



CONSTANTA

OPERATION MANUAL. PART B1. OPERATING PROCEDURES AN-26.

КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА В1. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-26.

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни
2	22.10.2021	05	19.06.2025

OM-B1

Copy No 3

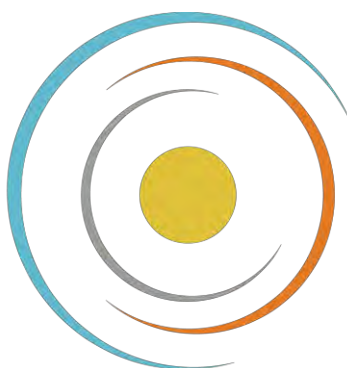
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/„Затверджую”
Director General/Генеральний директор
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”



М. PINKEVYCH/
М.ПІНКЕВИЧ

June 27, 2022/ 27 червня 2022 р.



OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART B1 / ЧАСТИНА B1

OPERATING PROCEDURES
ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

An-26 / Ан-26

(Друге Видання / Issue II)

(Revision 02 / Зміна № 02)

4, Blakytyna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantaairline.com

2022р.



Державна служба
№20/20.1-984-22 від 21.07.2022
КЕП: Дьомін Е. В. 21.07.2022 16:07
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00

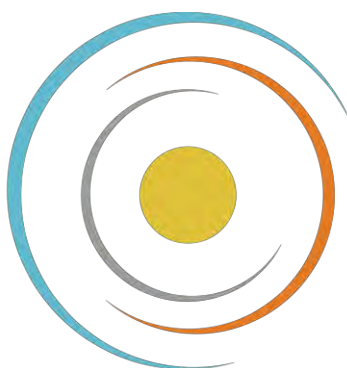
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/„Затверджую”
Director General/Генеральний директор
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”



М. PINKEVYCH/
М.ПІНКЕВИЧ

June 03, 2022/ 03 червня 2022 р.



OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART B1 / ЧАСТИНА B1

OPERATING PROCEDURES
ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

An-26 / Ан-26

(Друге Видання / Issue II)

(Revision 01 / Зміна № 01)

4, Blakytyna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantaairline.com

2022р.



Державна служба
№20/20.1-786-22 від 11.06.2022
КЕП: Дьомін Е. В. 10.06.2022 18:54
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00

“AIRCOMPANY CONSTANTА” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/„Затверджую”
Director General/Генеральний директор
“AIRCOMPANY CONSTANTА” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”



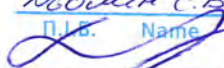
 **М. PINKEVYCH /**
М.ПІНКЕВИЧ

October 22, 2021/ 22 жовтня 2021р.



OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART B1 / ЧАСТИНА B1

OPERATING PROCEDURES
ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ
An-26 / Ан-26
(Друге Видання / Issue II)

Державна авіаційна служба України (Державіаслужба)		State Aviation Administration of Ukraine	
СХВАЛЕНО APPROVED			
<i>Flar. YB17</i>		<i>Молодін Е.В.</i>	
Посада Title		П.І.Б. Name	
15.11.2021			
Дата Date		Підпис Signature	

4, Blakytна street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantairline.com
2021р.



OPERATION MANUAL. PART B1. OPERATING PROCEDURES AN-26.
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА B1. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-26.
ОМ-B1

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
2	22.10.2021	05	19.06.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна	☒

Approved by: Accountable Manager

Затверджено: Відповідальний керівник

Prepared by: Flight Operations Manager

Розроблено: Керівник з льотної експлуатації

Accepted by: Quality and Compliance Monitoring Manager

Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Continuing Airworthiness Management Manager

Керівник з управління підтримання льотної придатності

Vadym VDOVENKO

Вадим ВДОВЕНКО

Vladyslav TYKHONENKO

Владислав ТИХОНЕНКО

Mariia SAVKA

Марія САВКА

Olha KOLESOVA

Ольга КОЛЕСОВА



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



Державна авіаційна служба
 Підписано у Сервісі Вчасно (початок)
 ІД: OM-B1-rev.05 dd 19.06.2025.pdf
 3FAA9288358EC00304000000AA202D00DD99C500

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)

Approval Page OM-B1 rev.05 dd.19.06.2025.pdf

Документ відправлено: 11:00 19.06.2025

Відправник документу

Електронний підпис

11:00 19.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Власник ключа: Тихоненко Владислав Владиленович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 11:00 19.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A040000008A34030098111000

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

12:22 19.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Заступник начальника відділу з УПЛП: Колесова Ольга Анатоліївна

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 12:22 19.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000045BD0200D64D0D00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

12:27 19.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 12:27 19.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

12:31 19.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 12:31 19.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part B1 OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частина В1 КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

II / Друге**22.10.2021**

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

04**18.06.2024**

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

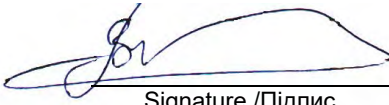
Minor / Другорядна

**Approved:**

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник


Signature / Підпис

V. Vdovenko

В. В. Вдовенко

Control:

Compliance Monitoring Manager

Контроль:

Керівник моніторингу
відповідності
Signature / Підпис

M. Savka

М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації


Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

UB

Державіаслужба

№20/20.1-1496-24 від 13.08.2024

КЕП: Волосовський О. А. 13.08.2024 17:56

26B2648ADD3032E104000000F48328000C77A800

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part B1 OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частини B1 КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

II / Друге**22.10.2021**

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

03**30.11.2023**

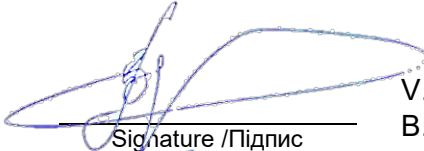
Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна



Approved: Accountable Manager
Затверджено: Відповідальний керівник


Signature / Підпис

V. Vdovenko
В. В. Вдовенко

Control: Quality Manager
Контроль: Керівник з якості


Signature / Підпис

M. Savka
М. І. Савка

Prepared: Flight Operations Manager
Підготував: Керівник з льотної експлуатації


Signature / Підпис

S Ivashchenko
С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



UB
Державіаслужба
№20/20.1-121-24 від 18.01.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 18.01.2024 13:03
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part B1 OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частина В1 КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

II / Друге
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

02
27.06.2022

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник



Signature / Підпис

M. Pinkevych

М. С. Пінкевич

Control:

Quality Manager

Контроль:

Керівник з якості



Signature / Підпис

M. Savka

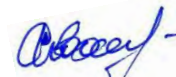
М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації



Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part B1 OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частини B1 КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

II / Друге
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

01
03.06.2022

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник



Signature / Підпис

M. Pinkevych

М. С. Пінкевич

Control:

Quality Manager

Контроль:

Керівник з якості



Signature / Підпис

M. Savka

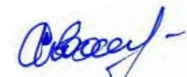
М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації



Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part B1 OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частина В1 КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

II / Друге
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

00
22.10.2021

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

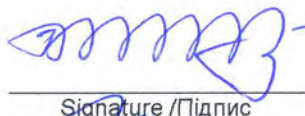
Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник



Signature / Підпис

M. Pinkevych

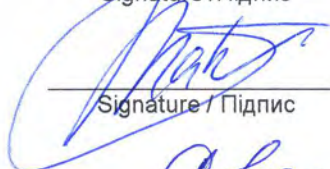
М. С. Пінкевич

Control:

Quality Manager

Контроль:

Керівник з якості



Signature / Підпис

M. Savka

М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації



Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

LIST OF EFFECTIVE PAGES

ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ СТОРІНОК

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
LEP-1	05	19.06.2025
LEP-2	05	19.06.2025
LEP-3	05	19.06.2025
LEP-4	05	19.06.2025
RH-1	04	18.06.2024
RH-2	05	19.06.2025
RHL-1	04	18.06.2024
RHL-2	05	19.06.2025
LH-1	05	19.06.2025
LH-2	05	19.06.2025
Chapter 0 / Розділ 0		
0-1	00	22.10.2021
0-2	00	22.10.2021
0-3	04	18.06.2024
0-4	00	22.10.2021
0-5	00	22.10.2021
0-6	00	22.10.2021
0-7	00	22.10.2021
0-8	00	22.10.2021
0-9	05	19.06.2025
0-10	00	22.10.2021
0-11	00	22.10.2021
0-12	00	22.10.2021
0-13	00	22.10.2021
0-14	00	22.10.2021
0-15	00	22.10.2021
0-16	00	22.10.2021
0-17	00	22.10.2021
0-18	00	22.10.2021
0-19	00	22.10.2021
0-20	00	22.10.2021
0-21	00	22.10.2021
0-22	00	22.10.2021
0-23	00	22.10.2021

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
0-24	00	22.10.2021
Chapter 1 / Розділ 1		
1-1	00	22.10.2021
1-2	00	22.10.2021
1-3	00	22.10.2021
1-4	00	22.10.2021
1-5	04	18.06.2024
1-6	03	30.11.2023
1-7	00	22.10.2021
1-8	03	30.11.2023
Chapter 2 / Розділ 2		
2-1	03	30.11.2023
2-2	00	22.10.2021
2-3	03	30.11.2023
2-4	03	30.11.2023
2-5	05	19.06.2025
2-6	03	30.11.2023
2-7	03	30.11.2023
2-8	03	30.11.2023
2-9	03	30.11.2023
2-10	03	30.11.2023
2-11	03	30.11.2023
2-12	03	30.11.2023
2-13	03	30.11.2023
2-14	03	30.11.2023
2-15	03	30.11.2023
2-16	03	30.11.2023
2-17	03	30.11.2023
2-18	05	19.06.2025
2-19	05	19.06.2025
2-20	03	30.11.2023
2-21	03	30.11.2023
2-22	03	30.11.2023
2-23	03	30.11.2023

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
2-24	03	30.11.2023
Chapter 3 / Розділ 3 (English)		
3-1	04	18.06.2024
3-2	00	22.10.2021
3-3	00	22.10.2021
3-4	04	18.06.2024
3-5	00	22.10.2021
3-6	00	22.10.2021
3-7	00	22.10.2021
3-8	00	22.10.2021
3-9	00	22.10.2021
3-10	00	22.10.2021
3-11	00	22.10.2021
3-12	00	22.10.2021
3-13	00	22.10.2021
3-14	04	18.06.2024
3-15	00	22.10.2021
3-16	04	18.06.2024
3-17	04	18.06.2024
3-18	04	18.06.2024
3-19	04	18.06.2024
3-20	04	18.06.2024
3-21	04	18.06.2024
3-22	04	18.06.2024
3-23	04	18.06.2024
3-24	04	18.06.2024
3-25	04	18.06.2024
3-26	04	18.06.2024
3-27	04	18.06.2024
3-28	04	18.06.2024
3-29	04	18.06.2024
3-30	04	18.06.2024
3-31	04	18.06.2024
3-32	04	18.06.2024
3-33	04	18.06.2024
3-34	04	18.06.2024
3-35	04	18.06.2024
3-36	04	18.06.2024

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
3-37	04	18.06.2024
3-38	04	18.06.2024
Chapter 3 / Розділ 3 (Russian)		
3-1	04	18.06.2024
3-2	00	22.10.2021
3-3	04	18.06.2024
3-4	04	18.06.2024
3-5	00	22.10.2021
3-6	00	22.10.2021
3-7	00	22.10.2021
3-8	00	22.10.2021
3-9	00	22.10.2021
3-10	00	22.10.2021
3-11	00	22.10.2021
3-12	00	22.10.2021
3-13	00	22.10.2021
3-14	01	03.06.2022
3-15	00	22.10.2021
3-16	04	18.06.2024
3-17	04	18.06.2024
3-18	04	18.06.2024
3-19	04	18.06.2024
3-20	04	18.06.2024
3-21	04	18.06.2024
3-22	04	18.06.2024
3-23	04	18.06.2024
3-24	04	18.06.2024
3-25	04	18.06.2024
3-26	04	18.06.2024
3-27	04	18.06.2024
3-28	04	18.06.2024
3-29	04	18.06.2024
3-30	04	18.06.2024
3-31	04	18.06.2024
3-32	04	18.06.2024
3-33	04	18.06.2024
3-34	04	18.06.2024
3-35	04	18.06.2024

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
3-36	04	18.06.2024
3-37	04	18.06.2024
3-38	04	18.06.2024
Chapter 4 / Розділ 4		
4-1	00	22.10.2021
4-2	00	22.10.2021
4-3	00	22.10.2021
4-4	00	22.10.2021
Chapter 5 / Розділ 5		
5-1	02	27.06.2022
5-2	00	22.10.2021
5-3	03	30.11.2023
5-4	00	22.10.2021
5-5	02	27.06.2022
5-6	00	22.10.2021
Chapter 6 / Розділ 6		
6-1	04	18.06.2024
6-2	00	22.10.2021
6-3	05	19.06.2025
6-4	04	18.06.2024
6-5	00	22.10.2021
6-6	04	18.06.2024
6-7	04	18.06.2024
6-8	04	18.06.2024
6-9	05	19.06.2025
6-10	04	18.06.2024
6-11	04	18.06.2024
6-12	04	18.06.2024
6-13	04	18.06.2024
6-14	05	19.06.2025
6-15	05	19.06.2025
6-16	05	19.06.2025
6-17	05	19.06.2025
6-18	05	19.06.2025
6-19	04	18.06.2024
6-20	05	19.06.2025
6-21	05	19.06.2025
6-22	05	19.06.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
Chapter 7 / Розділ 7		
7-1	04	18.06.2024
7-2	00	22.10.2021
7-3	00	22.10.2021
7-4	00	22.10.2021
7-5	00	22.10.2021
7-6	00	22.10.2021
7-7	00	22.10.2021
7-8	04	18.06.2024
7-9	00	22.10.2021
7-10	00	22.10.2021
7-11	00	22.10.2021
7-12	00	22.10.2021
7-13	00	22.10.2021
7-14	00	22.10.2021
7-15	04	18.06.2024
7-16	04	18.06.2024
7-17	00	22.10.2021
7-18	00	22.10.2021
7-19	00	22.10.2021
7-20	00	22.10.2021
7-21	00	22.10.2021
7-22	00	22.10.2021
Chapter 8 / Розділ 8		
8-1	00	22.10.2021
8-2	00	22.10.2021
8-3	00	22.10.2021
8-4	00	22.10.2021
Chapter 9 / Розділ 9		
9-1	00	22.10.2021
9-2	00	22.10.2021
9-3	04	18.06.2024
9-4	00	22.10.2021
Chapter 10 / Розділ 10		
10-1	04	18.06.2024
10-2	00	22.10.2021
10-3	05	19.06.2025
10-4	04	18.06.2024

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
10-5	03	30.11.2023
10-6	03	30.11.2023
10-7	03	30.11.2023
10-8	03	30.11.2023
10-9	04	18.06.2024
10-10	03	30.11.2023
10-11	04	18.06.2024
10-12	03	30.11.2023
10-13	03	30.11.2023
10-14	05	19.06.2025
10-15	05	19.06.2025
10-16	04	18.06.2024
10-17	03	30.11.2023
10-18	04	18.06.2024
Chapter 11 / Розділ 11		
11-1	00	22.10.2021
11-2	00	22.10.2021
11-3	00	22.10.2021
11-4	00	22.10.2021
11-5	00	22.10.2021
11-6	00	22.10.2021
11-7	00	22.10.2021
11-8	03	30.11.2023
11-9	03	30.11.2023
11-10	00	22.10.2021
11-11	00	22.10.2021
11-12	00	22.10.2021
11-13	00	22.10.2021
11-14	00	22.10.2021
11-15	03	30.11.2023
11-16	00	22.10.2021
Chapter 12 / Розділ 12		
12-1	04	18.06.2024
12-2	00	22.10.2021
12-3	00	22.10.2021
12-4	00	22.10.2021
12-5	04	18.06.2024
12-6	04	18.06.2024

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
12-7	04	18.06.2024
12-8	04	18.06.2024
12-9	04	18.06.2024
12-10	04	18.06.2024

REVISION HISTORY

ОБЛІК ЗМІН

Issue No <i>Видання №</i>	Issue date <i>Дата видання</i>	Revision No <i>Ревізія №</i>	Date of Revision <i>Дата ревізії</i>	Modified Section <i>Розділ застосування</i>	Short description of the Modification <i>Короткий опис зміни, що вноситься</i>
2	22.10.2021	0	22.10.2021	All the document	Second issue. <i>Друге видання. Головна зміна.</i>
2	22.10.2021	01	03.06.2022	B1, 2, 3, 6, 10	Review of Standard procedures and check-lists. Review of Abnormal and emergency procedures. Review of balance sheets and input of AC information. Review of Emergency equipment. <i>Перегляд стандартних процедур та карт контрольних перевірок. Перегляд процедур особливих випадків у польоті. Перегляд центрувальних графіків та внесення інформації ПС. Внесення інформації про кисневе обладнання ПС.</i>
2	22.10.2021	02	27.06.2022	B1, 1, 5	Revision of AC minimum crew composition. Review of Flight planning procedure. <i>Уточнення мінімального складу екіпажу. Перегляд процедури планування польоту.</i>
2	22.10.2021	03	30.11.2023	B1, 0, 1, 2, 5, 6, 10, 11	Review of AC list. Review of check-list and control inspection sheets. Revision of «Flight planning» section. Revision of «Mass and Balance» section. Revision of Emergency and rescue equipment. Revision of emergency evacuation procedures. <i>Уточнення переліку ПС. Перегляд карт контрольних перевірок та листів контрольного огляду. Уточнення розділу «Планування польоту». Уточнення розділу «Маса і центрітка». Уточнення переліку аварійного обладнання. Уточнення процедур аварійної евакуації.</i>
2	22.10.2021	04	18.06.2024	B1, 0, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12	Clarification of the list of aircraft in chapter 0,1,2,4,5,6,7 (entering UR-UZI). Introduction of control checklists and UR-UZI aircraft control cards in chapter 2. Correction of audit findings in chapter 3, 9. Clarification of the balance calculation procedure (section 6). Entering information on UR-UZI in Chapter 10 and 12. Correction of typos (chapter 0, 1, 2, 3a, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 12). <i>Уточнення переліку ПС у розділах 0,1,2,4,5,6,7 (внесення UR-UZI). Внесення карт контрольних перевірок та листів контрольного огляду UR-UZI р.2. Усунення зауважень аудиту в р.3, 9. Уточнення процедури передпольотного розрахунку маси та центрування (розділ 6). Внесення</i>

