасси в полете контролируйте уборку шасси по индикатору и визуально. На земле примите меры, исключающие случайную уборку шасси

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
3. Не горит один мнемоиндекс выпущенного положения шасси при выпущенном шасси	Вылет разрешается. В полете контролируйте выпуск шасси визуально через смотровые лючки
4. Горит один мнемоиндекс выпущенного положения шасси при убранном шасси	Вылет разрешается. В полете контролируйте выпуск шасси визуально через смотровые лючки
5. Не горит один мнемоиндекс промежуточного положения основных опор шасси при промежуточном положении основных опор	Вылет разрешается. Уборку и выпуск шасси в полете контролируйте по мнемоиндикатору и визуально через смотровые лючки
6. Горит один мнемоиндекс промежуточного положения основных опор шасси при убранном или выпущенном положении основных опор	Вылет разрешается. Уборку и выпуск шасси в полете контролируйте по мнемоиндикатору и визуально через смотровые лючки
7. Горит мнемоиндекс промежуточного положения передней опоры шасси и оба табло ШАССИ ВЫПУСТИ	Вылет разрешается с выпущенным шасси со скоростью не более 400 км/ч. Перед полетом закройте створки на замки
8. Не горит нижнее табло ШАССИ ВЫПУСТИ (скорость меньше 280 км/ч, положение РУД меньше $(81 \pm 3)^\circ$ по ИШ-33)	Вылет разрешается при нормальной работе системы выпуска шасси. Контроль осуществляйте по верхнему табло ШАССИ ВЫПУСТИ
9. Не горит верхнее табло ШАССИ ВЫПУСТИ (рычаг управления закрылками находится в положении ВЫПУСК)	Вылет разрешается при нормальной работе системы выпуска шасси. Контроль осуществляйте по нижнему табло ШАССИ ВЫПУСТИ
10. Горит табло ШАССИ ВЫПУСТИ при выпущенном шасси	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь, что створки на замках. Заклейте табло
II. Отсутствуют показания на индикаторе давления в линии торможения правого и (или) левого борта	Вылет разрешается при исправной системе торможения. Перед посадкой убедитесь, что зеленые табло сигнализации наличия давления в тормозах и желтое табло КОЛЕСА ЗАТОРМОЖЕНЫ не горят

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I2. Отсутствуют показания на индикаторе давления в линиях торможения правого и левого бортов	Вылет разрешается при исправной системе торможения
I3. Отказ указателя давления в линии торможения правого или левого борта	Вылет разрешается при исправной системе торможения
I4. Отсутствует сигнализация наличия давления в тормозах одной или всех опор шасси	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь в исправности тормозов
I5. Горит сигнализация наличия давления в тормозе одной из опор при расторможенных колесах	Вылет разрешается. Перед полетом убедитесь в исправности тормозов
I6. Отказ основного (аварийного) торможения всех колес при исправном аварийном (основном) торможении	Вылет разрешается. На пробеге используйте аварийное (основное) торможение и реверс тяги
I7. Не горит табло КОЛЕСА ЗАТОРМОЖЕНЫ при заторможенных колесах	Вылет разрешается. Перед посадкой проконтролируйте положение тормозных педалей
I8. Горит табло КОЛЕСА ЗАТОРМОЖЕНЫ при расторможенных колесах и исправных тормозах	Вылет разрешается. Перед посадкой проконтролируйте положение тормозных педалей. Заклейте табло
I9. Отказ табло УПР ПЕР КОЛЕС ВКЛЮЧИ при отключенном управлении	Вылет разрешается. Перед вылетом убедитесь во включении управления передней опоры шасси
I20. Горит табло УПР ПЕР КОЛЕС ОТКЛЮЧИ при исправном управлении	Вылет разрешается при исправном управлении поворотом колесами передней опоры шасси. Уборку и выпуск шасси производите только при нейтральном положении педалей управления РН. Заклейте табло

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.5.8. Перечень допустимых отказов и неисправностей системы кондиционирования воздуха (СКВ)

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Не горит табло КРАН ОТБОРА ОТКРЫТ при включенной СКВ	Вылет разрешается при нормальной работе СКВ
2. Горит табло КРАН 7 СТУП ОТКРЫТ при включенной СКВ (ПОС отключена)	Вылет разрешается. Заклейте табло
3. Отказ указателей Т° ОТЕОРА НА СКВ	Вылет разрешается. Контролируйте температуру подаваемого воздуха по табло ЛЕВ СКВ Т° ОТБ ВЕЛИКА и ПРАВ СКВ Т° ОТБ ВЕЛИКА
4. Горит табло ЛЕВ СКВ Т° ОТБ ВЕЛИКА (ПРАВ СКВ Т° ОТБ ВЕЛИКА)	Вылет разрешается при температуре по указателям Т° ОТЕОРА НА СКВ ниже (250±10) °С. Заклейте табло
5. Значение расхода по указателям РАСХОД ВОЗДУХА меньше 60% или больше 70%	Вылет разрешается. Расход воздуха регулируйте вручную
6. Неработоспособна система измерения температуры воздуха, подаваемого в кабину	Вылет разрешается при нормальной работе СКВ