Issue No Видання №	Issue date Дата видання	Revision No Ревізія №	Date of Revision Дата ревізії	Modified Section Розділ застосування	Short description of the Modification Короткий опис зміни, що вноситься
					інформації стосовно ПС UR-UZI до розділів 10 та 12. Усунення друкарських помилок (розділи 0, 1, 2, 3а, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 12).
2	22.10.2021	05	13.06.2025	B1, 0, 2, 6, 10	Clarification of the list of aircraft in chapter 0, 2, 6,10 (removed UR-UZI). Removed the Aircraft Control Card of UR-UZI (chapter 2). Added the information on weight and balance calculation documentation procedure. Added the Load Sheets and Load Message (chapter 6). Added information on Safety Instructions. Added the references to DSTC №ТЛ0019 and operational documents. Removed information on UR-UZI oxygen equipment. (chapter 10). Уточнення переліку ПС у розділах 0, 2, 6,10 (видалення UR-UZI). Видалено карту контрольних перевірок ПС UR-UZI. (розділ 2). Додано інформацію стосовно документування розрахунків ваги та центрування. Додано зведені завантажувальні відомості. (розділ 6). Додано інформацію стосовно інструкцій з безпеки. Додано посилання на ПДСТ №ТЛ0019 та експлуатаційну документацію. Видалено інформацію стосовно кисневого обладнання ПС UR-UZI. (розділ 10)

REVISION HIGHLIGHTS

КЛЮЧОВІ МОМЕНТИ РЕВІЗІЇ

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
0	0-3	4	18.06.2024	Added a link to the registration number of the aircraft type defined in the section. Додано посилання на реєстраційний номер ПС визначеного розділом типу ПС.
0	0-9	4	18.06.2024	The list of aircraft was updated to comply with the actual one. Перелік ПС приведено у відповідність до актуального.
1	1-5	4	18.06.2024	The link to the actual number of the OM-A section has been changed. Змінено посилання на актуальний номер розділу Частина А КЕ
2	2-5	4	18.06.2024	The list of aircraft was updated to comply with the actual one. Перелік ПС приведено у відповідність до актуального.
2	2-18 – 2-19	4	18.06.2024	Removed the UR-UZF Aircraft Control Card and added the UR-UZI Aircraft Control Card. Видалено Карту контрольних перевірок UR-UZF та додано Карту контрольних перевірок UR-UZI.
3a	3-5	4	18.06.2024	The list of procedures has been updated to reflect the added procedures of para 3.38, 3.39. Перелік процедур уточнено у зв'язку із додаванням процедур в розділ 3.38, 3.39
3a	3-17 – 3-38	4	18.06.2024	Corrected the numbering of in-flight emergency procedures Виправлено нумерацію процедур особливих випадків в польоті
3a	3-24 – 3-25	4	18.06.2024	The procedure for ditching has been clarified. Уточнена процедура вимушеної посадки на воду.
3a	3-26	4	18.06.2024	The procedure for emergency landing on dry surface has been clarified. Уточнена процедура вимушеної посадки на сушу
3a	3-38	4	18.06.2024	Added a procedure for crew actions in case of abnormal situations while flying in the B-RNAV area. Додано процедуру щодо дій екіпажу при виникненні надзвичайних обставин при польоті в зоні B-RNAV.
3a	3-38	4	18.06.2024	Added a procedure for crew actions in case of failure of the TDR-94D primary transponder. Додано процедуру щодо дій екіпажу при відмові основного відповідача TDR-94D.
3	3-4	4	18.06.2024	The list of procedures has been updated to reflect the added procedures of para 3.38, 3.39. Перелік процедур уточнено у зв'язку із додаванням процедур в розділ 3.38, 3.39
3	3-16 – 3-38	4	18.06.2024	Corrected the numbering of in-flight emergency procedures Виправлено нумерацію процедур особливих випадків в польоті
3	3-23 – 3-24	4	18.06.2024	The procedure for ditching has been clarified. Уточнена процедура вимушеної посадки на воду.
3	3-25	4	18.06.2024	The procedure for emergency landing on dry surface has been clarified. Уточнена процедура вимушеної посадки на сушу
3	3-37	4	18.06.2024	Added a procedure for crew actions in case of abnormal situations while flying in the B-RNAV area. Додано процедуру щодо дій екіпажу при виникненні надзвичайних обставин при польоті в зоні B-RNAV.
3	3-38	4	18.06.2024	Added a procedure for crew actions in case of failure of the TDR-94D primary transponder. Додано процедуру щодо дій екіпажу при відмові основного відповідача TDR-94D.
6	6-4	4	18.06.2024	The Balance sheet scales has been clarified in Ukrainian and corrected in English Назви шкал Центрувального графіку уточнено українською мовою, англійською – виправлено
6	6-6 – 6-7	4	18.06.2024	The sample of the procedure of mass and balance calculation using the Balance sheet has been updated Уточнено приклад процедури передпольотного розрахунку маси та центрування за допомогою Центрувального графіку
6	6-8	4	18.06.2024	The sample of the procedure of mass and balance calculation using the Balance sheet has been updated

Розділ Section	Сторінка Page	Зміна Revision	Дата Date	Зміст зміни Revision content
				Уточнено приклад процедури передпольотного розрахунку маси та центрування за допомогою Центрувального графіку
6	6-9	4	18.06.2024	<i>The list of aircraft was updated; Removed reference to the AN-26B aircraft</i> Оновлено перелік ПС; Вилучено посилання на ПС Ан-26Б
6	6-12 – 6-13	4	18.06.2024	<i>The sample of the balance calculation using the Balance sheet has been updated</i> Уточнено приклад процедури передпольотного розрахунку маси та центрування за допомогою Центрувального графіку
6	6-14 – 6-18	4	18.06.2024	<i>The list of aircraft was updated</i> Оновлено перелік ПС
7	7-8; 7-8; 7-15; 7-16	4	18.06.2024	<i>Removed reference to the AN-26B aircraft.</i> Вилучене посилання на ПС Ан-26Б.
9	9-3	4	18.06.2024	<i>MEL using procedure description have been modified.</i> Допрацьовано опис процедури застосування MEL.
10	10-3	4	18.06.2024	<i>Removed reference to the AN-26B aircraft.</i> Вилучене посилання на ПС Ан-26Б.
10	10-4	4	18.06.2024	<i>Removed reference to the AN-26B aircraft.</i> Вилучене посилання на ПС Ан-26Б.
10	10-9	4	18.06.2024	<i>The list of aircraft was updated</i> Оновлено перелік ПС
10	10-11	4	18.06.2024	<i>The list of aircraft was updated</i> Оновлено перелік ПС
10	10-14 – 10-15	4	18.06.2024	<i>The information regarding the AN-26 UR-UZI airplane's oxygen equipment has been added.</i> Додано інформацію стосовно кисневого обладнання ПС Ан-26 UR-UZI.
10	10-18	4	18.06.2024	<i>Removed reference to the AN-26B aircraft.</i> Вилучене посилання на ПС Ан-26Б.
12	12-1 – 12-6	4	18.06.2024	<i>Updating of an aircraft system data in accordance with the actual aircraft fleet.</i> Оновлення даних систем літака відповідно до актуального парку ПС.
0	0-9	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
2	2-5	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
2	2-18 – 2-19	5	19.06.2025	<i>Aircraft Control Card for UR-UZI was removed.</i> Видалено Карту контрольних перевірок UR-UZI.
6	6-3	5	19.06.2025	<i>The information on weight and balance calculation documentation procedure was added.</i> Додано інформацію стосовно документування розрахунків ваги та центрування.
6	6-9	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
6	6-14	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
6	6-15	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
6	6-16	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
6	6-17	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
6	6-18	5	19.06.2025	<i>Information on UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію щодо ПС UR-UZI.
6	6-20	5	19.06.2025	<i>Load Sheet and Load Message for cargo transportation flights was added.</i> Додано зведену заватажувальну відомість для виконання польотів з перевезення вантажів.
6	6-21	5	19.06.2025	<i>Load Sheet and Load Message for passengers and cargo transportation flights was added.</i> Додано зведену заватажувальну відомість для виконання польотів з перевезення пасажирів та вантажів.
6	6-22	5	19.06.2025	<i>Service page was added.</i> Додано службову сторінку
10	10-3	5	19.06.2025	<i>Added the references to DSTC №ТЛ0019 and operational documentation. Added the reference to placement of the Safety Briefing Card - Safety Instructions of the AN-26-100 (AN-26B-100).</i> Додано посилання на ПДСТ №ТЛ0019 та експлуатаційну документацію. Додано посилання на розміщення Інструкцій з безпеки Ан-26-100 (Ан-26Б-100) для конфігурацій з перевезення пасажирів
10	10-14 – 10-15	5	19.06.2025	<i>Information on oxygen equipment of An-26 UR-UZI was removed.</i> Видалено інформацію стосовно кисневого обладнання ПС Ан-26 UR-UZI.

LIST OF HOLDERS
ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ

Copy No Примірник №	Copy Status Статус примірника	Holder Утримувач
1	Hard/digital copy Паперовий/Електронний	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації
2	Hard/digital copy Паперовий/Електронний	SAAU ДАСУ
3	Digital Електронний	Accountable Manager Відповідальний керівник
		Quality & Compliance Monitoring Manager Керівник з якості та моніторингу відповідності
		Head of OCC Начальник ЦОКП
		Training Manager Керівник з навчання та тренувань
		CAM Manager Керівник з УПЛП
		Ground Handling Manager Начальник служби наземного обслуговування
		AVSEC Manager Керівник з АБ
		Safety Manager Керівник з БП
		A/C which are operated by Aircompany ПС, що експлуатуються Авіакомпанією

A digital copy is stored on a Web-resource by the link
<https://docs.constantairline.com>

Цифрова копія зберігається на Веб-ресурсі за посиланням
<https://docs.constantairline.com>



Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

0.	GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT	0-3
0.	ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ.....	0-3
0.1.	General information	0-3
0.1.	Загальна інформація	0-3
0.1.1.	Aircraft An-26.....	0-3
0.1.1.	Літак Ан-26.....	0-3
0.1.1.1.	Airplane's arrangement scheme	0-4
0.1.1.1.	Компонувальна схема кабіни літака.....	0-4
0.1.1.2.	Geometrical data.....	0-5
0.1.1.2.	Геометричні дані.....	0-5
0.1.1.3.	Power-plant.....	0-7
0.1.1.3.	Силовая установка.....	0-7
0.1.2.	An-26-100, An-26B-100 airplane	0-9
0.1.2.	Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100	0-9
0.2.	Conversion tables.....	0-15
0.2.	Перевідні таблиці.....	0-15

 CONSTANTA	<i>OM – Part B1 – 0</i> <i>KE – Частина B1 – 0</i>	<i>GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT</i> <i>ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ</i>	<i>Page</i> <i>Стор.</i>	0-2
--	---	---	-----------------------------	------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0. GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT

0.1. General information

There is supplemental information resulted in given section «B» of the Operations Manual.

Operation of aircraft should be carried out according to Aircraft Operation Manual of Antonov-26, published 2001.

“Aircompany Constanta” PrJSC is an Operator of the same type turboprop An-26 airplanes and their variants and modifications An-26B, An-26-100, An-26B-100.

These airplanes have operating characteristics of the class A aircraft.

0.1.1. Aircraft An-26

The Aircompany operates the AN-26 aircraft with the registration number UR-CEP.

Airplane An-26 is a land two-engine turboprop airplane, intended for transporting of loads, sizes and mass of which allow dispose them in the freight compartment of airplane.

Air-freighter An-26 is a cantilever all-metal monoplane with highly located wing, tail plane, single-fin vertical empennage with fore fin and two antispin ventral ridges.

There are two turbo-prop AI-24BT engines installed on airplane with take-off power 2820 e.h.p. provided with AB-72T propellers, and one turbojet PY19A-300 engine with static traction of 800 kg.

PY19A-300 engine is used at a take-off, climb, landing and if it is necessary - in cruising flight. In addition, it is used for the start of basic engines on ground and for power supply of board network at the refuse of direct current generators.

There is a cargo door located in tail part of fuselage intended for loading and unloading a cargo.

The special ramp which closes a cargo door is used as a ladder for loading and unloading a technique and goods.

The shift of ramp under fuselage provides the approach of cars to threshold of cargo door and loading of airplane directly from the board of car.

Instrumental-navigation and radio communication equipment, set on airplane, allows operate it in simple and difficult meteorological terms at the day and night.

0. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ

0.1. Загальна інформація

Інформація, наведена в даній частині «В» Керівництва з експлуатації, є довідковою.

Льотна експлуатація повітряних суден має здійснюватись у відповідності до Керівництва з льотної експлуатації повітряних суден Ан-26, видання 2001 р.

Приватне акціонерне товариство «Авіакомпанія Константа» є експлуатантом турбогвинтових однотипних літаків Ан-26 та їх варіантів і модифікацій Ан-26Б, Ан-26-100, Ан-26Б-100.

Ці літаки мають характеристики повітряних суден класу «А».

0.1.1. Літак Ан-26

Авіакомпанія експлуатує літак Ан-26 з реєстраційним номером UR-CEP.

Літак Ан-26 - сухопутний двохдвигунний турбогвинтовий літак, призначений для транспортування вантажів, габарити і маса яких дозволяють розташовувати їх у вантажній кабіні літака.

Вантажний літак Ан-26 - це вільно несучий суцільнометалевий моноплан з високо розташованим крилом, горизонтальним оперенням, однокільовим вертикальним оперенням з форкілем та двома протишторними підфюзеляжними гребенями.

На літаку установлені два турбогвинтових двигуни AI-24BT злітною потужністю 2820 е.к.с. з повітряними гвинтами AB-72T і один турбореактивний двигун PY19A-300 із статичною тягою 800 кгс.

Двигун PY19A-300 використовується на злеті, при наборі висоти, посадці і за потреби в крейсерському польоті. Крім того, він використовується для запуску основних двигунів на землі та для живлення бортової мережі при відмові генераторів постійного струму.

В хвостовій частині фюзеляжу розташований вантажний люк для завантаження і вивантаження вантажів.

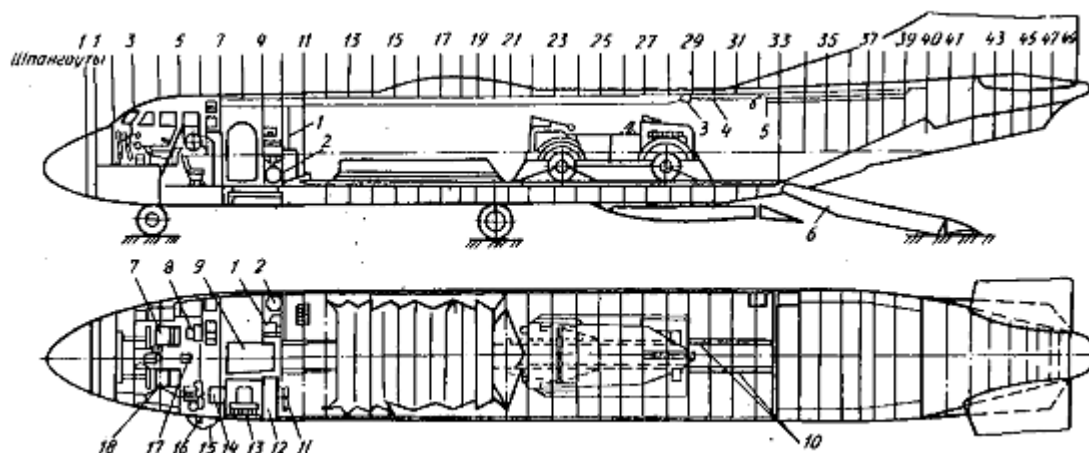
Спеціальна рампа, яка закриває вантажний люк, використовується у якості трапу для завантаження і вивантаження техніки і вантажів

Прибирання рампи під фюзеляж забезпечує під'їзд автомашин до порогу вантажного люку та завантаження літака безпосередньо з борту автомашини.

Пілотажно-навігаційне і радіотехнічне устаткування, установлене на літаку, дозволяє експлуатувати літак за простих і складних метеорологічних умов вдень і вночі.

0.1.1.1. Airplane's arrangement scheme

0.1.1.1. Компонувальна схема кабіни літака

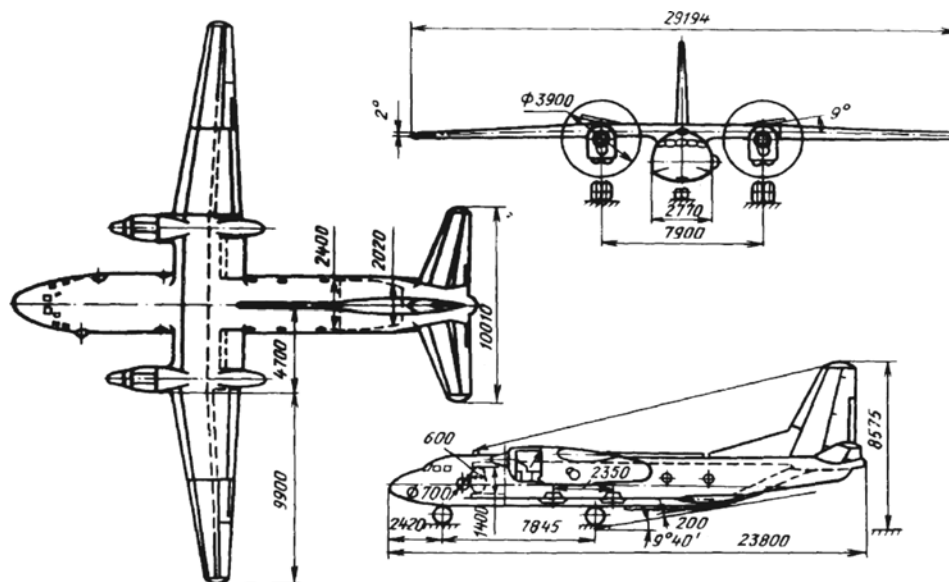


1	- place of setting of electric boiler, electric thermos, drain tank;
2	- oxygen bulbs;
3	- winch;
4	- monorail;
5	- telfer;
6	- ramp in dropped state;
7	- co-pilot' seat;
8	- radio operator' seat;
9	- lower emergency hatch;
10	- cargo chains of conveyer;
11	- electric drive of conveyer;
12	- stack with radio communication equipment;
13	- rest room;
14	- navigator' seat;
15	- blister;
16	- finder, if installed;
17	- flight engineer' seat;
18	- commander' seat.

1	- місце установки електричного кип'ятильника, електричного термоса, зливного бачку;
2	- кисневі балони;
3	- лебідка;
4	- монорельс;
5	- тельфер;
6	- рампа в опущеному стані;
7	- сидіння другого пілота;
8	- сидіння бортрадиста;
9	- нижній аварійний люк;
10	- вантажні цепи транспортеру;
11	- електричний привід транспортеру;
12	- етажерка з радіоустаткуванням;
13	- туалет;
14	- сидіння штурмана;
15	- блістер;
16	- візир, якщо встановлюється;
17	- сидіння інженера бортового;
18	- сидіння командира ПС.

0.1.1.2. Geometrical data

0.1.1.2. Геометричні дані



Length of airplane (fuselage), m	23.8	Довжина літака (фюзеляжу), м	23.8
Height on a stand, m	8.575	Висота на стоянці, м	8.575
Parking angle of empty airplane, deg.	0°40'	Стоянковий кут порожнього літака (15550 кг)	0°40'
Distance from a tip of propeller blade to ground, m	1.22	Відстань від кінця лопаті гвинта до землі, м	1.22

Fuselage		Фюзеляж	
Width in the cylinder part, m	2.9	Ширина в циліндричній частині, м	2.9
Midship area, m ²	5.9	Площа миделя, м ²	5.9
Volume of cargo bay, m ³	60	Об'єм вантажної кабіни, м ³	60
Internal sizes of cargo bay:		Внутрішні габарити вантажної кабіни:	
- length (between frames No 7-40), m	15.68	- довжина (між шп. № 7-40), м	15.68
- length (between frames No 10-33), m	11.1	- довжина (між шп. № 10-33), м	11.1
Maximal width, m	2.78	Максимальна ширина, м	2.78
Maximal height, m	1.91	Максимальна висота, м	1.91
Sizes of forward door embrasure, m:	0.6x1.4	Розміри отвору передньої двері, м	0.6x1.4
Sizes of emergency hatches embrasures, m:		Розміри отворів аварійних люків, м:	
- on port side	0.5x0.6	- по лівому борту	0.5x0.6
- starboard	0.5x0.6	- по правому борту	0.5x0.6
Emergency hatch in cockpit (overhead), m	0.640	Аварійний люк в кабіні екіпажу (верхній), м	0.640
Sizes of cargo door, m	2.34x3.3	Розміри отвору вантажного люку, м	2.34x3.3
Width of cargo door at a threshold, m	2.4	Ширина отвору люку у порогу, м	2.4
Height of cargo door threshold over ground, m	1.45	Висота порогу вантажного люку над землею, м	1.45
Height of forward door threshold over ground, m	1.45	Висота порогу передньої двері над землею, м	1.45
Height of overhead edge of cargo door over ground, m	3.014	Висота верхньої кромки вантажного люку над землею, м	3.014

Wing		Крило	
Wingspan, m	29.2	Розмах, м	29.2
Area, m ²	74.98	Площа, м ²	74.98
Middle aerodynamic chord, m	2.813	Середня аеродинамічна хорда, м	2.813
Fineness ratio	11.37	Подовження	11.37
An angle of cross-cut «V»:		Кут поперечного V:	
- on centre-section and middle part of wing	0°	- на ділянці центроплану та середньої частини крила	0°
- on line of detachable part of wing	-2°	- на лінії відокремленої частини крила	-2°
A sweep angle on line of ¼ of chord	6°50'	Стрілоподібність по лінії ¼ хорди	6°50'
Angle of wing installation	+3°	Кут установки крила	+3°
Area, m ² :		Площа, м ² :	
- ailerons	6.12	- елеронів	6.12
- wing flaps	15	- закрилків	15
- aileron' trimmer	0.26	- тримера елерону	0.26
Angles of ailerons deflection:		Кути відхилення елеронів:	
- upwards	24°	- вгору	24°
- downward	16°	- униз	16°
Angles of wing flaps deflection, deg.:		Кут відхилення закрилків:	
- at take-off	15; 5±1	- на злеті	15°
- at landing	38±1	- на посадці	38°
Angles of aileron deflection trimmer	±7°	Кут відхилення тримера елерону	±7°
Horizontal tail		Горизонтальне оперення	
Span, m	9.973	Розмах, м	9.973
Area, m ²	19.83	Площа, м ²	19.83
Area of elevator, m ²	5.16	Площа руля висоти, м ²	5.16
Area of trimmers, m ²	0.288	Площа тримерів, м ²	0.288
Angle of stabilizer setting in relation to the wing chord	-3°	Кут установки стабілізатора відносно хорди крила	-3°
Angles of elevator deflection:		Кути відхилення руля висоти:	
- upwards	25°	- вгору	25°
- downward	20°	- униз	20°
Angles of elevator's trimmer deflection:		Кути відхилення тримера руля висоти:	
- upwards	25°	- вгору	25°
- downward	15°	- униз	15°
Vertical tail		Вертикальне оперення	
Height of tip of the fin over the fuselage, m	4.9	Висота кіля над фюзеляжем, м	4.9
Area (without the fore fin), m ²	13.28	Площа (без форкіля), м ²	13.28
Rudder' area m ²	5.0	Площа руля напрямку, м ²	5.0
Area of rudder' trimmer-balance tab, m ²	0.594	Площа тримера-сервокомпенсатора руля напрямку, м ²	0.594
Angles of rudder deflection, deg.	±25°	Кути відхилення руля напрямку	±25°
Angles of rudder' trimmer-balance tab deflection, deg.	±19°	Кути відхилення тримера-сервокомпенсатора руля напрямку	±19°

Undercarriage		Шасі	
Track, m		Колія, м:	
- to the axes of main gear beams	7.9	- по стійках	7.9
- to outer aviation tires	8.48	- по крайніх авіаційних шинах	8.48
Wheelbase	7.65	База шасі, м	7.65
Turn angle of nose wheel in every side	45 ⁰	Кут повороту передньої стійки у кожний бік	45 ⁰

0.1.1.3. Power-plant

0.1.1.3. Силовая установка

AI-24BT engine		Двигун AI-24BT	
Type of engine is turboprop		Тип – турбогвинтовий	
Take-off power, e.h.p.	2820	Злітна потужність, е.к.с	2820
Nominal power, e.h.p.	2240	Номинальна потужність, е.к.с.	2240
PY19A-300 engine		Двигун PY19A-300	
Type of engine is turbojet		Тип – турбореактивний	
Static nominal power, kg	800	Статична тяга на номінальному режимі, кгс	800
Propeller		Повітряний гвинт	
Type - AB-72T, four bladed with in-flight automatically changeable pitch, feathered		Тип - AB-72T, чотирьох лопатний з автоматично змінюваним в польоті кроком, флюговуваний	
Diameter, m	3.9	Діаметр, м	3.9

 CONSTANTA	<i>OM – Part B1 – 0</i> <i>KE – Частина B1 – 0</i>	<i>GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT</i> <i>ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ</i>	<i>Page</i> <i>Стор.</i>	0-8
--	---	---	-----------------------------	------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0.1.2. An-26-100, An-26B-100 airplane

An-26-100, An-26B-100 airplane is operated in accordance with Aircraft Operations Manual of An-26 airplane and Annexes № 78, 79 to it.

An-26-100, An-26B-100 airplane is intended for transporting:

- up to 36 passengers in the passenger cabin (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- up to 24 passengers in cargo-and-passenger configuration (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- up to 18 passengers in cargo-and-passenger configuration (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- up to 4 passengers in cargo-and-passenger configuration (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- only goods in cargo configuration. (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK).

Airplane is developed on base of serial An-26 airplane.

There is additional oxygen equipment installed on airplane, intended for supply of crew with oxygen at movement in the depressurized cabin or at fire, and for the therapeutic supply of passengers in case of necessity.

There is additional lighting equipment installed on airplane, providing an illumination of cabin, vestibule and rest room.

The re-equipment (converting) of cargo compartment of airplane in exploitation for the resulted variants is carried out due to removal of passenger arm-chairs, partition on frame No 25, heat-resisting shade on frame No 29, the cloak-room for passengers, luggage rack on frames No 29-33, barrier and hand-rail.

0.1.2. Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100

Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100 експлуатується у відповідності до Керівництва з льотної експлуатації літака Ан-26 та Додатків № 78,79 до нього.

Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100 призначений для транспортування:

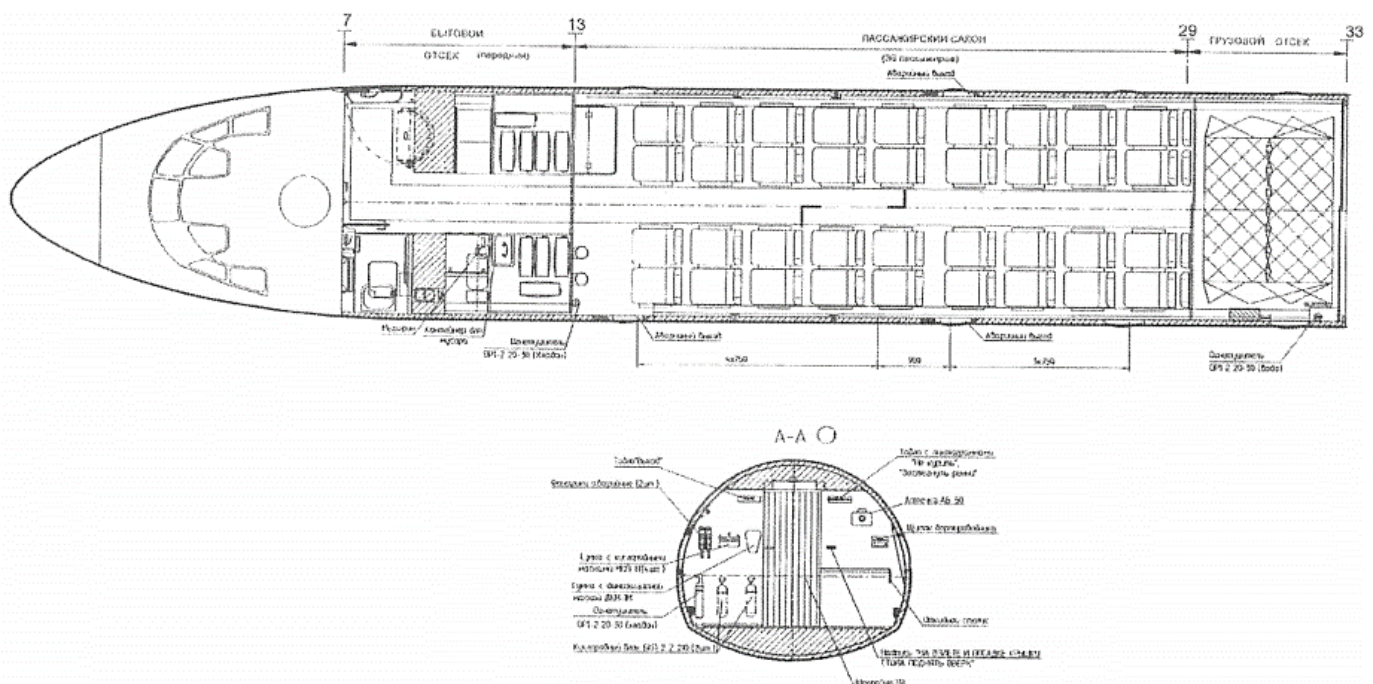
- до 36 пасажирів в пасажирському салоні; (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- до 24 пасажирів в вантажно-пасажирському варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- до 18 пасажирів в вантажно-пасажирському варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- до 4 пасажирів в вантажно-пасажирському варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- тільки вантажів у вантажному варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK).

Літак розроблений на базі серійного літака Ан-26.

На літаку встановлене додаткове кисневе устаткування, призначене для живлення киснем екіпажу при пересуванні в розгерметизованій кабіні або пожежі та для терапевтичного живлення пасажирів у випадку необхідності.

На літаку встановлене додаткове світлотехнічне устаткування, що забезпечує освітлення салону, вестибюлю і туалету.

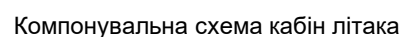
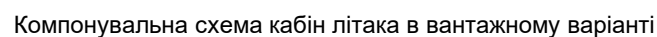
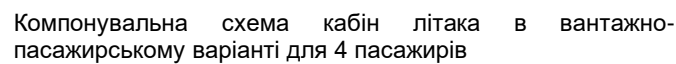
Переобладнання (конвертація) вантажної кабіни літака в експлуатації для наведених варіантів здійснюється за рахунок зняття пасажирських крісел, перегородки по шп. № 25, теплозахисної штори по шп. № 29, гардеробу для пасажирів, багажнику по шп. № 29-33, огороження і поручня.



An arrangement chart of airplane cabins in the variant of carrying up to 36 passengers

Компонувальна схема кабін літака в варіанті перевезень до 36 пасажирів





There are indicator panels installed on airplane:

- «NO SMOKING. FASTEN SEAT BELTS» on the partition (frame No 12) starboard;
- «EXIT» on the partition (frame No 13) port side;
- «NO SMOKING. FASTEN SEAT BELTS» in area of frame No 27 on starboard and port side.

There are inscriptions made out of light integrating tape, set on airplane:

- «EXIT» on the partition (frame No 25) starboard;
- «EXIT» over 1st type emergency exit (starboard in area of frames No 7-8);
- «EXIT» and hand-rails over emergency exits port side in area of frames No 14-15 and in area of frames No 23-24, starboard and port side;
- «NOT OPEN TO STOP OF PROPELLERS» in area of emergency exits in area of frames No 7-8 and 14-15.

There are installed in the cockpit:

- switches «СВЯЗЬ С САЛОНОМ - ОТКЛ» (on left and right pilots' lateral control panels), «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» (on lateral control panel of right pilot) and «ВЫХОД» (on lateral control panel of left pilot);
- buttons «ОПОВЕЩЕНИЕ САЛОНА» «ВЫЗОВ ИЗ САЛОНА» (on left and right pilots' lateral control panels)

Plafond PS-100Б-35 provides illumination of cabin that can be switched on by the regular switch located on the partition of frame No 7.

It is foreseen the possibility to conduct an external and internal communication on airplane using the microphone of ГСШ-А-18 garniture or microphone of ДКМ-1М protective breathing mask. Switches «МИКРОФОН. ГАРНИТУРЫ - КИСЛОРОД. МАСКИ» for microphone commutation are used.

For crew of airplane executed the emergency landing out of an aerodrome, emergency radio beacons KANNAD-406AS1 (2 units) are installed on airplane, providing radio communication (outside of airplane) with searching-rescue service's airplanes (helicopters), bringing them to place of finding of radio beacon. Operation of radio beacons must be performed in accordance with manual for these wares.

Composition of airplane's apartments (compartments)

Domestic compartment (front) (fr. No 7-13), containing the cloakroom of crew, 2 luggage racks, rest room and buffet (does not change in all of variants of airplane application).

Cabin:

- freight-passenger variant for transportation up to 36 passengers and cargo - (fr. No 13-29), containing 18 doubled blocks of passenger seats.
- freight-passenger variant for transportation up to 24 passengers and cargo - (fr. No 13-25), containing 13 doubled blocks of passenger seats;
- freight-passenger variant for transportation up to 18 passengers and cargo - (fr. No 13-22), containing 9 doubled blocks of passenger seats.

На літаку установлені табло:

- «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» на перегородці (шп. № 12) правий борт;
- «ВЫХОД» на перегородці (шп. № 13) лівий борт;
- «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» в районі шп. № 27 по лівому та правому бортам.

На літаку установлені надписи із світло-накопичувальної плівки:

- «ВЫХОД» на перегородці по шп. № 25 по правому борту;
- «ВЫХОД» над аварійним виходом 1-го типу (по правому борту в районі шп. № 7-8);
- «ВЫХОД» і поручні над аварійними виходами літака по лівому борту в районі шп. № 14-15 і в районі шп. № 23-24, лівий і правий борт;
- «НЕ ОТКРЫВАТЬ ДО ОСТАНОВКИ ВИНТОВ» в районі аварійних виходів по шп. №№ 7-8 і 14-15.

В кабіні екіпажу установлені:

- вимикачі «СВЯЗЬ С САЛОНОМ - ОТКЛ» (на бічних пультах лівого та правого пілотів), «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ» (на бічному пульті правого пілота) і «ВЫХОД» (на бічному пульті лівого пілота);
- кнопки «ОПОВЕЩЕНИЕ САЛОНА» «ВЫЗОВ ИЗ САЛОНА» (на бічних пультах лівого і правого пілотів).

Освітлення салонного відсіку забезпечується плафоном ПС-100Б-35, який включається штатним вимикачем розташованим на перегородці шпангоуту № 7.