9.5.9. Перечень допустимых отказов и неисправностей противообледенительной системы

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Не отключается обогрев носков предкрылков, воздухозаборников, дренажа топливных баков	Вылет разрешается. СПВ включайте после взлета. В полете руководствуйтесь рекомендациями РЛЭ для случая отказа ПОС. После посадки отключите СПВ
2. Не горит мемоиндикатор включения обогрева I секции носка левого (правого) полукрыла	Вылет разрешается при отсутствии условий обледенения. При попадании в условия обледенения в полете руководствуйтесь рекомендациями РЛЭ для случая отказа ПОС

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
3. Не горит мнемоиндикатор включения обогрева I и 2 секций носков левого (правого) полукрыла или оперения	Вылет разрешается при отсутствии условий обледенения. При попадании в условия обледенения в полете руководствуйтесь рекомендациями РЛЭ для случая отказа ПОС
4. Не отключается обогрев киля и дефлекторов стабилизатора	Вылет разрешается. СПВ включайте после взлета. В полете руководствуйтесь рекомендациями РЛЭ для случая отказа ПОС. После посадки отключите СПВ
5. Не отключается обогрев носка воздухозаборника правого (левого) двигателя при отключенном ПОС двигателя	Вылет разрешается при температуре воздуха на аэродроме вылета 5°C и ниже. В полете руководствуйтесь рекомендациями РЛЭ для случая отказа ПОС воздухозаборников
6. Не поступает жидкость на лобовые стекла пилотов	Вылет разрешается при нормальной работе электротепловой ПОС лобовых стекол
7. Не поступает жидкость на блистер гидролога или штурмана	Вылет разрешается
8. Не отключается подача жидкости на лобовые стекла пилотов	Вылет разрешается при нормальной работе электротепловой ПОС лобовых стекол
9. Самопроизвольное включение стеклоочистителей у одного из пилотов	Вылет разрешается. Включайте периодически обмыв лобовых стекол
10. Не горит светосигнализатор КОНТР контроля обогрева стекол	Вылет разрешается при отсутствии условий обледенения.

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.5.10. Перечень допустимых отказов и неисправностей

дверей и люков

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Не закрывается грузовой люк при управлении с электрощитка	Вылет разрешается. Грузовой люк закройте с гидропульта. Перед полетом проверьте закрытие: замков рампы - боковых (по меткам) и пороговых (по фланжам), сдвижной створки и гермощитка
2. Не горят (не гаснут) зеленые табло сигнализации открытого положения грузолюка: РАМПА, СТВОРКА, ГЕРМОЩИТОК и ГРУЗОЛЮК	Вылет разрешается при исправной системе грузолюка. Перед полетом проверьте закрытие: замков рампы - боковых (по меткам) и пороговых (по фланжам), сдвижной створки и гермощитка
3. Не горят (не гаснут) зеленые табло сигнализации закрытого положения грузового люка: ЗАМОК СТВОРКИ, ЗАМКИ ШТАНГ, ЗАМКИ БОКОВЫЕ, ЗАМКИ ПОРОГА, ГЕРМОЩИТОК и ГРУЗОЛЮК на электрощите, а также табло ДВЕРИ - ЛЮКИ ПРОВЕРЬ	Вылет разрешается при закрытом грузовом люке. Перед полетом проверьте закрытие: замков рампы - боковых (по меткам) и пороговых (по фланжам), сдвижной створки и гермощитка
4. Горит табло ДВЕРИ - ЛЮКИ ПРОВЕРЬ или одно из табло сигнализации открытого (закрытого) положения грузового люка при открытии (закрытии) грузового люка	Вылет разрешается. Убедитесь в закрытии: замков рампы - боковых (по меткам) и пороговых (по фланжам), сдвижной створки и гермощитка. Заклейте табло
5. Не горит (гаснет) табло ДВЕРИ - ЛЮКИ ПРОВЕРЬ или одно из табло открытого (закрытого) положения при открытии (закрытии) грузового люка	Вылет разрешается. Убедитесь в закрытии: замков рампы - боковых (по меткам) и пороговых (по фланжам), сдвижной створки и гермощитка
6. Обрыв малой створки ниши передней опоры шасси	Вылет разрешается после демонтажа поврежденной створки и тяги управления
7. Обрыв малой створки ниши основной опоры шасси	Вылет разрешается после демонтажа поврежденной створки и тяги управления

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.5.II. Перечень допустимых отказов и неисправностей

бытового и аварийно-спасательного оборудования

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I. Привязные плечевые ремни не вытягиваются	Вылет разрешается без привязных плечевых ремней
2. Один из членов экипажа не может зафиксироваться ремнями	Вылет разрешается, если имеется возможность фиксации поясными ремнями
3. Один из пассажиров не может зафиксироваться ремнями	Вылет разрешается. Кресло с неисправными ремнями для перевозки пассажира не используйте