На літаку передбачена можливість ведення зовнішнього і внутрішнього зв'язку з використанням мікрофону гарнітури ГСШ-А-18 або мікрофону димозахисної маски ДКМ-1М. Для комутації мікрофонів використовуються перемикачі «МИКРОФОН. ГАРНИТУРЫ - КИСЛОРОД. МАСКИ»

Для екіпажу літака, що виконав вимушену посадку поза аеродромом, на літаку установлені аварійні радіомаяки KANNAD-406AS1 (2 шт.), які забезпечують зв'язок (ззовні літака) з літаками (гелікоптерами) пошуково-рятувальної служби, приведення їх до місця знаходження радіомаяку. Експлуатація радіомаяків здійснюється відповідно до керівництва з експлуатації на ці вироби.

Склад приміщень (відсіків) літака

Побутовий відсік (передній) (шп. № 7-13), який містить гардероб екіпажу, 2 багажники, туалет і буфет (не змінюється в усіх варіантах застосування літака).

Пасажи́рський салон:

- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 36 пасажирів і вантажів - (шп. № 13-29), який містить 18 здвоєних блоки пасажирських крісел.
- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 24 пасажирів і вантажів - (шп. № 13-25), який містить 13 здвоєних блоків пасажирських крісел;
- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 18 пасажирів і вантажів - (шп. № 13-22), який містить 9 здвоєних блоків пасажирських крісел.

- freight-passenger variant for transportation up to 4 passengers and cargo - (fr. No 12-16), containing 3 **doubled** blocks of passenger seats.

Cargo compartment

- freight-passenger variant for transportation up to 36 passengers and cargo - (fr. No 29-33).
- freight-passenger variant for transportation up to 24 passengers and cargo - (fr. No 25-33),
- freight-passenger variant for transportation up to 18 passengers and cargo - (fr. No 22-33).
- freight-passenger variant for transportation up to 4 passengers and cargo - (fr. No 16-33).
- cargo variant - fr. No 13-33;

Ramp compartment (fr. No 33-40) containing the deck with anti-sliding coverage and the handrail for embarking and disembarking of passengers at dropped ramp.

There are following items set for the protection of cabin, and compartments and providing them with additional thermal sound-proofing:

- the warmed shade on fr. No 33;
- the hard partition with shade in area of fr. No 12-13 between the passenger salon and front domestic compartment;
- the heat-shielding shade with survey window in area of fr. No 29, 25 or 16 between the cabin and back domestic compartment or cargo compartment accordingly;
- the additional heat-sound-proofing of airplane's fuselage boards in area of fr. No 7-33;
- the damping cover (fr. No 10-25).

There are following items set in the flight attendant's workplace (takes a seat in the front block of arm-chairs in beginning of cabin on starboard on fr. No 12-13):

- the drop-table on the partition on fr. 12 (starboard);
- flight attendant's control unit;
- the switch «ГОВОРЮ-СЛУШАЮ», «МИКРОФОН. КИСЛОРОДНАЯ МАСКА-ТРУБКА»;
- connector for connecting a smoke protection mask ЛП-2;
- signaling lamp of call for contact with crew;
- signaling lamp «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ»;
- phone receiver ТАИ-43 for flight attendant's contact with crew;
- system's СГУ-15 microphone for passenger notification;
- demonstration life-jacket;
- electric signaling bell-ring of flight attendant's call by a passenger;
- autonomous electric torches (4 pieces);
- КБ-2 oxygen blocks (2 pieces) with oxygen devices КП-21 for therapeutic feed of passengers;
- the bag with two Ш-15И oxygen masks;

- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 4 пасажирів і вантажів - (шп. № 12-16), який містить 3 здвоєних блоки пасажирських крісел.

Вантажний відсік

- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 36 пасажирів і вантажів - (шп. № 29-33).
- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 24 пасажирів і вантажів - шп. № 25-33;
- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 18 пасажирів і вантажів - (шп. № 22-33).
- в вантажно-пасажирському варіанті для перевезення до 4 пасажирів і вантажів - (шп. № 16-33).
- в вантажному варіанті - шп. № 13-33;

Рамповий відсік (шп. № 33-40), який містить настил з покриттям проти ковзання і огороження з поручнем для посадки і висадки пасажирів при опущеній на землю рампі.

Для огороження пасажирського салону, відсіків і забезпечення їх додаткової тепло-звукоізоляцією установлені:

- утеплена штора по шп. № 33;
- жорстка перегородка з шторою в районі шп. № 12-13 між пасажирським салоном і переднім побутовим відсіком;
- теплозахисна штора з оглядовим вікном в районі шп. № 29, 25 або 16 між пасажирським салоном і заднім побутовим відсіком або вантажним відсіком відповідно;
- додаткова тепло-звукоізоляція бортів фюзеляжу літака в зоні шп. № 7-33;
- поглинаюче вібрацію покриття (шп. № 10-25).

На робочому місці бортпровідника (займає місце в передньому блоці крісел в початку пасажирського салону по правому борту по шп. № 12-13) установлені:

- відкидний стілик на перегородці по шп. № 12 (правий борт);
- щиток бортпровідника;
- перемикачі «ГОВОРЮ-СЛУШАЮ», «МИКРОФОН. КИСЛОРОДНАЯ МАСКА-ТРУБКА»;
- роз'єм для підключення димозахисної маски ЛП-2;
- світлосигналізатор виклику на зв'язок з екіпажем;
- світлосигналізатор «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ»;
- мікро-телефонна трубка ТАИ-43 для зв'язку бортпровідника з екіпажем;
- мікрофон системи СГУ-15 для оповіщення пасажирів;
- демонстраційний рятувальний жилет;
- електричний дзвоник сигналізації виклику бортпровідника пасажиром;
- автономні електричні ліхтарі (4 шт.);
- кисневі блоки КБ-2 (2 шт.) з кисневими приладами для терапевтичного живлення пасажирів;
- сумка з двома кисневими масками Ш-15И;

 CONSTANTA	<i>OM – Part B1 – 0</i> <i>KE – Частина B1 – 0</i>	<i>GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT</i> <i>ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ</i>	<i>Page</i> <i>Стор.</i>	0-14
--	---	---	-----------------------------	-------------

- КБ-2 oxygen block with oxygen device КП-19 and connected smoke protection mask ЛП-2;
- megaphone (in the crew's cloak-room).

Note. All of flight attendant's equipment located on the partition fr. No 13 (port side) is closed with extensible shade.

- кисневий блок КБ-2 з приладом КП-19 і приєднаною димозахисною маскою ЛП-2;
- мегафон (в гардеробі екіпажу).

Примітка. Все устаткування бортпроводника, розташоване на перегородці шп. № 13 (лівий борт) закрито розсувною шторою.

0.2. Conversion tables

0.2. Перевідні таблиці

Britain and USA units to metric			Metric units to Britain and USA		
Multiply	Factor	Find	Multiply	Factor	Find
Imp. gallons	4.546	Liters	Liters	0.22	Imp. gallons
Inches	25.4	Millimeters	Millimeters	0.0394	Inches
Inches	0.0254	Meters	Meters	39.37	Inches
Knots	0.005	Meters per second	Meters per second	196.85	Knots
hPa (mb)	0.750	mm mercury	mm mercury	1.330	hPa (mb)
Nm	1.853	Kilometers	Kilometers	0.5397	nm
Pounds	0.454	Kilograms	Kilograms	2.205	Pounds
Statute miles	1.609	Kilometers	Kilometers	0.621	Statute miles
US gallons	4.795	Liters	Liters	0.209	US gallons

Standard atmosphere parameters

Параметри стандартної атмосфери

Barometric Altitude Барометрична висота		°C	°F	Pressure (hPa) Тиск (гПа)
Feet Фут	Meter M			
0.0	0.0	+15.0	+59.0	1013.2
2000.0	609.6	+11.0	+51.8	942.1
4000.0	1219.2	+7.0	+44.6	875.0
6000.0	1828.8	+3.1	+37.6	811.9
8000.0	2438.4	-0.8	+30.5	752.6
10000.0	3048.0	-4.8	+23.4	696.8
12000.0	3657.6	-8.7	+16.2	644.3
14000.0	4267.2	-12.7	+9.2	595.2
16000.0	4876.8	-16.6	+2.2	549.1
18000.0	5486.4	-20.6	-5.0	505.9
20000.0	6096.0	-24.6	-12.4	465.6

Feet → meter conversion

Перерахунок футів в метри

	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	30	34	37	40	43	46	49	52	55	58
200	61	64	67	70	73	76	79	82	85	88
300	91	94	98	101	104	107	110	113	116	119
400	122	125	128	131	134	137	140	143	146	149
500	152	155	158	162	165	168	171	174	177	180
600	183	186	189	192	195	198	201	204	207	210
700	213	216	219	223	226	229	232	235	238	241
800	244	247	250	253	256	259	262	265	268	271
900	274	277	280	283	287	290	293	296	299	302
1000	305	308	311	314	317	320	323	326	329	332

Feet → meter conversion

Перерахунок футів в метри

	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
1000	305	335	366	396	427	457	488	518	549	579
2000	610	640	671	701	732	762	792	823	853	884
3000	914	945	975	1006	1036	1067	1097	1128	1158	1189
4000	1219	1250	1280	1311	1341	1372	1402	1433	1463	1494
5000	1524	1554	1585	1615	1646	1676	1707	1737	1768	1798
6000	1829	1859	1890	1920	1951	1981	2012	2042	2073	2103
7000	2134	2164	2195	2225	2256	2286	2316	2347	2377	2408
8000	2438	2469	2499	2530	2560	2591	2621	2652	2682	2713
9000	2743	2774	2804	2835	2865	2896	2926	2957	2987	3018
10000	3048	3078	3109	3139	3170	3200	3231	3261	3292	3322
11000	3353	3383	3414	3444	3475	3505	3536	3566	3597	3627
12000	3658	3688	3719	3749	3780	3810	3840	3871	3901	3932
13000	3962	3993	4023	4054	4084	4115	4145	4176	4206	4237
14000	4267	4298	4328	4359	4389	4420	4450	4481	4511	4542
15000	4572	4602	4633	4663	4694	4724	4755	4785	4816	4846
16000	4877	4907	4938	4968	4999	5029	5060	5090	5121	5151
17000	5182	5212	5243	5273	5304	5334	5364	5395	5425	5456
18000	5486	5517	5547	5578	5608	5639	5669	5700	5730	5761
19000	5791	5822	5852	5883	5913	5944	5974	6005	6035	6066
20000	6096	6126	6157	6187	6218	6248	6279	6309	6340	6370
21000	6401	6431	6462	6492	6523	6553	6584	6614	6645	6675
22000	6706	6736	6767	6797	6828	6858	6888	6919	6949	6980
23000	7010	7041	7071	7102	7132	7163	7193	7224	7245	7285
24000	7315	7346	7376	7407	7437	7468	7498	7529	7559	7590
25000	7620	7650	7681	7711	7742	7772	7803	7833	7864	7894
26000	7925	7955	7986	8016	8047	8077	8108	8138	8169	8199
27000	8230	8260	8291	8321	8352	8382	8412	8443	8473	8504

Meter → Feet conversion
Перерахунок метрів в фути

	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	328	361	394	427	459	492	525	558	591	623
200	658	689	722	755	787	820	853	886	919	951
300	984	1017	1050	1083	1115	1148	1181	1214	1247	1280
400	1312	1345	13778	1411	1444	1476	1509	1542	1575	1608
500	1640	1673	1706	1739	1772	1804	1837	1870	1903	1936
600	1968	2001	2034	2067	2100	2133	2165	2198	2231	2264
700	2297	2329	2362	2395	2428	2461	2493	2526	2559	2592
800	2625	2657	2690	2723	2756	2789	2821	2854	2887	2920
900	2953	2986	3018	3051	3084	3117	3150	3182	3215	3248
1000	3281	3314	3346	3379	3412	3445	3478	3510	3543	3576

Meter → Feet conversion
Перерахунок метрів в фути

	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
1000	3281	3314	3346	3379	3412	3445	3478	3510	3543	3576
1100	3609	3642	3674	3707	3740	3773	3806	3839	3871	3904
1200	3937	3970	4003	4035	4068	4101	4134	4167	4199	4232
1300	4265	4298	4331	4363	4396	4429	4462	4495	4528	4560
1400	4593	4626	4659	4692	4724	4757	4790	4823	4856	4888
1500	4921	4954	4987	5020	5052	5085	5118	5151	5184	5216
1600	5249	5282	5315	5348	5381	5413	5446	5479	5512	5545
1700	5577	5610	5643	5676	5709	5741	5774	5807	5840	5873
1800	5905	5938	5971	6004	6037	6069	6102	6135	6168	6201
1900	6234	6266	6299	6332	6365	6398	6430	6463	6496	6529
2000	6562	6594	6627	6660	6693	6726	6758	6791	6824	6857
2100	6890	6922	6955	6988	7021	7054	7087	7119	7152	7185
2200	7218	7251	7283	7316	7349	7382	7415	7447	7480	7513
2300	7546	7579	7611	7644	7677	7710	7743	7775	7808	7841
2400	7874	7907	7940	7972	8005	8038	8071	8104	8136	8169
2500	8202	8235	8268	8300	8333	8366	8399	8432	8464	8497
2600	8530	8563	8596	8629	8661	8694	8727	8760	8793	8825
2700	8858	8891	8924	8957	8989	9022	9055	9088	9121	9153
2800	9186	9219	9252	9285	9317	9350	9383	9416	9449	9482
2900	9514	9547	9580	9613	9646	9678	9711	9744	9777	9810
3000	9842	9875	9908	9941	9974	10006	10039	10072	10105	10138
3100	10170	10203	10236	10269	10302	10335	10367	10400	10433	10466
3200	10499	10531	10564	10597	10630	10663	10695	10728	10761	10794
3300	10827	10859	10892	10925	10958	10991	11023	11056	11089	11122
3400	11155	11188	11220	11253	11286	11319	11352	11384	11417	11450
3500	11483	11516	11548	11581	11614	11647	11680	11712	11745	11778
3600	11811	11844	11876	11909	11942	11975	12008	12041	12073	12106
3700	12139	12172	12205	12237	12270	12303	12336	12369	12401	12434
3800	12467	12500	12533	12565	12598	12631	12664	12697	12730	12762
3900	12795	12828	12861	12894	12926	12959	12992	13025	13058	13090
4000	13123	13156	13189	13222	13254	13287	13320	13353	13386	13418
4100	13451	13484	13517	13550	13583	13615	13648	13681	13714	13747
4200	13779	13812	13845	13878	13911	13943	13976	14009	14042	14075
4300	14107	14140	14173	14206	14239	14271	14304	14337	14370	14403
4400	14436	14468	14501	14534	14567	14600	14632	14665	14698	14731
4500	14764	14796	14829	14862	14895	14928	14960	14993	15026	15059
4600	15092	15124	15157	15190	15223	15256	15289	15321	15354	15387
4700	15420	15453	15485	15518	15551	15584	15617	15649	15682	15715
4800	15748	15781	15813	15846	15879	15912	15945	15977	16010	16043
4900	16067	16109	16142	16174	16207	16240	16273	16306	16338	16371
5000	16404	16437	16470	16502	16535	16568	16601	16634	16666	16699
5100	16732	16765	16798	16831	16863	16896	16929	16962	16995	17027

5200	17060	17093	17126	17159	17191	17224	17257	17290	17323	17355
5300	17388	17421	17454	17487	17519	17552	17585	17618	17651	17684
5400	17716	17749	17782	17815	17848	17880	17913	17946	17979	18012
5500	18044	18077	18110	18143	18176	18208	18241	18274	18307	18340
5600	18372	18405	18438	18471	18504	18537	18569	18602	18635	18668
5700	18701	18733	18766	18799	18832	18865	18897	18930	18963	18996
5800	19029	19061	19094	19127	19160	19193	19225	19258	19291	19324
5900	19357	19390	19422	19455	19488	19521	19554	19586	19619	19652
6000	19685	19718	19750	19783	19816	19849	19882	19914	19947	19980
6100	20013	20046	20078	20111	20144	20177	20210	20243	20275	20308
6200	20341	20374	20407	20439	20472	20505	20538	20571	20603	20636
6300	20669	20702	20735	20767	20800	20833	20866	20899	20932	20964
6400	20997	21030	21063	21096	21128	21161	21194	21227	21260	21292
6500	21325	21358	21391	21424	21456	21489	21522	21555	21588	21620
6600	21653	21686	21719	21752	21785	21817	21850	21883	21916	21949
6700	21981	22014	22047	22080	22113	22145	22178	22211	22244	22277
6800	22309	22342	22375	22408	22441	22473	22506	22539	22572	22605
6900	22638	22670	22703	22736	22769	22802	22834	22867	22900	22933
7000	22966	22998	23031	23064	23097	23130	23162	23195	23228	23261

FAI

Nm → kilometers conversion
Перерахунок морських миль в кілометри

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	1.85	3.71	5.56	7.41	9.27	11.12	12.97	14.82	16.68
10	18.53	20.38	22.24	24.09	25.94	27.80	29.65	31.50	33.35	35.21
20	37.06	38.91	40.77	42.62	44.47	46.33	48.18	50.03	51.88	53.74
30	55.59	57.44	59.30	61.15	63.00	64.86	66.71	68.56	70.41	72.27
40	74.12	75.97	77.83	79.68	81.53	83.39	85.24	87.09	88.94	90.80
50	92.65	94.50	96.36	98.21	100.06	101.92	103.77	105.62	107.47	109.33
60	111.18	113.03	114.89	116.74	118.59	120.45	122.30	124.15	126.00	127.86
70	129.71	131.56	133.42	135.27	137.12	138.98	140.83	142.68	144.53	146.39
80	148.24	150.09	151.95	153.80	155.65	157.51	159.36	161.21	163.06	164.92
90	166.77	168.62	170.48	172.33	174.18	176.04	177.89	179.74	181.59	183.45
100	185.30	203.83	222.36	240.89	259.42	277.95	296.48	315.01	333.54	352.07
200	370.60	389.13	407.66	426.19	444.72	463.25	481.78	500.31	518.84	537.37
300	555.90	574.43	592.96	611.49	630.02	648.55	667.08	685.61	704.14	722.67
400	741.20	759.73	778.26	796.79	815.32	833.85	852.38	870.91	889.44	907.97
500	926.50	945.03	963.56	982.09	1000.62	1019.15	1037.68	1056.21	1074.74	1093.27
600	1111.80	1130.33	1148.86	1167.39	1185.92	1204.45	1222.98	1241.51	1260.04	1278.57
700	1297.10	1315.63	1334.16	1352.69	1371.22	1389.75	1408.28	1426.81	1445.34	1463.87
800	1482.40	1500.93	1519.46	1537.99	1556.52	1575.05	1593.58	1612.11	1630.64	1649.17
900	1667.70	1686.23	1704.76	1723.29	1741.82	1760.35	1778.88	1797.41	1815.94	1834.47

Kilometers → nm conversion
Перерахунок кілометрів в морські милі

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	0.54	1.08	1.62	2.16	2.70	3.24	3.78	4.32	4.86
10	5.40	5.94	6.48	7.02	7.56	8.09	8.63	9.17	9.71	10.25
20	10.79	11.33	11.87	12.41	12.95	13.49	14.03	14.57	15.11	15.65
30	16.19	16.73	17.27	17.81	18.35	18.89	19.43	19.97	20.51	21.05
40	21.59	22.13	22.67	23.21	23.75	24.28	24.82	25.36	25.90	26.44
50	26.98	27.52	28.06	28.60	29.14	29.68	30.22	30.76	31.30	31.48
60	32.38	32.92	33.46	34.00	34.54	35.08	35.62	36.16	36.70	37.24
70	37.78	38.32	38.86	39.40	39.94	40.47	41.01	41.55	42.09	42.63
80	43.17	43.71	44.25	44.79	45.33	45.87	46.41	46.95	47.49	48.03
90	48.57	49.11	49.65	50.19	50.73	51.27	51.81	52.35	52.89	53.43
100	53.97	59.36	64.76	70.16	75.55	80.95	86.35	91.74	97.14	102.54
200	107.93	113.33	118.73	124.12	129.52	134.92	140.31	145.71	151.11	156.50
300	161.90	167.30	172.69	178.09	183.49	188.88	194.28	199.68	205.07	210.47
400	215.87	221.26	226.66	232.06	237.45	242.85	248.25	253.64	259.04	264.44
500	269.83	275.23	280.63	286.02	291.42	296.82	302.21	307.61	313.01	318.40
600	323.80	329.20	334.59	339.99	345.39	350.78	356.18	361.58	366.97	372.37
700	377.77	383.16	388.56	393.96	399.35	404.75	410.15	415.54	420.94	426.34
800	431.73	437.13	442.53	447.92	453.32	458.72	464.01	469.51	474.91	480.30
900	485.70	491.10	496.49	501.89	507.29	512.68	518.08	523.48	528.87	534.27

1000	539.67	545.06	550.46	555.86	561.25	566.65	572.05	577.44	582.84	588.24
-------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

Statute miles → kilometers conversion
Перерахунок статутних миль в кілометри

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	1.61	3.22	4.83	6.44	8.05	9.66	11.27	12.87	14.48
10	16.09	17.70	19.31	20.92	22.53	24.14	25.75	27.36	28.97	30.58
20	32.19	33.80	35.41	37.02	38.62	40.23	41.84	43.45	45.06	46.67
30	48.28	49.89	51.50	53.11	54.72	56.33	57.94	59.55	61.16	62.76
40	64.37	65.98	67.59	69.20	70.81	72.42	74.03	75.64	77.25	78.86
50	80.47	82.08	83.69	85.30	86.90	88.51	90.12	91.73	93.34	94.95
60	96.56	98.17	99.78	101.39	103.00	104.61	106.22	107.83	109.44	111.05
70	112.65	114.26	115.87	117.48	119.09	120.70	122.31	123.92	125.53	127.14
80	128.75	130.36	131.97	133.58	135.19	136.79	138.40	140.01	141.62	143.23
90	144.84	146.45	148.06	149.67	151.28	152.89	154.50	156.11	157.72	159.33
100	160.94	177.03	193.12	209.22	225.31	241.40	257.50	273.59	289.68	305.78
200	321.87	337.96	354.06	370.15	386.24	402.34	418.43	434.52	450.62	466.71
300	482.81	498.90	514.99	531.09	547.18	563.27	579.37	595.46	611.55	627.65
400	643.74	659.83	675.93	692.02	708.11	724.21	740.30	756.39	772.49	788.58
500	804.68	820.77	836.86	852.69	869.05	885.14	901.24	917.33	933.42	949.52
600	965.61	981.70	997.80	1013.89	1029.98	1046.08	1062.17	1078.26	1094.36	1110.45
700	1126.55	1142.64	1158.73	1174.83	1190.92	1207.01	1223.11	1239.20	1255.29	1271.39
800	1287.48	1303.57	1319.67	1335.76	1351.85	1367.95	1384.04	1400.13	1416.23	1432.32
900	1448.42	1464.51	1480.60	1496.70	1512.79	1528.88	1544.98	1561.07	1577.16	1593.26

Kilometers → statute miles conversion
Перерахунок кілометрів в статутні милі

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	0.62	1.24	1.86	2.49	3.11	3.73	4.35	4.97	5.59
10	6.21	6.84	7.46	8.08	8.70	9.32	9.94	10.56	11.18	11.81
20	12.43	13.05	13.67	14.29	14.91	15.53	16.16	16.78	17.40	18.02
30	18.64	19.26	19.88	20.51	21.13	21.75	22.37	22.99	23.61	24.23
40	24.85	25.48	26.10	26.72	27.34	27.96	28.58	29.20	29.83	30.45
50	31.07	31.69	32.31	32.93	33.55	34.18	34.80	35.42	36.04	36.66
60	37.28	37.90	38.52	39.15	39.77	40.39	41.01	41.63	42.25	42.87
70	43.50	44.12	44.74	45.36	45.98	46.60	47.22	47.85	48.47	49.09
80	49.71	50.33	50.95	51.57	52.20	52.82	53.44	54.06	54.68	55.30
90	55.92	56.54	57.17	57.79	58.41	59.03	59.65	60.27	60.89	61.52
100	62.14	68.35	74.56	80.78	86.99	93.21	99.42	105.63	111.85	118.06
200	124.27	130.49	136.70	142.92	149.13	155.34	161.56	167.77	173.98	180.20
300	186.41	192.62	198.84	205.05	211.27	217.48	223.69	229.91	236.12	242.33
400	248.55	254.76	260.98	267.19	273.40	279.62	285.83	292.04	298.26	304.47
500	310.69	316.90	323.11	329.33	335.54	341.75	347.97	354.18	360.39	366.61
600	372.82	379.04	385.25	391.46	397.68	403.89	410.10	416.32	422.53	428.75
700	434.96	441.17	447.39	453.60	459.81	466.03	472.24	478.45	484.67	490.88
800	497.10	503.31	509.52	515.74	521.95	528.16	534.38	540.59	546.81	553.02

900	559.23	565.45	571.66	577.87	584.09	590.30	596.52	602.73	608.94	615.16
1000	621.37	627.58	633.80	640.01	646.22	652.44	658.65	664.87	671.08	677.29

Mm mercury → hPa (mb) conversion
Перерахунок мм рт.ст. в гПа (мб)

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
600	799.00	801.30	802.60	803.90	805.30	806.60	807.90	809.30	810.60	811.90
610	813.30	814.60	815.90	817.30	818.60	819.90	821.30	822.60	823.90	825.30
620	826.60	827.90	829.30	830.60	831.90	833.30	834.60	835.90	837.20	838.60
630	839.90	841.20	842.60	843.90	845.20	846.60	847.90	849.20	850.60	851.90
640	853.20	854.60	855.90	857.20	858.60	859.90	861.20	862.60	863.90	865.20
650	866.60	867.90	869.20	870.60	871.90	873.20	874.60	875.90	877.20	878.60
660	879.90	881.20	882.60	883.90	885.20	886.60	887.90	889.20	890.60	891.90
670	893.20	894.60	895.90	897.20	898.60	899.90	901.20	902.60	903.90	905.20
680	906.60	907.90	909.20	910.60	911.90	913.20	914.60	915.90	917.20	918.60
690	919.90	921.20	922.60	923.90	925.20	926.60	927.90	929.20	930.60	931.90
700	933.20	934.60	935.90	937.20	938.60	939.90	941.20	942.60	943.90	945.20
710	946.60	947.90	949.20	950.60	951.90	953.20	954.60	955.90	957.20	958.60
720	959.90	961.20	962.60	963.90	965.20	966.60	967.90	969.20	970.60	971.90
730	973.20	974.60	975.90	977.20	978.60	979.90	981.20	982.60	983.90	985.20
740	986.60	987.90	989.20	990.60	991.90	993.20	994.60	995.90	997.20	998.60
750	999.90	1001.20	1002.60	1003.90	1005.20	1006.60	1007.90	1009.20	1010.60	1011.90
760	1013.20	1014.60	1015.90	1017.20	1018.60	1019.90	1021.20	1022.60	1023.90	1025.20
770	1026.60	1027.90	1029.20	1030.60	1031.90	1033.20	1034.60	1035.90	1037.20	1038.60
780	1039.90	1041.20	1042.60	1043.90	1045.20	1046.60	1047.90	1049.20	1050.60	1051.90
790	1053.20	1054.60	1055.90	1057.20	1058.60	1059.90	1061.20	1062.60	1063.90	1065.20

hPa (mb) → mm mercury conversion
Перерахунок гПа (мб) в мм рт. ст

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
840	630.80	631.50	632.30	633.10	633.80	634.60	635.30	636.10	636.80	637.60
850	638.30	639.10	639.80	640.60	641.30	642.10	642.80	643.60	644.30	645.10
860	645.80	646.60	647.30	648.10	648.80	649.60	650.30	651.10	651.80	652.60
870	653.30	654.10	654.80	655.60	656.30	657.10	657.80	658.60	659.30	660.10
880	660.80	661.60	662.30	663.10	663.80	664.60	665.30	666.10	666.80	667.60
890	668.30	669.10	669.80	670.60	671.30	672.10	672.90	673.60	674.40	675.10
900	675.90	676.60	677.40	678.10	678.90	679.60	680.40	681.10	681.90	682.60
910	683.40	684.10	684.90	685.60	686.40	687.10	687.90	688.60	689.40	690.10
920	690.90	692.60	692.40	693.10	693.90	694.60	695.40	696.10	696.90	697.60
930	698.40	699.10	699.90	700.60	701.40	702.10	702.90	703.60	704.40	705.10
940	705.90	706.60	707.40	708.10	708.90	709.60	710.40	711.10	711.90	712.70
950	713.40	714.20	714.90	715.70	716.40	717.20	717.90	718.70	719.40	720.20
960	720.90	721.70	722.40	723.20	723.90	724.70	725.40	726.20	726.90	727.70
970	728.40	729.20	729.90	730.70	731.40	732.20	732.90	733.70	734.40	735.20
980	735.90	736.70	737.40	738.20	738.90	739.70	740.40	741.20	741.90	742.70
990	743.40	744.20	744.90	745.70	746.40	747.20	747.90	748.70	749.70	750.20
1000	751.00	751.70	852.50	753.20	754.00	754.70	755.50	756.20	757.00	757.70

1010	758.50	759.20	760.00	760.70	761.50	762.20	763.00	763.70	764.50	765.20
1020	766.00	766.70	767.50	768.20	769.00	769.70	770.50	771.20	772.00	772.70
1030	773.50	774.20	775.00	775.70	776.50	777.20	778.00	778.70	779.50	780.20
1040	781.00	781.70	782.50	783.20	784.00	784.70	785.50	786.20	787.00	787.70
1050	788.50	789.20	790.00	790.80	791.50	792.30	793.00	793.80	794.50	795.30

M/sec → feet/min conversion
Перерахунок м/с в фут/хв

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	197.00	394.00	591.00	787.00	984.00	1181.00	1378.00	1575.00	1772.00
10	1969.00	2165.00	2362.00	2559.00	2756.00	2953.00	3150.00	3346.00	3543.00	3740.00
20	3937.00	4134.00	4331.00	4528.00	4724.00	4921.00	5118.00	5315.00	5512.00	5709.00
30	5906.00									

Feet/min → m/sec conversion
Перерахунок фут/хв. в м/с

	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	0.51	0.56	0.61	0.66	0.71	0.76	0.81	0.86	0.91	0.96
200	1.02	1.07	1.12	1.17	1.22	1.27	1.32	1.37	1.42	1.47
300	1.52	1.57	1.63	1.68	1.73	1.78	1.83	1.88	1.93	1.98
400	2.03	2.08	2.13	2.18	2.24	2.29	2.34	2.39	2.44	2.49
500	2.54	2.59	2.64	2.69	2.74	2.79	2.84	2.90	2.95	3.00
600	3.05	3.10	3.15	3.20	3.25	3.30	3.35	3.40	3.45	3.51
700	3.56	3.61	3.66	3.71	3.76	3.81	3.86	3.91	3.96	4.01
800	4.06	4.11	4.17	4.22	4.27	4.32	4.37	4.42	4.47	4.52
900	4.57	4.62	4.67	4.72	4.78	4.83	4.88	4.93	4.98	5.03
1000	5.08	5.13	5.18	5.23	5.28	5.33	5.38	5.44	5.49	5.54
1100	5.59	5.64	5.69	5.74	5.79	5.84	5.89	5.94	5.99	6.05
1200	6.10	6.15	6.20	6.25	6.30	6.35	6.40	6.45	6.50	6.55
1300	6.60	6.65	6.71	6.76	6.81	6.86	6.91	6.96	7.01	7.06
1400	7.11	7.16	7.21	7.26	7.32	7.37	7.42	7.47	7.52	7.57
1500	7.62	7.67	7.72	7.77	7.82	7.87	7.92	7.98	8.03	8.08
1600	8.13	8.18	8.23	8.28	8.33	8.38	8.43	8.48	8.53	8.59
1700	8.64	8.69	8.74	8.79	8.84	8.89	8.94	8.99	9.04	9.09
1800	9.14	9.19	9.25	9.30	9.35	9.40	9.45	9.50	9.55	9.60
1900	9.65	9.70	9.75	9.80	9.86	9.91	9.96	10.01	10.06	10.11
2000	10.16	10.21	10.26	10.31	10.36	10.41	10.46	10.52	10.57	10.62
3000	15.24	15.75	16.26	16.76	17.27	17.78	18.29	18.80	19.30	19.81
4000	20.32	20.83	21.34	21.84	22.35	22.86	23.37	23.88	24.38	24.89
5000	25.40	25.91	26.42	26.92	27.43	27.94	28.45	28.96	29.46	29.97
6000	30.48	30.99	31.50	32.00	32.51	33.02	33.53	34.04	34.54	35.05

Knots → m/sec conversion
Перерахунок вузлів в м/с

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	0.51	1.03	1.54	2.06	2.57	3.08	3.60	4.11	4.63
10	5.14	5.65	6.17	6.68	7.20	7.71	8.22	8.74	9.25	9.77
20	10.28	10.79	11.31	11.82	12.34	12.85	13.36	13.88	14.39	14.91
30	15.42	15.93	16.45	16.96	17.48	17.99	18.50	19.02	19.53	20.05
40	20.56	21.07	21.59	22.10	22.62	23.13	23.64	24.16	24.67	25.19
50	25.70	26.21	26.73	27.24	27.76	28.27	28.78	29.30	29.81	30.33
60	30.84	31.35	31.87	32.38	32.90	33.41	33.92	34.44	34.95	35.47
70	35.98	36.49	37.01	37.52	38.04	38.55	39.06	39.58	40.09	40.61
80	41.12									

M/sec → knots conversion
Перерахунок м/с в вузли

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	1.95	3.89	5.84	7.78	9.73	11.67	13.62	15.56	17.51
10	19.46	21.40	23.35	25.29	27.24	29.18	31.13	33.07	35.02	36.96
20	38.91	40.86	42.80	44.75	46.69	48.64	50.58	52.53	54.47	56.42
30	58.37	60.31	62.26	64.20	66.15	68.09	70.04	71.98	73.93	75.88
40	77.82	79.77	81.71	83.66	85.60	87.55	89.49	91.44	93.39	95.33

US gallon → liters conversion
Перерахунок галонів США в л

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	4.80	9.59	14.39	19.18	23.98	28.77	33.57	38.36	43.16
10	47.95	52.75	57.54	62.34	67.13	71.93	76.72	81.52	86.31	91.11
20	95.90	100.70	105.49	110.29	115.08	119.88	124.67	129.47	134.26	139.06
30	143.85	148.65	153.44	158.24	163.03	167.83	172.62	177.42	182.21	187.01
40	191.80	196.60	201.39	206.19	210.98	215.78	220.57	225.37	230.16	234.96
50	239.75	244.55	249.34	254.14	258.93	263.73	268.52	273.32	278.11	282.91
60	287.70	292.50	297.29	302.09	306.88	311.68	316.47	321.27	326.06	330.86
70	335.65	340.45	345.24	350.04	354.83	359.63	364.42	369.22	374.01	378.81
80	383.60	388.40	393.19	397.99	402.78	407.58	412.37	417.17	421.96	426.76
90	431.55	436.35	441.14	445.94	450.73	455.53	460.32	465.12	469.91	474.71

	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
100	479.50	527.45	575.40	623.35	671.30	719.25	767.20	815.15	863.10	911.05
200	959.00	1006.95	1054.90	1102.85	1150.80	1198.75	1246.70	1294.65	1342.60	1390.55
300	1438.50	1486.45	1534.40	1582.35	1630.30	1678.25	1726.20	1774.15	1822.10	1870.05
400	1918.00	1965.95	2013.90	2061.85	2109.80	2157.75	2205.70	2253.65	2301.60	2349.55
500	2397.50	2445.45	2493.40	2541.35	2589.30	2637.25	2685.20	2733.15	2781.10	2829.05
600	2877.00	2924.95	2972.90	3020.85	3068.80	3116.75	3164.70	3212.65	3260.60	3308.55
700	3356.50	3404.45	3452.40	3500.35	3548.30	3596.25	3644.20	3692.15	3740.10	3788.05
800	3836.00	3883.95	3931.90	3979.85	4027.80	4075.75	4123.70	4171.65	4219.60	4267.55
900	4315.50	4363.45	4411.40	4459.35	4507.30	4555.25	4603.20	4651.15	4699.10	4747.05