9.5.I2. Перечень допустимых отказов и неисправностей

системы электроснабжения

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I. Не горят лампы подсвета горизонтальных или вертикальных мнемоиндексов подачи напряжения ВУ1 (ВУ2)	Вылет разрешается, если горит мнемосигнализация наличия напряжения на шинах ВУ1, ВУ2
2. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса наличия напряжения на шинах ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2)	Вылет разрешается, если после нажатия кнопки КОНТРОЛЬ ЛАМП ШИН мнемоиндексы наличия напряжения на шинах ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2) также не горят, остальная сигнализация электроснабжения работает нормально
3. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса включения ГЕНЕР1 на шину ГЕНЕР1 (включения ГЕНЕР2 на шину ГЕНЕР2)	Вылет разрешается, если горят мнемоиндексы наличия напряжения на шинах ГЕНЕР1 и ГЕНЕР2 и не горят мнемоиндексы объединения шин ГЕНЕР1 и ГЕНЕР2
4. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса объединения шин	Вылет разрешается, если при включенном ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2) и отключенном ГЕНЕР2 (ГЕНЕР1) горит мнемосигнализация наличия напряжения на ГЕНЕР1 и ГЕНЕР2

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
5. Не горят лампы подсвета горизонтальных или вертикальных мнемоиндексов подачи напряжения на ТР1 (ТР2)	Вылет разрешается, если горит мнемосигнализация наличия напряжения на шинах ТР1 и ТР2 и не горит мнемоиндекс объединения шин ТР1 и ТР2
6. Не горит табло ГЕНЕР 1 ИСПРАВ (ГЕНЕР 2 ИСПРАВ)	Вылет разрешается, если при подключении генератора горят мнемоиндексы включения ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2) и наличия напряжения на шинах 200/II5 В, а его параметры не выходят за пределы табл. I разд. 8.13, вольтметр показывает напряжение на аварийной шине II5 В
7. Не горит лампа сигнализации 200ВЗФ на правом обтекателе возле разъема аэродромного питания	Вылет разрешается. Наличие питания контролируйте по табло АЭР 200/II5 В
8. Не горит табло АЭР 200/II5 В	Вылет разрешается. Наличие питания контролируйте по лампе сигнализации 200ВЗФ
9. Горит табло ГЕНЕР 1 ОТКЛ (ГЕНЕР 2 ОТКЛ)	Вылет разрешается, если горят мнемоиндексы включения ГЕНЕР1 (ГЕНЕР2) и наличия напряжения на шинах 200/II5 В, а параметры генератора не выходят за пределы, указанные в табл. I разд. 8.13, вольтметр показывает напряжение на аварийной шине II5 В. Заклейте табло
10. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса включения ТР1 на шину ТР1 (включения ТР2 на шину ТР2)	Вылет разрешается, если горит мнемосигнализация наличия напряжения на шинах ТР1 и ТР2 и не горит мнемоиндекс объединения шин ТР1 и ТР2
11. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса наличия напряжения шин ТР1 (ТР2)	Вылет разрешается, если после нажатия на кнопку КОНТРОЛЬ ЛАМП ШИН мнемоиндексы наличия напряжения на шинах ТР1 (ТР2) также не горят, нормально работает остальная сигнализация электроснабжения и нормально работают потребители электроэнергии

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I2. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса объединения шин ТР1 и ТР2	Вылет разрешается, если при включении каждого из трансформаторов горит мнемосигнализация наличия напряжения на шинах ТР1 и ТР2
I3. Не горит табло ТР1 ОТКЛ (ТР2 ОТКЛ) при отключении ТР1 (ТР2)	Вылет разрешается, если при включении трансформаторов горит мнемосигнализация включения ТР1 (ТР2) и наличия напряжения на шинах ТР1 (ТР2) (мнемоиндекс объединения шин ТР1 и ТР2 гореть не должен)
I4. Неправильные показания вольтметра 36 В ВФ 0,4-45	Вылет разрешается, если при работающем ПГ будет произведено измерение напряжения 36 В на аварийных шинах исправным переносным вольтметром. Напряжение на шинах не должно выходить за пределы табл. I разд. 8.I3
I5. Обесточивание щитка заправки топливом	Вылет разрешается. Заправку топливом производите через заливные горловины
I6. Нет запуска ВСУ от аэродромных источников	Вылет разрешается, если запуск ВСУ обеспечен от бортовых источников
I7. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса включения АККУМ1 на шину АВАР ЛЕВ	Вылет разрешается, если горит мнемосигнализация наличия напряжения нашине АВАР ЛЕВ и не горит табло АККУМ1 ОТКЛ, амперметр показывает наличие тока в цепи АККУМ1
I8. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса включения АККУМ2 (АККУМ3) на шину АВАР ПРАВ	Вылет разрешается, если горит мнемосигнализация наличия напряжения нашине АВАР ПРАВ и не горят табло АККУМ 2 ОТКЛ (АККУМ 3 ОТКЛ), амперметр показывает наличие тока в цепях АККУМ2 и АККУМ3 при поочередном их отключении

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
19. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса включения ВУ1 на шину ВУ1 (ВУ2 на шину ВУ2)	Вылет разрешается, если горит мнемосигнализация наличия напряжения на шинах ВУ1, ВУ2 и не горят мнемоиндекса объединения шин ВУ1 и ВУ2
20. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса объединения шин ВУ1 и АВАР ЛЕВ (АВАР ПРАВ)	Вылет разрешается, если напряжение на шине АВАР ЛЕВ (АВАР ПРАВ) будет превышать 28 В
21. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса наличия напряжения на шине АВАР ЛЕВ (АВАР ПРАВ)	Вылет разрешается, если после нажатия на кнопку КОНТРОЛЬ ЛАМП ШИН мнемоиндекса шин АВАР ЛЕВ (АВАР ПРАВ) также не горят. Вольтметр показывает напряжение на шинах АВАР ЛЕВ, АВАР ПРАВ. Нормально работают потребители электроэнергии
22. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса наличия напряжения на шинах ВУ1 (ВУ2)	Вылет разрешается, если после нажатия на кнопку КОНТРОЛЬ ЛАМП ШИН мнемоиндексы шин ВУ1 (ВУ2) также не горят, нормально работает остальная сигнализация электроснабжения и потребители электроэнергии
23. Не горят лампы подсвета мнемоиндекса объединения шин ВУ1 и ВУ2	Вылет разрешается, если при включении по отдельности каждого из ВУ горят мнемоиндексы наличия напряжения 27 В на всех шинах
24. Горит ящобло ПИТАНИЕ ОТ АККУМ	Вылет разрешается, если мнемосигнализация соответствует нормальной работе системы 27 В, напряжение на шинах АВАР ЛЕВ, АВАР ПРАВ больше 28 В, амперметр показывает зарядный ток всех аккумуляторных батарей. Заклейте табло
25. Не горит табло АЭР 27 В	Вылет разрешается при наличии на борту аэродромного питания 27 В

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
26. Горит табло ВУ1 ОТКЛ (ВУ2 ОТКЛ)	Вылет разрешается, если мнемосигнализация соответствует нормальной работе системы 27 В и напряжение на шинах АВАР ЛЕВ, АВАР ПРАВ больше 27 В. Заклейте табло
27. Не горит лампа сигнализации 27 В на правом обтекателе возле разъема аэродромного питания	Вылет разрешается при наличии на борту аэродромного питания 27 В
28. Горит табло АККУМ 1 ОТКЛ (АККУМ 2 ОТКЛ, АККУМ 3 ОТКЛ)	Вылет разрешается, если мнемосигнализация соответствует нормальной работе системы 27 В и напряжение на шинах АВАР ЛЕВ, АВАР ПРАВ больше 28 В. Заклейте табло

5.5.13. Перечень допустимых отказов и неисправностей

системы освещения и световой сигнализации

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Не горят или не вращаются лампы одного маяка	Вылет разрешается в дневное время суток
2. Не горят или не вращаются лампы обоих маяков	Вылет разрешается в дневное время суток
3. Не горит один АНО	Вылет разрешается в дневное время суток
4. Не горит хвостовой огонь	Вылет разрешается в дневное время суток
5. Не горят оба АНО	Вылет разрешается в дневное время суток
6. Не горят все АНО	Вылет разрешается в дневное время суток
7. Не срабатывают широпатроны сигнальных ракет	Вылет разрешается при исправных СО-72М, 620I и внешней связи

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
8. Не подсвечиваются основным освещением надписи на рабочем месте КВС (левая или правая группа ламп)	Вылет разрешается. Используйте резервное освещение заливающим светом или лампу СБК
9. Отсутствие освещения заливающим светом центрального пульта и верхнего щитка	Вылет разрешается. Используйте лампы СБК 2П или КВС
10. Не подсвечиваются основным освещением приборы 2П	Вылет разрешается. Используйте резервное освещение заливающим светом или лампу СБК
II. Не подсвечиваются основным освещением надписи на рабочем месте 2П	Вылет разрешается. Используйте резервное освещение заливающим светом или лампу СБК
12. Нет резервного освещения заливающим светом правого пульта	Вылет разрешается. Используйте основной подсвет правого пульта или лампу СБК
13. Не подсвечиваются основным освещением приборы штурмана	Вылет разрешается. Используйте резервное освещение заливающим светом или лампу СБК
14. Не подсвечиваются основным освещением надписи (световоды) на рабочем месте штурмана	Вылет разрешается. Используйте резервное освещение заливающим светом или лампу СБК
15. Нет резервного освещения заливающим светом рабочего места штурмана	Вылет разрешается. Используйте основное освещение заливающим светом или лампу СБК
16. Нет режима "контроль" системы САС на одном из рабочих мест	Вылет разрешается при исправных самолетных системах
17. Нет регулировки яркости аварийных и предупреждающих светосигнализаторов на одном из рабочих мест	Вылет разрешается