Imp. gallon → Liters conversion
Перерахунок імп. галонів в л

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	4.55	9.09	13.64	18.18	22.73	27.28	31.82	36.37	40.91
10	45.46	50.01	54.55	59.10	63.64	68.19	72.74	77.28	81.83	86.37
20	90.92	95.47	100.01	104.56	109.10	113.65	118.20	122.74	127.29	131.83
30	136.38	140.93	145.47	150.02	154.56	159.11	163.66	168.20	172.75	177.29
40	181.84	186.39	190.93	195.48	200.02	204.57	209.12	213.66	218.21	222.75
50	227.30	231.85	236.39	240.94	245.48	250.03	254.58	259.12	263.67	268.21
60	272.76	277.31	281.85	286.40	290.94	295.49	300.04	304.58	309.13	313.67
70	318.22	322.77	327.31	331.86	336.40	340.95	345.50	350.04	354.59	359.13
80	363.68	368.23	372.77	377.32	381.86	386.41	390.96	395.50	400.05	404.59
90	409.14	413.69	418.23	422.78	427.32	431.87	436.42	440.96	445.51	450.05
100	454.60	500.06	545.52	590.98	636.44	681.90	727.36	772.82	818.28	863.74
200	909.20	954.66	1000.12	1045.58	1091.04	1136.50	1181.96	1227.42	1272.88	1318.34
300	1363.80	1409.26	1454.72	1500.18	1545.64	1591.10	1636.56	1682.02	1727.48	1772.94
400	1818.40	1863.86	1909.32	1954.78	2000.24	2045.70	2091.16	2136.62	2182.08	2227.54
500	2273.00	2318.46	2363.92	2409.38	2454.84	2500.30	2545.76	2591.76	2636.68	2682.14
600	2727.60	2773.06	2818.52	2863.98	2909.44	2954.90	3000.36	3045.82	3091.28	3136.74
700	3182.20	3227.66	3273.12	3318.58	3364.04	3409.50	3454.96	3500.42	3545.88	3591.34
800	3636.80	3682.26	3727.72	3773.18	3818.64	3864.10	3909.56	3955.02	4000.48	4045.94
900	4091.40	4136.86	4182.32	4227.78	4273.24	4318.70	4364.16	4409.62	4455.08	4500.54
1000	4546.00	4591.46	4636.92	4682.38	4727.84	4773.30	4818.76	4864.22	4909.68	4955.14

Liters → Imp. gallon conversion
Перерахунок л в імп. галони

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	0.22	0.44	0.66	0.88	1.10	1.32	1.54	1.76	1.98
10	2.20	2.42	2.64	2.86	3.08	3.30	3.52	3.74	3.96	4.18
20	4.40	4.62	4.84	5.06	5.28	5.50	5.72	5.94	6.16	6.38
30	6.60	6.82	7.04	7.26	7.48	7.70	7.92	8.14	8.36	8.58
40	8.80	9.02	9.24	9.46	9.68	9.90	10.12	10.34	10.56	10.78
50	11.00	11.22	11.44	11.66	11.88	12.10	12.32	12.54	12.76	12.98
60	13.20	13.2	13.64	13.86	14.08	14.30	14.52	14.74	14.96	15.18
70	15.40	15.62	15.84	16.06	16.28	16.50	16.72	16.94	17.16	17.38
80	17.60	17.82	18.04	18.26	18.48	18.70	18.92	19.14	19.36	19.58
90	19.80	20.02	20.24	20.46	20.68	20.90	21.12	21.34	21.58	21.78
100	22.00	24.20	26.40	28.60	30.80	33.00	35.20	37.40	39.60	41.80
200	44.00	46.20	48.40	50.60	52.80	55.00	57.20	59.40	61.60	63.80
300	66.00	68.20	70.40	72.60	74.80	77.00	79.20	81.40	83.60	85.80
400	88.00	90.20	92.40	94.60	96.80	99.00	101.20	103.40	105.60	107.80
500	110.00	112.20	114.40	116.60	118.80	121.00	123.20	125.40	127.60	129.80
600	132.00	134.20	136.40	138.60	140.80	143.00	145.20	147.40	149.60	151.80
700	154.00	156.20	158.40	160.60	162.80	165.00	167.20	169.40	171.60	173.80
800	176.00	178.20	180.40	182.60	184.80	187.00	189.20	191.40	193.60	195.80
900	198.00	200.20	202.40	204.60	206.80	209.00	211.20	213.40	215.60	217.80

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

1. LIMITATIONS	1-3
1. ОБМЕЖЕННЯ	1-3
1.1. Permissible masses	1-3
1.1. Припустимі маси літака	1-3
1.2. Permissible loading on the cargo cabin floor	1-3
1.2. Припустиме навантаження на підлогу вантажної кабіни	1-3
1.3. Permissible balances	1-3
1.3. Припустимі центрівки	1-3
1.4. Maximum and minimum permissible IAS, bank angles and normal G-acceleration	1-4
1.4. Максимальні і мінімальні припустимі швидкості за приладами, кути крену і перевантаження	1-4
1.5. Maximum permissible wind speed	1-4
1.5. Максимально припустима швидкість вітру	1-4
1.6. Restrictions of unpaved RW operations	1-5
1.6. Обмеження при польотах з ґрунтових ЗПС	1-5
1.7. Minimum composition of flight crew	1-5
1.7. Мінімальний склад екіпажу	1-5
1.8. Other limitations	1-6
1.8. Інші обмеження	1-6
1.9. Take-off and landing minimums	1-7
1.9. Мінімуми для злету і посадки	1-7
1.10. Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane	1-8
1.10. Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100	1-8

 CONSTANTA	<i>OM – Part B1 – 1</i> <i>KE – Частина B1 – 1</i>	<i>LIMITATIONS</i> <i>ОБМЕЖЕННЯ</i>	<i>Page</i> <i>Стор.</i>	1-2
--	---	--	-----------------------------	------------

Intentionally left blank
 навімисно залишена незаповненою

1. LIMITATIONS

1.1. Permissible masses

Maximum take-off mass, kg	Максимальна злітна маса, кг	24 000
Maximum landing mass, kg	Максимальна посадкова маса, кг	24 000
Maximum taxiing mass, kg	Максимальна маса рулювання, кг	24 230
Maximum take-off mass at take-off with PY19A-300 engine inoperative, kg	Максимальна злітна маса при злеті з непрацюючим PY19A-300, кг	21 000
Maximum pay load mass, kg	Максимальна маса комерційного завантаження, кг	5 500

At a necessity the mass of pay load of 6300 kg within the limits of possible mass of loaded airplane without fuel of 22000 kg can be assumed.

1.1. Припустимі маси літака

За необхідності припускається маса комерційного завантаження 6300 кг в межах припустимої маси завантаженого літака без палива 22 000 кг.

1.2. Permissible loading on the cargo cabin floor

Maximal loading on part of floor, kg:	Максимальне навантаження на ділянку підлоги, кгс:	
between frames 10-17	між шп. № 10-17	3100
between frames 17-20	між шп. № 17-20	5000
between frames 20-26	між шп. № 20-26	3000
between frames 26-33	між шп. № 26-33	1500

Maximal loading under wheels of technique on the part of floor at transporting, kg:	Максимальне навантаження від коліс техніки на ділянку підлоги при транспортуванні, кгс:	
between frames 10-17	між шп. № 10-17	625
between frames 17-20	між шп. № 17-20	1550
between frames 20-33	між шп. № 20-33	625

Maximal loading under wheels of technique at load on all of length of floor, kg	Максимальне навантаження від коліс техніки при завантаженні по всій довжині підлоги, кгс	1550
---	--	------

Maximal point load on the part of conveyer rail long of 500 mm, kg	Максимальне зосереджене навантаження на ділянці рейки транспортеру довжиною 500 мм, кгс	400
--	---	-----

Maximal evenly distributed loading on the lateral panels of floor, kg/m ² :	Максимальне рівномірно розподілене навантаження на бічні панелі підлоги, кгс/м ² :	
between frames 10-17 and 20-33	між шп. № 10-17 і 20-33	2500
between frames 17-20	між шп. № 17-20	800

1.3. Permissible balances

Maximum front balance (gears down), % MAC	Гранична передня центрівка (шасі випущене), % САХ	15
Maximum rear balance (gears down), % MAC	Гранична задня центрівка (шасі випущене), % САХ	33
Balance at which a lowering of airplane on tail happens (at a stand on ground), % MAC	Центрівка, за якої відбувається опускання літака на хвіст (при стоянці на землі), % САХ	46

1.3. Припустимі центрівки

1.4. Maximum and minimum permissible IAS, bank angles and normal G-acceleration

1.4. Максимальні і мінімальні припустимі швидкості за приладами, кути крену і перевантаження

Maximum permissible IAS, km/hr.:

Максимально припустимі швидкості за приладами, км/год:

- at an emergency descent with limited manoeuvre	- при екстреному зниженні з обмеженим маневром	540
- at the protracted modes of operation	- при тривалих режимах експлуатації	450
- flights with undercarriage retracted	- польоті з випущеним шасі	450
- at undercarriage extending and retracting	- при випуску і прибиранні шасі	310
- at undercarriage extending and retracting in conditions of icing	- при випуску і прибиранні шасі в умовах обледеніння	330
- at deflecting and retracting of wing flaps and in flight with wing flaps deflected:	- при випуску і прибиранні закрилків та в польоті з випущеними закрилками:	
- on angle of 15°	- на кут 15°	320
- on angle of 38°	- на кут 38°	265
- in flight with opened cargo door	- при польоті з відкритим вантажним люком	350
- at closing of cargo ramp in flight:	- при закритті рампи в польоті:	
- using main hydraulic system	- від основної системи	320
- using emergency hydraulic system	- від аварійної системи	350

Minimum permissible IAS for scheduled flights (except for take-off and final approach modes)

Мінімально припустима швидкість за приладами для рейсових польотів (за винятком режимів злету і передпосадкового планерування)

310

Maximum Mach number

Граничне число Маха

0.65

Maximum permissible bank angles at symmetrical thrust of AI-24BT engines, deg.:

Максимально припустимі кути крену при симетричній тязі двигунів AI-24BT, град.:

- in flight in VMC	- при візуальному польоті	30
- in flight in IMC	- при польоті за приладами	25

Maximum permissible bank angle at flight with one engine inoperative (propeller is feathered), deg.:

Максимально припустимий крен при польоті з одним двигуном, що відмовив (гвинт зафлюгований), град.:

15

Permissible operational manoeuvre G-accelerations

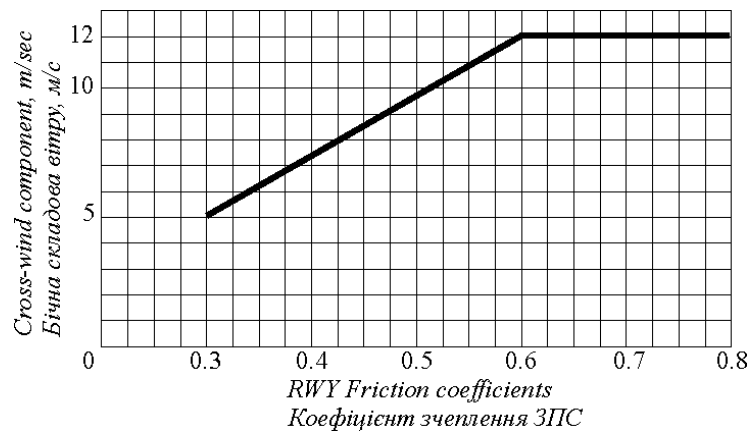
Припустимі експлуатаційні маневрені перевантаження:

- in flight configuration of airplane:	- в польотній конфігурації літака:	
- maximum	- максимальне	2.4
- minimum	- мінімальне	-0.5
- in take-off and landing configuration of airplane:	- в злітній та посадковій конфігурації літака:	
- maximum	- максимальне	2.0
- minimum	- мінімальне	0

1.5. Maximum permissible wind speed

1.5. Максимально припустима швидкість вітру

Of head wind at take-off and landing, m/sec	Зустрічного при злеті та посадці, м/с	30
Of tail wind at take-off and landing, m/sec	Попутного при злеті та посадці, м/с	5
At taxiing and towage, m/sec	При рулюванні та буксируванні, м/с	30
Of crosswind (wind component at angle of 90° to RWY) at friction coefficient of 0.6 and higher, m/sec	Бічного (складова вітру під кутом 90° до ЗПС) при коефіцієнті зчеплення 0.6 і більше, м/с	12
Of crosswind (wind component at angle of 90° to RWY) at friction coefficient less than 0.6, m/sec	Бічного (складова вітру під кутом 90° до ЗПС) при коефіцієнті зчеплення менше 0.6, м/с	
See picture	Див. малюнок	



1.6. Restrictions of unpaved RW operations

Maximum take-off mass at flights from unpaved aerodromes, kg
Durability of soil for single flights, not less, kg/m ²
Durability of soil for regular flights, not less, kg/m ²
RESTRICTIONS at flights from snow-covered aerodromes with snow temperature below of 0°C:
Durability of compacted snow for single flights, not less, kg/cm ²
Durability of compacted snow for regular flights, not less, kg/cm ²
Thickness of compacted snow, no more, cm
Thickness of not compact snow, no more, cm
Same for single flights, no more, cm
Durability of not compact snow, no more, g/cm ³
Maximum front balance for take-off mass:
- 21 000 kg, not less, % MAC
- 24 000 kg, not less, % MAC
Maximum permissible cross wind speed at take-off and landing for durability of snow cover, m/ sec:
- 6 kg/cm ² and more
- less than 6 kg/cm ²

1.6. Обмеження при польотах з ґрунтових ЗПС

Максимальна злітна маса при польотах з ґрунтових аеродромів, кг	24 000
Міцність ґрунту для одиночних польотів, не менше, кг/м ²	5
Міцність ґрунту для регулярних польотів, не менше, кг/м ²	7
Обмеження при польотах із засніжених аеродромів з температурою снігу нижче 0°C:	
Міцність ущільненого снігу для одиночних польотів, не менше, кгс/см ²	4
Міцність ущільненого снігу для регулярних польотів, не менше, кгс/см ²	6
Товщина ущільненого снігу, не більше, см	8
Товщина нещільного снігу, не більше, см	15
Те ж саме для одиночних польотів, не більше, см	20
Щільність нещільного снігу, не більше, г/см ³	0.2
Гранично передня центрівка для злітної маси:	
- 21 000 кг, не менше, % САХ	19
- 24 000 кг, не менше, % САХ	22
Максимально припустима швидкість бічного вітру при злеті і посадці для міцності сніжного покриву, м/с:	
- 6 кг/см ² і більше	8
- менше 6 кг/см ²	12

1.7. Minimum composition of flight crew

All airplanes of the Aircompany modified according to the List of designe documentation №26 / 704-2007 or further revisions. In connection with the removal of the navigator from the crew, the following crew shall be considered as a minimum:

Pilot-in-command

Co-pilot

Flight mechanic

The Aircompany determines that the duties of the flight mechanic on the aircraft of the Aircompany are performed by Flight Engineer whose training and duties meet the requirements specified in OM Part A 5.2.4.

1.7. Мінімальний склад екіпажу

Всі літаки Авіакомпанії допрацьовано згідно з Переліком конструкторської документації № 26/704-2007 від 07.09.2007 або подальшими виданнями. У зв'язку з вилученням штурману зі складу екіпажу за мінімальний вважати наступний склад екіпажу:

Командир

Другий пілот

Бортмеханік

Авіакомпанією визначено, що обов'язки Бортмеханіка на літаках Авіакомпанії виконують Бортінженери, підготовка та обов'язки яких відповідають вимогам визначеним в р. 5.2.4 Частини А цього КЕ.

1.8. Other limitations

It is forbidden the simultaneous use of the basic and emergency braking of wheels or brake pedals by the commander and co-pilot.

Maximum operating altitude	
Maximum taxiing speed at work of steering by front undercarriage in taxiing mode, km/hr.	
Minimum width of taxiway, m	
A minimum radius of turn at a taxiing, m	
Maximum deviation of ЕУП ball at execution of all manoeuvres - no more than one diameter	
Maximally permissible pressure differential between the cabin and atmosphere, kg/cm ²	
"Altitude" in cabin at altitude 6000 m, no more, m	
Maximally permissible negative pressure difference between the cabin and atmosphere, kg/cm ²	

It is forbidden to use the autopilot AP-28Л1 at the following terms of flight:

- at altitude of lower than 300 m
- at IAS more than 400 km/hr
- at turbulence ($\Delta n \geq \pm 0.5$)
- at undercarriage released and wing flaps deflected.

Value of speed change at accelerations and braking, at which an autopilot provides re-trimming of elevator, km/hr IAS

Maximum permissible bank angle of airplane at flight with the autopilot engaged at altitude over 6000 m and in difficult meteorological terms

At operations in RBS mode in controlled airspace it is required to use the TCAS-94 in AUTO mode, which ensures a production of commands to perform the vertical manoeuvre for avoidance of collision with conflicting airplane.

There are obligatory for fulfilment by crew the TCAS-94 commands in relation to execution of vertical manoeuvre.

In case of occurring of conflict situation (near collision) it is required to evaluate an air situation urgently using TVI-920D indicators, as far as possible set the visual contact with conflicting traffic, and report ATS about air situation, and co-ordinate with ATS actions for the decision of conflict situation.

At operation in controlled air space both in modes RBS or УВД (operation in airspace of CIS states) it is recommended to use TCAS-94 in mode TA ONLY as it does not find out airplanes not equipped with transponders working in RBS mode, and production of commands on fulfilment of

1.8. Інші обмеження

Забороняється одночасне використання основного і аварійного гальмування коліс або гальмівних педалей командиром повітряного судна і другим пілотом.

Максимальна експлуатаційна висота польоту, м	6600
Максимально припустима швидкість рулювання при роботі управління передніми колесами в режимі рулювання, км/год.	30
Мінімальна ширина доріжки для рулювання, м	10
Мінімальний радіус розвороту при рулюванні, м	11.5
Максимальне відхилення кульки ЕУП при виконанні усіх маневрів	Не більше 1-го діаметру
Максимально припустимий перепад тиску між кабіною і атмосферою, кгс/см ²	0.3±0.02
«Висота» в кабіні на висоті 6000 м, не більше, м	2400
Максимально припустимий від'ємний перепад тиску між кабіною і атмосферою, кгс/см ²	0,01

Забороняється використання автопілота АП-28Л1 за наступних умов польоту:

- на істинній висоті менше 300 м
- на швидкості за приладами понад 400 км/год
- при бовтанці ($\Delta n \geq \pm 0.5$)
- при випущених закритках і шасі.

Величина зміни швидкості польоту при прискореннях і ± 60 гальмуваннях, за яких автопілот забезпечує перебалансування руля висоти, км/год. за приладами

Максимально припустимий крен літака при польоті з включеним автопілотом на висоті понад 6000 м та за складних метеорологічних умов 20°

При виконанні польотів у повітряному просторі, контрольованому службами ОПР в режимах «RBS», слід використовувати систему TCAS-94 в режимі «AUTO», який забезпечує видачу команд на виконання вертикального маневру для уникнення зіткнення з літаком, що конфліктує.

Команди TCAS-94 щодо виконання вертикального маневру є обов'язковими для виконання екіпажем.

При виникненні конфліктної ситуації (небезпечного зближення) необхідно терміново оцінити повітряну обстановку за індикаторами TVI-920D, встановити по можливості повітряний контакт з конфліктуючим літаком, доповісти диспетчерові ОПР про повітряну обстановку, і дії з вирішення конфліктної ситуації координувати з диспетчером ОПР.

При виконанні польотів в повітряному просторі, контрольованому службами ОПР як в режимах «RBS», так і в режимах «УВД» (польоти у повітряному просторі держав СНД) систему TCAS-94 рекомендується використовувати в режимі «TA ONLY», оскільки вона не

manoeuvre does not take into account the stay of those airplanes in protected area. At occurring of conflict situation (near collision) it is required to evaluate an air situation urgently using TVI-920D indicators, set the visual contact with conflicting traffic on possibility, and report ATS about an air situation, and fulfill pointing of ATS controller.

виявляє літаки, не обладнані відповідачами, що працюють в режимі «RBS» і видача команд на виконання маневру не ураховує перебування в безпечній зоні польотів цих літаків. При виникненні конфліктної ситуації (небезпечного зближення) потрібно терміново оцінити повітряну обстановку за індикаторами TVI-920D, встановити по можливості візуальний контакт з конфліктуючим літаком, доповісти диспетчерові ОНР про повітряну обстановку й виконувати указівки диспетчера ОНР.

It is forbidden the smoking on board.

Паління на борту **заборонено**.

1.9. Take-off and landing minimums

1.9. Мінімуми для злету і посадки

LANDING MINIMUMS

МІНІМУМИ ДЛЯ ПОСАДКИ

Висота прийняття рішення - DA/H (MDA/H); дальність видимості на ЗПС - Vis (RVR)

Режим заходження на посадку	DA/H (MDA/H), м	Vis (RVR)*, м			Vis (RVR)**, м
ILS За радіомаяковою системою	60	550	700	800	1000
PAR + NDB За посадочним радіолокатором і привідними радіостанціями	75	600	700	800	1000
ASR За оглядовим радіолокатором:					
-ASR (діє до 0,5 NM від ЗПС)	75	800	1100	1300	1500
-ASR (діє до 1,0 NM від ЗПС)	90	800	1100	1300	1500
-ASR (діє до 2,0 NM від ЗПС)	105	1000	1300	1400	1500
Two NDBs (2 ADF) or VOR in RWY range За двома привідним радіостанціями ОСП (2 АРК) або VOR у створі ЗПС	100	1000	1300	1400	1500
3a VOR/DME	75	800	1100	1300	1500
3a VOR/NDB	90	800	1100	1300	1500
One NDB or VOR out of RWY range За однією привідною радіостанцією (ОППС) або VOR не у створі ЗПС	200	-	-	-	2500
Visually Візуально	300	-	-	-	3000

Notes:

* values of minimal RVR depending on completeness (full completeness of RWY lighting equipment, partly completeness, basic completeness).

** values of minimal RVR at absence of RWY lighting equipment or absence of approach lights.

1 RVR of less than 800 m can be used for landing only after the training of flight crews according to approved programme.

2 PAR - Precision Approach radar.

3 ASR - Aerodrome Surveillance Radar.

4 VOR - VHF Omni-directional Radio range.

5 NDB - Non-Directional Beacon.

Примітки:

* мінімальне значення дальності видимості на ЗПС залежно від комплектації (повна комплектація світлотехнічного обладнання ЗПС, неповна комплектація, базове обладнання)

** мінімальне значення дальності видимості на ЗПС за відсутності світлотехнічного обладнання на ЗПС або вогні наближення відсутні.

1 Дальність видимості на ЗПС менша за 800 м може застосовуватись для злету після тренування екіпажів за затвердженою програмою.

2 PAR - посадочний радіолокатор точного заходження.

3 ASR - оглядовий радіолокатор.

4 VOR - всебічно спрямований радіомаяк.

5 NDB - привідна радіостанція.

TAKE-OFF MINIMUMS

Runway Visibility Range

МІНІМУМИ ДЛЯ ЗЛЕТУ

Дальність видимості на ЗПС

RWY lights with lighting centreline and RVR information by areas Вогні ЗПС із осовою лінією, що світиться, і інформацією дальності видимості на ділянках	RWY lights with lighting centreline Вогні ЗПС із осовою лінією, що світиться	Centreline marking or RWY lights Маркірована осова лінія або вогні ЗПС	RWY lights (day, night) Вогні ЗПС (день, ніч)	Centreline marking (day-time) З маркірованою осовою лінією ЗПС (вдень)	RWY lights and marking are absent Світлове обладнання ЗПС і маркування відсутні (вдень)
150*	200*	250*	300	400	500

* RVR of less than 300 m can be used for take-off only after the training of flight crews according to approved programme.

Note: Minimums are applicable at presence of alternate aerodrome the flight time to which not exceeds 1 hour. In this case aerodrome shall be accepted as alternate, when actual and forecast meteorological conditions are not below of PIC's minimum.

In default of alternate aerodrome, decision about departure will be accepted at meteorological terms on the departure aerodrome of not below of minimum for landing here.

* дальність видимості на ЗПС менш ніж 300 м може застосовуватись для злету після тренування екіпажів за затвердженою програмою.

Примітка: Мінімуми застосовні за наявності запасного аеродрому, час польоту до якого від аеродрому вильоту не перевищує 1 години. В якості запасного аеродрому у цьому випадку приймається аеродром, на якому фактичні та прогнозовані метеорологічні умови не нижче мінімуму КПС для посадки

За відсутності запасного аеродрому рішення на виліт приймається за метеорологічних умов на аеродромі вильоту не нижче мінімуму для посадки на ньому.

1.10. Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane

Additional operating restrictions to Antonov-26:

Mass of commercial load must not exceed 5000 kg subject to fulfilment of requirements on location of loads in areas of a freight cabin and providing of permissible operating balances.

CREW COMPOSITION

Pilot-in-command

Co-pilot

Flight mechanic

Flight attendant - at operations with passengers.

OTHER RESTRICTIONS

It is forbidden to smoke in all airplane cabins and compartments

It is forbidden to roll away and roll on the cargo ramp in air.

1.10. Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100

Додаткові експлуатаційні обмеження до Ан-26:

Маса комерційного вантажу не має перевищувати 5000 кг за умови виконання вимог розташування вантажів по зонах в вантажній кабіні й забезпечення припустимих експлуатаційних центрів

СКЛАД ЕКІПАЖУ

Командир повітряного судна

Другий пілот

Бортмеханік

Бортпроводник - при виконанні польотів з пасажирями

ІНШІ ОБМЕЖЕННЯ

Забороняється палити в усіх кабінах та відсіках літака

Заборонені відкати та накати рампи в повітрі

TABLE OF CONTENTS / ЗМІСТ

2.	NORMAL PROCEDURES	2-3
2.	СТАНДАРТНІ ПРОЦЕДУРИ.....	2-3
2.1.	Pre-flight inspection and crew checking of aircraft equipment.....	2-4
2.1.	Передпольотний огляд і перевірка екіпажем устаткування літака	2-4
2.2.	Final work before taxiing.....	2-11
2.2.	Заклучні роботи перед вирулюванням на старт	2-11

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

2. NORMAL PROCEDURES

- 1) **Flight Preparation** - see. Section 3 of AFM An-26; see "Flights organization instructions of "Aircompany Constanta" PrJSC FO.REG-04; for the An-26-100, An-26B-100 aircraft - see. also Appendix № 30 to AFM Section 3 Flight Preparation;
- 2) **Pre-flight inspection and crew checking of aircraft equipment** – SEE PAR 2.2 OF THIS MANUAL.
- 3) **Final work before starting off** - SEE PAR 2.3 OF THIS MANUAL.
- 4) **Taxiing**- see. Section 4 of the AFM An-26, par 4.02;
- 5) **Take-off** - see. Section 4 of the AFM An-26, par. 4.1;
- 6) **Climbing** - see. Section 4 of the AFM An-26, par. 4.2;
- 7) **Horizontal flight** - see. Section 4 of the AFM An-26, par. 4.3; for the An-26-100, An-26B-100 aircraft - see. also Appendix № 30 to AFM Section 4 Flight Performance;
- 8) **Descending** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.4; for the An-26-100, An-26B-100 aircraft - see. also Appendix № 30 to AFM Section 4 Flight Performance;
- 9) **Approach and landing** - see. Section 4 of the AFM An-26, par. 4.5;
- 10) **Missed approach** see. Section 4 of the AFM An-26, par. 4.5.11;
- 11) **Taxiing to stand and switching off engines** - see. Section 4 of the CLE An-26, paragraphs. 4.5.12; for the An-26-100, An-26B-100 aircraft - see. also Appendix № 30 to CLE Section 4 Flight Performance;
- 12) **Post-flight inspection of the aircraft** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.5.13;
- 13) **Flights at night** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.6;
- 14) **Flights under difficult meteorological conditions** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.7;
- 15) **Features of aircraft operation at high ambient air temperatures and high altitude airfields** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.8;
- 16) **Flights from limited size of the runway** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.9;
- 17) **Features of flights on an aircraft equipped with KT-157 wheels with ground and snow runway** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.10;
- 18) **Flight in icing conditions** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.11;
- 19) **Features of takeoff and landing in terrain noise** - see. Section 4 of the AFM An-26, paragraphs. 4.12.

2. СТАНДАРТНІ ПРОЦЕДУРИ

- 1) **Підготовка до польоту** - див. Розділ 3 КЛЕ Ан-26; див. «Інструкція з організації польотів ПрАТ «Авіакомпанія Константа» FO.REG-04; для літака Ан-26-100, Ан-26Б-100 - див. також Додаток № 30 до КЛЕ Розділ 3 ПІДГОТОВКА ДО ПОЛЬОТУ;
- 2) **Передпольотний огляд і перевірка екіпажем устаткування літака** - ДИВ. ПІДПУНКТ 2.2 ЦЬОГО КЕРІВНИЦТВА.
- 3) **Заключні роботи перед вирулюванням на старт** - ДИВ. ПІДПУНКТ 2.3 ЦЬОГО КЕРІВНИЦТВА..
- 4) **Руління** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.02;
- 5) **Зліт** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.1;
- 6) **Набір висоти** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.2;
- 7) **Горизонтальний політ** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.3; для літака Ан-26-100, Ан-26Б-100 - див. також Додаток № 30 до КЛЕ Розділ 4 ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТУ;
- 8) **Зниження** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.4; для літака Ан-26-100, Ан-26Б-100 - див. також Додаток № 30 до КЛЕ Розділ 4 ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТУ;
- 9) **Заходження на посадку і посадка** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.5;
- 10) **Вихід на друге коло** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.5.11;
- 11) **Зарулювання на стоянку та вимкнення двигунів** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.5.12; для літака Ан-26-100, Ан-26Б-100 - див. також Додаток № 30 до КЛЕ Розділ 4 ВИКОНАННЯ ПОЛЬОТУ;
- 12) **Післяпольотний огляд літака** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.5.13;
- 13) **Польоти вночі** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.6;
- 14) **Польоти за складних метеорологічних умов** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.7;
- 15) **Особливості експлуатації літака при високих температурах зовнішнього повітря та на високогірних аеродромах** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.8;
- 16) **Виконання польотів на ЗПС обмежених розмірів** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.9;
- 17) **Особливості польотів на літаку, обладнаному колесами KT-157 з ґрунтових і засніжених ЗПС** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.10;
- 18) **Політ в умовах обледеніння** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.11;
- 19) **Особливості виконання злету і посадки в умовах обмеження шуму на місцевості** - див. Розділ 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.12.

2.1. PRE-FLIGHT INSPECTION AND CREW CHECKING OF AIRCRAFT EQUIPMENT

According to the Section 3 of the AFM An-26, par 3.2.

Checklists for the An-26 aircraft given in the original language (Russian), according to the aircraft designer's documentation.

When preparing a checklist for a particular aircraft, its registration marks, serial number, number and date of revision of the page of the Operations Manual where this sheet is provided shall be indicated.

2.1. ПЕРЕДПОЛЬОТНИЙ ОГЛЯД І ПЕРЕВІРКА ЕКІПАЖЕМ УСТАТКУВАННЯ ЛІТАКА

Відповідно до Розділу 3 КЛЕ АН-26, ПП. 3.2.

Листи контрольного огляду літака АН-26 складені мовою оригіналу (російською), згідно документації заводу виробника.

При підготовці листа контрольного огляду для конкретного ПС вказується його реєстраційний номер, заводський номер, номер та дата ревізії сторінки Керівництва з експлуатації, де наведено цей лист.

Check-lists of An-26-100, An-26B-100 UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK
Note:

For each of the identified aircraft, check-lists should be performed with the relevant registration and factory number indicated in the header

Листи контрольного огляду літаків Ан-26-100, Ан-26Б-100, UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK
Примітка:

Для кожного з визначених літаків складаються листи контрольного огляду з позначенням у заголовку відповідного реєстраційного та заводського номеру

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-26-100
UR-UZ# №####
КОМАНДИРОМ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
1.	Доклад бортмеханика о заправке самолета топливом, маслом, ресурсах двигателей и самолета, последних работах, проведенных на самолете и наличии судовых документов.	принять
2.	Планер, силовые установки и шасси	осмотрены
3.	Индивидуальные особенности самолета по бортовому журналу	изучены
4.	Кабина экипажа, остекление	осмотрены
5.	Педали, кресло, привязные ремни, стопорение кресла	подогнаны, проверены
6.	Органы управления самолетом	проверены
7.	Приборная доска, центральный и левый пульта щиток запуска двигателей: - стояночный тормоз - автомат торможения - триммеры - закрылки - исходные показания приборов и графики поправок к ним - пилотажно-навигационное оборудование - работа автопилота - автопилот - кислородное оборудование - кислородные маски	осмотрены включен включен нейтральны убраны правильны, на борту проверено проверена выключен проверено подогнаны
8.	Таблица суммарных поправок высотомера	на борту, проверена, соответствует номеру на приборе
9.	Барометрическое давление на высотомере	сверено
10.	Освещение рабочего места, подсвет приборов и светосигнальных табло	проверено
11.	Подготовка к запуску	выполнена
12.	БУР, TRACKER	включен
13.	Табло «ВЫХОД»	включено
14	Пульт управления ответчика TDR-94D-PS578A, кнопка «Контроль ламп», переключатель «День-Ночь»	Осмотрены, чистые, механические повреждения отсутствуют
14.	Доклад о готовности членов экипажа к запуску двигателей	принять
Подать команду по СПУ техническому составу: «Убрать колодки»		
Примечание: при приеме самолета экипажем от АТБ перед началом первого рейса проверить правильность отклонения рулей, элеронов, триммеров и закрылков совместно со вторым пилотом или бортмехаником.		