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.5.14. Наречень допустимых отказов и неисправностей навигационного оборудования

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Отказ НВС	Вылет разрешается. В полете используйте системы комплекса автономно. Ведите ручное счисление
2. Отказ индикации приведенного курса на левом (правом) ПНП пилотов	Вылет разрешается. В полете снимайте показания курса на ПНП штурмана, исправном ПНП пилота и КИ-13 (на широтах менее 60°) и АК-59П (на широтах более 60°)
3. Нет индикации приведенного курса на левом (правом) ПНП и индикации ГМК на правом (левом) РМИ. Горит табло КУРСЫ ПРОВЕРЬ	Вылет разрешается. В полете снимайте показания курса на ПНП штурмана, исправном ПНП пилота и КИ-13 (на широтах менее 60°) и АК-59П (на широтах более 60°)
4. Отказ ШОИЗГ	Вылет разрешается. При полетах в воздушном пространстве бывшего СССР коррекцию ТКМС и курса производите через каждые 15-20 мин. При полетах по зарубежным трассам используйте режим аэрометрического счисления при коррекции ТКМС и курса не реже, чем через 5-7 мин или режим непрерывной коррекции по РМ VOR/DME, DME /DME.
	ПРИМЕЧАНИЕ. Удаление от используемого РМ VOR не должно превышать 100 км
5. Отказ РСДН А-723	Вылет разрешается при полетах до 80° северной широты. Для коррекции ТКМС используйте РЛК "Буран", АК-59П, РСБН "Веер-М", "Курс МП-70", СД-75
6. Отказ СО-72М	Перед вылетом и в полете информируйте УВД об отказе СО-72М
7. Отказ АФС при заходе на посадку по "Курс МП"	Вылет разрешается, если на аэродроме посадки возможен заход на посадку по ОСП, РСП, РСБН или визуально.
8. Отказ АФС по каналу маркера	Вылет разрешается. Фиксируйте момент пролета ДПРМ и БПРМ по указателям радиокомпасов при наличии приводных радиостанций или осуществляйте заход на посадку по системе ILS
9. Отказ ПНК	Вылет разрешается. В полете не допускайте, чтобы переключатели на обоих ПНП были в положении OTKL.

Действительно: не

9.5. Стр. 25

Апр. 20/95

ИМТ

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I0. Нет управления коммутацией навигационных и пилотажных параметров, индицируемых на ПНП одного из пилотов	Вылет разрешается. Используйте информацию исправного ПНП пилота и штурмана
II. Нет управления коммутацией навигационных параметров на ПНП штурмана (нет подсвета кнопок-табло, не переключаются режимы индикации на ПНП)	Вылет разрешается. Используйте информацию ПНП пилотов
I2. Отказ астрокомпаса АК-59П	Вылет разрешается только для полетов в широтах ниже 60° северной широты. Самолетование осуществляйте по НВС, А-723, РСЕН, РЛК "Фуран", КУРС МП-7С, СД-75, используя информацию о курсе от ЕСФК
I3. Отказ одного СД-75	Вылет разрешается. В полете используйте информацию исправного СД-75

9.5.15. Перечень допустимых отказов и неисправностей

пилотажного оборудования

Отказ (неисправность)	Рекомендации
I. Нет показаний высоты $H_{бар}$ на ВМ-15ПЕ штурмана	Вылет разрешается. В полете периодически сравнивайте показания $H_{отн}$ на исправных приборах
2. Нет показаний высоты $H_{бар}$ на ВМ-15ПЕ	Вылет разрешается. Используйте показания УВ-75 пилотов и ВМ-15ПЕ штурмана
3. Отказ сигнализации ЭШЕЛОН	Вылет разрешается. В полете контролируйте высоту эшелона
4. Отказ сигнализации ВЫСОТОМЕРЫ ПРОВЕРЬ	Вылет разрешается. В полете периодически сравнивайте показания $H_{отн}$ на УВ-75-15ПЕ и ВМ-15ПЕ КВС и штурмана
5. Отказ индикации на ВР-30ПЕ штурмана	Вылет разрешается. Используйте показания ДА-30П пилотов и показания высотометров
6. Нет индикации $V_{ист}$ на УМС-1-ПЕ	Вылет разрешается. Используйте показания КУС штурмана и косвенную информацию о $V_{ист}$ по показаниям $V_{пр}$, м на УСИМ пилотов