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-26-100
UR-UZ# №####
ВТОРЫМ ПИЛОТОМ ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
1.	Планер, силовые установки и шасси	осмотрены
2.	Антенные устройства	исправны
3.	Размещение и крепление грузов, центровка и взлетная масса самолета. Документы на загрузку	проверены
4.	Кабина экипажа, остекление	осмотрены
5.	Напряжение аккумуляторов, подача напряжения на аварийную шину	проверено
6.	Работа преобразователей	проверено
7.	Запасной комплект предохранителей и ламп	Проверено, в наличии
8.	Педали, кресло, привязные ремни, стопорение кресла	подогнаны проверены
9.	Отклонение органов управления	проверено
10.	Приборная доска, правый пульт	осмотрены
11.	Исходные показания приборов и графики поправок к ним	правильны, на борту
12.	Положение выключателей на приборной доске и правом пульте	проверено
13.	Сборники схем, планшеты, полетные карты, регламенты, задание на полет	на борту
14.	Бортовые часы, их показания	заведены, сверены
15.	Пилотажно-навигационное оборудование и работа радиооборудования	проверено
16.	Таблица суммарных поправок высотомера	на борту, проверена, соответствует номеру на приборе
17.	Барометрическое давление на УВИД-30-15К ВЭМ-72ФГ	сверено давление установлено, сверено
18.	Кислородное оборудование (кислородные маски)	проверено, подогнаны
19.	Освещение рабочего места, подсвет приборов и светосигнальных табло	проверено
20.	Регистратор полетных данных БУР, TRACKER	включен
21.	Выключение отборов воздуха от двигателей	проверено
22.	Табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	включено
Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету		

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-26-100 UR-UZ# №####
БОРТМЕХАНИКОМ ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
1.	Судовая документация (свидетельство о регистрации самолета, удостоверение о его годности к полетам, бортовой и санитарный журналы)	на борту
2.	Индивидуальные особенности самолета по бортовому журналу	изучены
3.	Чистота отстоя топлива	проверена
4.	Планер. Силовые установки и шасси	осмотрены
5.	Заглушки с двигателей, приемников давления, РИО и дренажей топливных баков	сняты
6.	Поверхности самолета (планер, воздушные винты, воздухозаборники) иней, снег, лед и грязь	чистые, отсутствуют
7.	Воздушные винты на минимальном угле, легкость вращения	проверены
8.	Закрытие люков	проверено
9.	Заземление	убрано
10.	Грузовые помещения и кабина экипажа В пассажирском салоне Посторонние предметы Привязные ремни, замки Световые табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ», «ВЫХОД.EXIT» Маркировка путей аварийной эвакуации Освещение Гардероб плечиками Туалет Бак туалета водой Вода к крану умывальника Бортовые аптечки медикаментами Багаж пассажиров в багажнике для ручной клади Дымозащитная штора по шп.18 или шп.26 Каждый грузовой пакет	Осмотрены Чисто Отсутствуют Без повреждений, исправны Исправны, не имеют наружных повреждений В целости Исправно Укомплектован Укомплектован Заправлен поступает укомплектованы закреплен закреплена, не имеет повреждений закреплен, огнеблокирующим чехлом накрыт
11.	Кислородное оборудование, зарядка кислородных баллонов, маски	проверено, подогнано
12.	Напряжение бортовых аккумуляторов	проверено
13.	Заправка топливом, маслом	проверена
14.	Расходомеры	выставлены
15.	Заправка гидросистемы	проверена
16.	Исправность пожарного оборудования	проверено
17.	Сигнализация обледенения двигателей	проверена
18.	Триммеры и сигнализация их нейтрального положения	проверены, нейтрально
19.	Уборка закрылков	проверена
20.	Исправность всех светосигнализаторов	проверена
21.	Осветительное оборудование	проверено
23.	Подготовка к запуску	выполнена

Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-26 UR-CEP № 22-08 КОМАНДИРОМ ВОЗДУШНОГО СУДНА ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ		
№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
1.	Доклад бортмеханика о заправке самолета топливом, маслом, ресурсах двигателей и самолета, последних работах, проведенных на самолете и наличии судовых документов.	принять
2.	Планер, силовые установки и шасси	осмотрены
3.	Индивидуальные особенности самолета по бортовому журналу	изучены
4.	Кабина экипажа, остекление	осмотрены
5.	Педали, кресло, привязные ремни, стопорение кресла	подогнаны, проверены
6.	Органы управления самолетом	проверены
7.	Приборная доска, центральный и левый пульты щиток запуска двигателей: - стояночный тормоз - автомат торможения - триммеры - закрылки - исходные показания приборов и графики поправок к ним - пилотажно-навигационное оборудование - работа автопилота - автопилот - кислородное оборудование - кислородные маски	осмотрены включен включен нейтральны убраны правильны, на борту проверено проверена выключен проверено подогнаны
8.	Таблица суммарных поправок высотомера	на борту, проверена, соответствует номеру на приборе
9.	Барометрическое давление на высотомере	сверено
10.	Освещение рабочего места, подсвет приборов и светосигнальных табло	проверено
11.	Подготовка к запуску	выполнена
12.	БУР, TRACKER	включен
13.	Пульт управления ответчика TDR-94D-PS578A, кнопка «Контроль ламп», переключатель «День-Ночь»	Осмотрены, чистые, механические повреждения отсутствуют
14.	Доклад о готовности членов экипажа к запуску двигателей	принять
Подать команду по СПУ техническому составу: «Убрать колодки»		
Примечание: при приеме самолета экипажем от АТБ перед началом первого рейса проверить правильность отклонения рулей, элеронов, триммеров и закрылков совместно со вторым пилотом или бортмехаником.		

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-26
UR-СЕР №22-08
ВТОРЫМ ПИЛОТОМ ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
1.	Планер, силовые установки и шасси	осмотрены
2.	Антенные устройства	исправны
3.	Размещение и крепление грузов, центровка и взлетная масса самолета. Документы на загрузку	проверены
4.	Кабина экипажа, остекление	осмотрены
5.	Напряжение аккумуляторов, подача напряжения на аварийную шину	проверено
6.	Работа преобразователей	проверено
7.	Запасной комплект предохранителей и ламп	Проверено, в наличии
8.	Педали, кресло, привязные ремни, стопорение кресла	подогнаны проверены
9.	Отклонение органов управления	проверено
10.	Приборная доска, правый пульт	осмотрены
11.	Исходные показания приборов и графики поправок к ним	правильны, на борту
12.	Положение выключателей на приборной доске и правом пульте	проверено
13.	Сборники схем, планшеты, полетные карты, регламенты, задание на полет	на борту
14.	Бортовые часы, их показания	заведены, сверены
15.	Пилотажно-навигационное оборудование и работа радиооборудования	проверено
16.	Таблица суммарных поправок высотомера	на борту, проверена, соответствует номеру на приборе
17.	Барометрическое давление на УВИД-30-15К ВЭМ-72ФГ	сверено давление установлено, сверено
18.	Кислородное оборудование (кислородные маски)	проверено, подогнаны
19.	Освещение рабочего места, подсвет приборов и светосигнальных табло	проверено
20.	Регистратор полетных данных БУР, TRACKER	включен
21.	Выключение отборов воздуха от двигателей	проверено
Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету		

**ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-26 UR-CER №22-08
БОРТМЕХАНИКОМ ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ**

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
1.	Судовая документация (свидетельство о регистрации самолета, удостоверение о его годности к полетам, бортовой и санитарный журналы)	на борту
2.	Индивидуальные особенности самолета по бортовому журналу	изучены
3.	Чистота отстоя топлива	проверена
4.	Планер. Силовые установки и шасси	осмотрены
5.	Заглушки с двигателей, приемников давления, РИО и дренажей топливных баков	сняты
6.	Поверхности самолета (планер, воздушные винты, воздухозаборники) иней, снег, лед и грязь	чистые, отсутствуют
7.	Воздушные винты на минимальном угле, легкость вращения	проверены
8.	Закрытие люков	проверено
9.	Заземление	убрано
10.	Грузовые помещения и кабина экипажа В пассажирском салоне Посторонние предметы Привязные ремни, замки Световые табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ», «ВЫХОД.EXIT» Маркировка путей аварийной эвакуации Освещение Гардероб плечиками Туалет Бак туалета водой Вода к крану умывальника Бортовые аптечки медикаментами Багаж пассажиров в багажнике для ручной клади Дымозащитная штора по шп.18 или шп.26 Каждый грузовой пакет	Осмотрены Чисто Отсутствуют Без повреждений, исправны Исправны, не имеют наружных повреждений В целости Исправно Укомплектован Укомплектован Заправлен поступает укомплектованы закреплен закреплена, не имеет повреждений закреплен, огнеблокирующим чехлом накрыт
11.	Кислородное оборудование, зарядка кислородных баллонов, маски	проверено, подогнано
12.	Напряжение бортовых аккумуляторов	проверено
13.	Заправка топливом, маслом	проверена
14.	Расходомеры	выставлены
15.	Заправка гидросистемы	проверена
16.	Исправность пожарного оборудования	проверено
17.	Сигнализация обледенения двигателей	проверена
18.	Триммеры и сигнализация их нейтрального положения	проверены, нейтрально
19.	Уборка закрылков	проверена
20.	Исправность всех светосигнализаторов	проверена
21.	Осветительное оборудование	проверено
23.	Подготовка к запуску	выполнена

Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету

2.2. FINAL WORK BEFORE TAXIING

According to the Section 4 of the AFM An-26, par. 4.01.

Control cards for the An-26 aircraft are in the original language (Russian), according to the aircraft developer's documentation.

For each of the aircraft, control cards should be drawn up with the relevant registration marks and serial number indicated in the heading and takes into account the installed equipment.

2.2. ЗАКЛЮЧНІ РОБОТИ ПЕРЕД ВИРУЛЮВАННЯМ НА СТАРТ

Відповідно до Розділу 4 КЛЕ Ан-26, пп. 4.01.

Кarti контрольної перевірки літака Ан-26 складені мовою оригіналу (російською), згідно документації заводу виробника.

Карта контрольної перевірки конкретного ПС містить його тип та реєстраційний номер та враховує встановлене обладнання.

Ан-26-100 UR-UZA Aircraft Control Card.

Карта контрольної перевірки літака Ан-26-100 UR-UZA.

КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ Ан-26-100 UR-UZA (заводской номер 59-01)					
№ п/п	Наименование контролируемых органов (операций)	Форма доклада	Очередность доклада		
			КВС	2/п	Б/М
I. ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ					
1. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ					
1	БУР, ОРТ	Включен	-	1	-
2	Заглушки, чехлы, домкрат	Сняты на борту	-	-	1
3	Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	1
4	Управление самолетом	Расстопорено, свободно	1	2	-
5	Триммеры	Нейтрально, руля высоты... делений	1	2	-
6	Взлетные данные	Масса...т, центровка... % V ₁ ... км/ч V _{л.ст.} ... км/ч V ₂ ... км/ч	-	1	-
2. ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ					
1	Топливная система	На борту ... т, автоматика включена По заданию... т.	-	-	1
2	РУ19А-300, щиток запуска	Работает (включен), закрыт	1	-	2
3	Гидросистема	Давление в норме	-	-	1
4	Электросистема	Проверена, работает нормально	-	-	1
5	ПОС	Включены (выключены)	-	1	2
6	Авиагоризонты, ЦГВ, ДА-30, БКК	Включены, проверены, риски совмещены	2	1	3
7	СП, АРК	Включена... канал 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю	1	-	-
8	ГИК, ГПК, КИ-13	Включено, согласовано, курс... градусов	2	1	-
9	Опознавание, СОМ-64	Включено, работает, Включен, режим... установлен	1	-	-
10	МФИ ЛЕТЧ. GPS	Включен, проверен Включена, проверена	1	-	-
10.1	Ответчик TDR-94D	Включен. Работает	1	-	-
10.2	GPS GTN 625	Включена. Работает	-	1	-
10.3	Табло ADS-B Fail	Не горит	1	-	-
3. НА РУЛЕНИИ					
1	Тормоза основные, аварийные	Проверены, исправны	1	2	-
2	ДА-30	Работает	1	2	3
4. НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
1	РУ19А-300	Работает (выключен)	1	-	2
2	Высотомеры: ВМ-15К, УВИД-30-15К	Высота нуль, давление... мм	2	1	-
	ВМ-72ФГ, ВМФ-50КГ	Давление, приведенное к уровню моря, установлено... гПа, высота... футов	2	1	-
	РВ	РВ включен	1	2	-

2A	МФИ ЛЕТЧ.	МФИ Режим СРППЗ включен СРППЗ проверена	1 1	-	-
3	Авиагоризонты ДА-30	Проверены, риски совмещены	2	1	3
4	Закрылки	Выпущены 15 градусов	2	-	1
5	Управление самолетом	Проверено свободно	1	2	-
6	Отбор воздуха	Выключен	-	1	-
7	Автофлюгер по ИКМ	Проверен	-	-	1
8	Форточки	Закрыты	2	1	-

5. НА ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ

	Готовность к взлету	Красные сигналы не горят, винты на упоре, режим «УВД» установлен, готов	-	-	1
		Курс... согласовано, готов	-	2	-
		Обогрев ПВД включен, готов	-	3	-
		Переднее колесо «Взлет-посадка» готов	4	-	-

II. ПЕРЕД ПОСАДКОЙ

6. ПЕРЕД СНИЖЕНИЕМ С ЭШЕЛОНА

1	Схема	Просмотрена	2	1	-
2	Посадочные данные	Топливо ... т Масса ... т, центровка ... %, скорость планирования ... км/ч, длина потребной ВПП	-	-	1
3	РВ, задатчик на высоту круга	Включен, задатчик на ... м установлен	1	2	-
4	ГИК, ГПК, КИ-13	Согласовано, курс ... градусов	2	1	-
5	СП	Включена ... канал	1	2	-
6	Защелки РУД	Установлены ... градусов	-	-	1
7	Тормоза, гидросистема	«Автомат тормозов» включен, давление в норме	2	-	1
8	ПОС	Включены (выключены)	-	2	1
9	Обогрев ППД	Включен	-	1	-
10	Табло «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ!»	Включено	-	1	-

7. ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА

1	Высотомеры: ВМ-15К, УВИД-30-15К ВЭМ-72ФГ, ВМФ-50КГ	Давление установлено ... мм рт. ст. Давление, приведенное к уровню моря, установлено ... гПа, высота ... футов Показания высотомеров одинаковые (разные)... м	2 2 -	1 1 -	- - 1
2	АРК	Настроены 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю, позывные прослушаны	2	1	-
3	КППМ	Установлен МК посадки ... градусов	2	1	-

8. ПЕРЕД ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ ИЛИ НА УДАЛЕНИИ 14-16 КМ

1.	Переднее колесо	«Взлет—Посадка»	1	-	-
2.	Задатчик РВ на ВПП	Задатчик на ... м установлен	1	2	-
3.	Лед на крыле и стабилизаторе	Отсутствует (имеется)	3	2	1

9. ПЕРЕД ВХОДОМ В ГЛИССАДУ

1.	Шасси	Выпущено, зеленые горят, давление в тормозах -нуль	2	-	1
2.	Закрылки	Выпущены 38 (15 или 10 градусов)	2	-	1
3.	Фары	Выпущены	2	-	1

An-26B-100 UR-UZG Aircraft Control Card.

Карта контрольної перевірки літака Ан-26В-100 UR-UZG.

КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ Ан-26Б-100 UR-UZG (заводской номер 112-03)					
№ п/п	Наименование контролируемых органов (операций)	Форма доклада	Очередность доклада		
			КВС	2/п	Б/И
I. ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ					
1. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ					
1	БУР, ОРТ	Включен	-	1	-
2	Заглушки, чехлы, домкрат	Сняты на борту	-	-	1
3	Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	1
4	Управление самолетом	Расстопорено, свободно	1	2	-
5	Триммеры	Нейтрально, руля высоты... делений	1	2	-
6	Взлетные данные	Масса... т, центровка... % V ₁ ... км/ч V _{п.ст.} ... км/ч V ₂ ... км/ч	-	1	-
7	Табло НЕ КУРИТЬ, ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	Включено	-	1	-
8	Табло ВЫХОД, EXIT	включено	1	-	-
2. ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ					
1	Топливная система	На борту ... т, автоматика включена По заданию... т.	-	-	1
2	РУ19А-300, щиток запуска	Работает (включен), закрыт	1	-	2
3	Гидросистема	Давление в норме	-	-	1
4	Электросистема	Проверена, работает нормально	-	-	1
5	Противообледенительные системы	Включены (выключены)	-	1	2
6	Авиагоризонты, ДА-30, БКК	Включены, проверены, риски совмещены	2	1	3
7	ILS, АРК	Включена... канал 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю	-	1	-
8	TCAS, МФИ, TRACKER (EGPWS)	Включен... работает	2	1	3
9	ГМК, КИ-13	Включено, согласовано, курс... градусов	2	1	-
10.1	Ответчик TRD-94D	Включен. Работает.	1	-	-
10.2	GPS GTN-625	Включена. Работает.	-	1	-
10.3	GPS-155XL	Включена. Работает.	-	1	-
11	Опознавание, COM-64	Включено, работает, Включен, режим... установлен	2	-	-
3. НА РУЛЕНИИ					
1	Тормоза основные, аварийные	Проверены, исправны	1	2	-
2	ДА-30	Работает	1	2	3
4. НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
1	РУ19А-300	Работает (выключен)	1	-	2
2	Высотомеры: ВМ-15К	Высота нуль, давление... мм	2	1	-
	ВМ-72ФГ	Давление, приведенное к уровню моря, установлено... гПа, высота... футов	2	1	-

3	РВ	РВ включен	1	2	-
4	Авиагоризонты, ДА-30	Проверены, риски совмещены	2	1	3
5	Закрылки	Выпущены 15 градусов	2	-	1
6	Управление самолетом	Проверено, свободно	1	2	-
7	Отбор воздуха	Выключен	-	1	-
8	Автофлюгер по ИКМ	Проверен	-	-	1
9	Форточки	Закрыты	2	1	-
10	Табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	Включено	-	1	-
5. НА ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
	Готовность к взлету	Красные сигналы не горят, винты на упоре, режим «TA/RA» установлен, готов Курс...согласовано, готов Обогрев ПВД, включен, готов	- - -	- 2 3	1 - -
		Переднее колесо «Взлет-посадка», готов	4	-	-
II. ПОСЛЕ НАБОРА ЗАДАННОГО ЭШЕЛОНА					
1	Табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	Выключить	-	1	-
III. ПЕРЕД ПОСАДКОЙ					
6. ПЕРЕД СНИЖЕНИЕМ С ЭШЕЛОНА					
1	Схема	Просмотрена	2	1	-
2	Посадочные данные	Топливо...т, Масса...т, центровка...%, скорость планирования..км/ч Длина потребной ВПП	- -	- 1	1 -
3	РВ, задатчик на высоту круга	Включен, задатчик на установлен	1	2	-
4	ГМК, КИ-13	Согласовано. Курс....градусов	2	1	-
5	ILS	Включен, частота.....	1	2	-
6	Защелки РУД	Установлены,....градусов	-	-	1
7	Тормоза, гидросистема	«Автомат тормозов» включен, давление в норме	2	-	1
8	Противообледенительные системы	Включены (выключены)	-	2	1
9	Обогрев ППД	Включен	-	1	-
10	Табло «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ!»	