9.5. Стр.26

Апр 15/94

ИМТ

Действительно: все

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
7. Нет индикации числа M на УСИМ-1 2П	Вылет разрешается. В полете используйте показания УСИМ-1 КВС
8. Отказ индикации $V_{\text{пр}}$ на КУС штурмана	Вылет разрешается. Используйте показания УСИМ
9. Отказ индикации $V_{\text{ист}}$ на КУС штурмана	Вылет разрешается. Используйте показания УМС-1 правого пилота
10. Нет индикации $\alpha_{\text{тек}}$ на УАП5-5	Вылет разрешается. В полете следите за сигналом КРИТИЧ РЕЖИМ, $V_{\text{пр}}$ по УСИМ-1
11. Нет индикации π_y тек, π_y доп на УАП5-5	Вылет разрешается. В полете не допускайте резких изменений угла атаки
12. Нет индикации $t_{\text{н.в.}}$ на УТ-ИМ-ПБ пилотов	Вылет разрешается. Используйте показания УТ-ИМ-ПБ штурмана
13. Выпал бленкер на ПКП	Вылет разрешается только при полете по ПЗП. В полете используйте исправный АГ, ДА-ЗОП, АГР
14. Отказ желтого табло МГВ РЕЗЕРВ - ОТКАЗ	Вылет разрешается. Используйте исправные АГ
15. Отказ желтого табло АГ - НЕТ КОНТРОЛЯ	Вылет разрешается только при полете по ПЗП. Постоянно сравнивайте показания ПКП и АГР
16. Нет достоверной информации об угловой скорости поворота у КВС или 2П	Вылет разрешается. Определите отказавший ДА-ЗОП. Используйте показания исправного ДА-ЗОП
17. Нет достоверных показаний курса на КИ-13	Вылет разрешается. Используйте показания ПНП пилотов
18. Нет достоверной информации о времени у КВС или 2П	Вылет разрешается. Используйте показания исправных часов
19. Нет сигнализации СКОРОСТЬ ВЕЛИКА от ВКРС-4	Вылет разрешается. Используйте показания $V_{\text{м.д.}}$ на УСИМ пилотов
20. Отказ САУ	Вылет разрешается. Управление осуществляйте вручную

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отказ (неисправность)	Рекомендации
21. Горит одно из табло: - ТАНГАКОМ УПРАВЛН - КРЫНОМ УПРАВЛЯИ - ОТКЛЮЧИ АЛ - УСИЛИЕ	Вылет разрешается. Управление осуществляйте вручную. Заклейте табло
22. Горит одно из табло: - АЛ - ОТКАЗ - САУ - НЕТ ВКЛ РЕЖИМА - САУ - НЕТ РЕЗЕРВА	Вылет разрешается. Отключите АВС "САУ" и управление осуществляйте вручную. Заклейте табло (если они продолжают гореть)
23. Отказ А-С37 № 2	Вылет разрешается. В полете используйте барометрическую высоту от СВС и текущую высоту А-С37 № 1
24. Отказ индикации на приборах УС-80 и ВД-1С на рабочем месте гидролога	Вылет разрешается
25. Горит табло СПВЗ - ОТКАЗ	Вылет разрешается при исправных каналах индикации V_y (ДА-ЗОП у пилотов и ВР-ЗОПБ у штурмана), исправных барометрических высотомерах, ПКП, САУ, САС

9.5.16. Перечень допустимых отказов и неисправностей связного оборудования

Отказ (неисправность)	Рекомендации
1. Нет радиосвязи в МВ диапазоне через одну радиостанцию	Вылет разрешается. Ведите радиосвязь по исправной МВ радиостанции
2. Нет радиосвязи в СВ диапазоне	Вылет разрешается, если при полетах в высоких широтах атмосферные условия позволяют вести радиосвязь в КВ диапазоне
3. Нет внутренней и внешней связи на рабочем месте штурмана	Вылет разрешается. Используйте выход на внешнюю связь с других рабочих мест экипажа
4. Нет внутренней и внешней связи на рабочем месте гидролога	Вылет разрешается. Внутреннюю и внешнюю связь ведите через БР

9.5. Стр. 28

Апр 20/95

ПМТ

Действительно: все

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

9.6. СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

9.6.1. Панели, пульты и щитки управления на рабочих местах

пилотов, бортмеханика, штурмана, бортрадиста и гидролога

Размещение панелей, пультов и щитков управления показано на рис. I, 2, 3, 4.

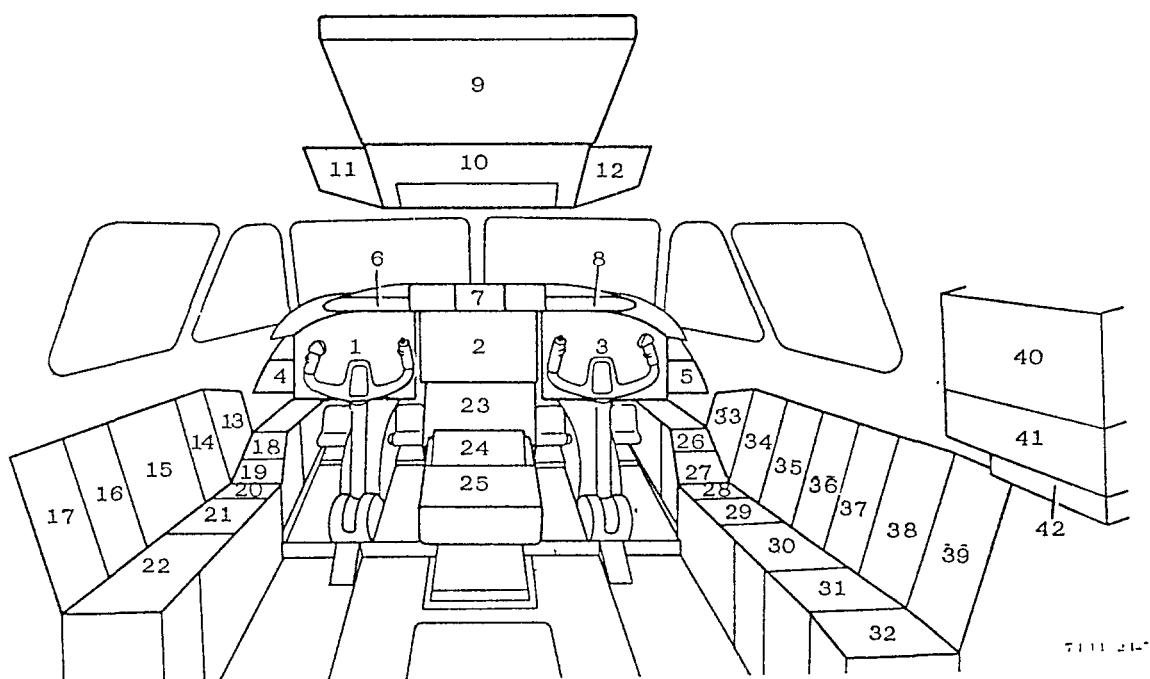


РИС. I (ЛИСТ 1 ИЗ 2). РАБОЧИЕ МЕСТА ПИЛОТОВ И БОРТМЕХАНИКА

АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

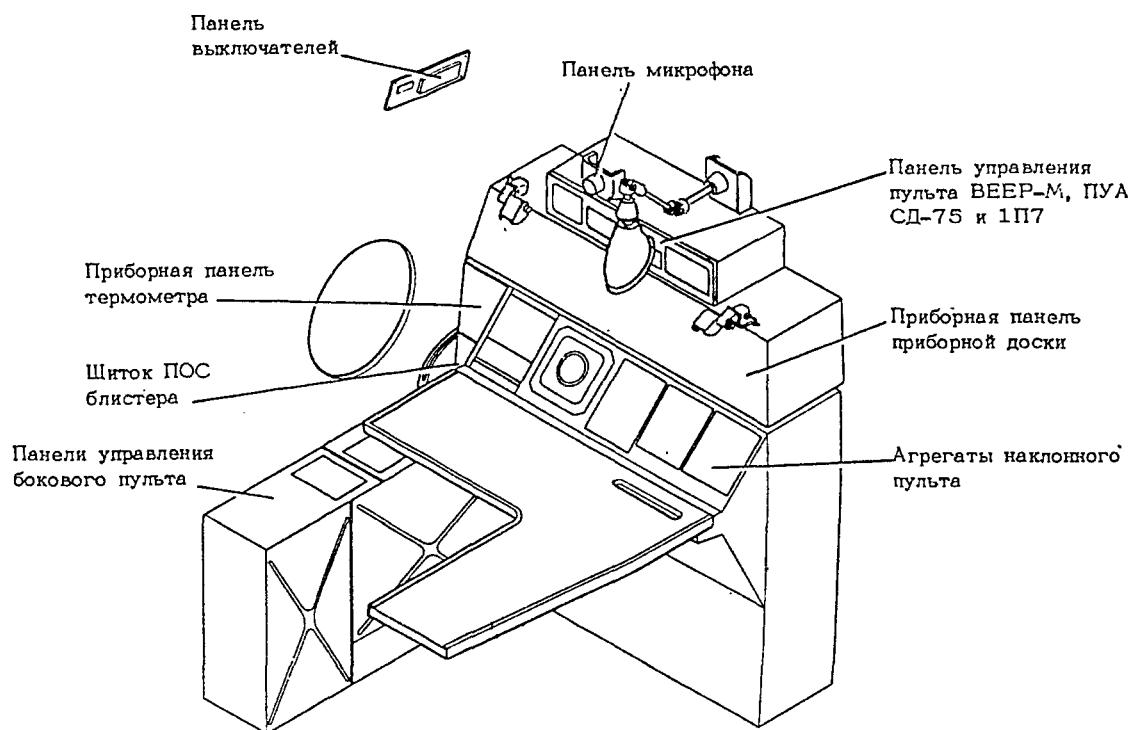
Рис. I (лист 2 из 2)

Рабочие места пилотов и бортмеханика

- 1 - левая приборная панель
- 2 - средняя приборная панель
- 3 - правая приборная панель
- 4 - левая панель сигнализации
- 5 - правая панель сигнализации
- 6 - левая панель козырька
- 7 - средняя панель козырька
- 8 - правая панель козырька
- 9 - верхняя панель верхнего пульта
- 10 - нижняя панель верхнего пульта
- 11 - левая дополнительная панель
- 12 - правая дополнительная панель
- 13 - передняя вертикальная панель
- 14 - щиток запуска двигателей
- 15 - щиток электроснабжения
- 16 - щиток запуска ВСУ
- 17 - накладка
- 18 - передняя наклонная панель
- 19 - щиток гидросистемы
- 20 - передняя горизонтальная панель
- 21 - панель кранов ПВД и БКО-5
- 22 - панель освещения
- 23 - передняя панель
- 24 - пульт рычагов управления двигателями
- 25 - задняя панель
- 26 - панель обмыва лобового стекла
- 27 - наклонная панель
- 28 - панель кранов ПВД
- 29 - панель БКО-5
- 30 - панель освещения
- 31 - панель основного командного прибора
- 32 - панель резервного командного прибора
- 33 - передняя вертикальная панель
- 34 - накладка
- 35 - щиток ПОС
- 36 - щиток СКВ
- 37 - щиток отбора и подготовки воздуха
- 38 - накладка
- 39 - накладка
- 40 - верхняя панель управления
- 41 - амортизированная приборная панель
- 42 - дополнительная панель управления

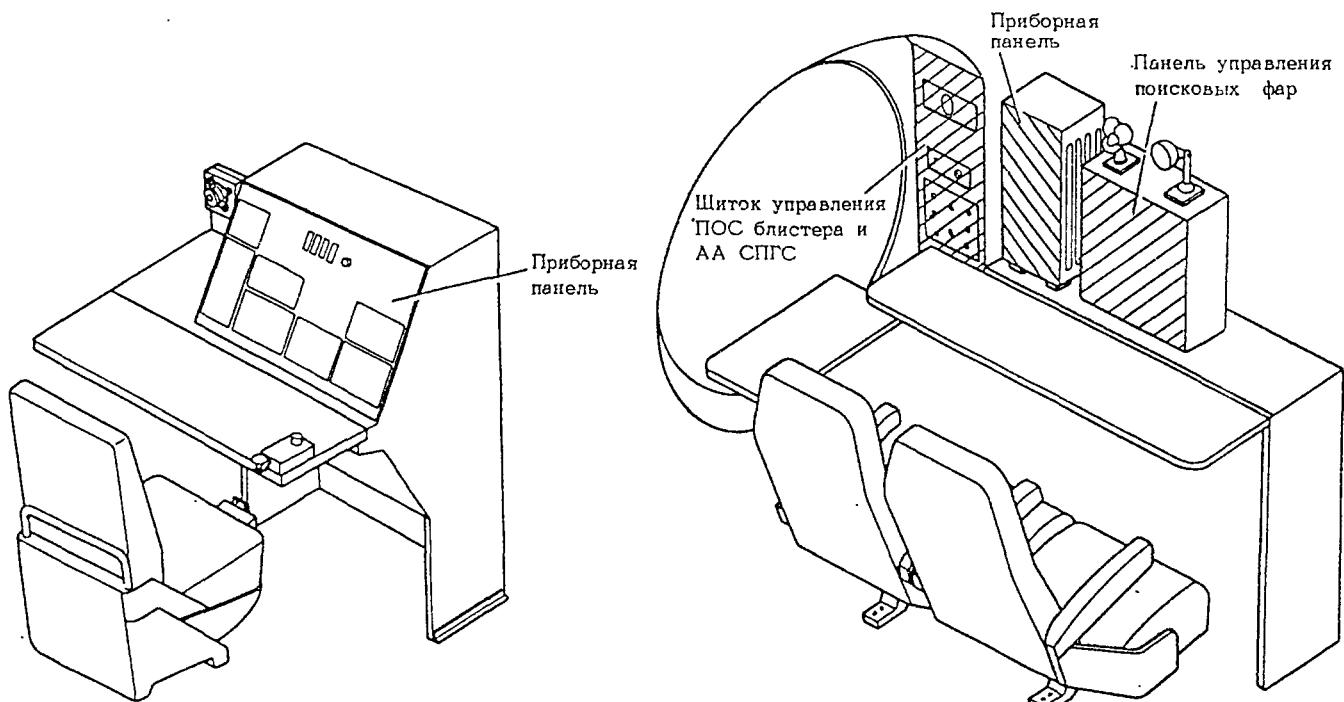
АН-74

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ



.11028-11

РИС. 2. РАБОЧЕЕ МЕСТО ШТУРМАНА



.11559-3

74. 11028 - 10

РИС. 3. РАБОЧЕЕ МЕСТО БОРТРАДИСТА

РИС. 4. РАБОЧЕЕ МЕСТО ГИДРОЛОГА

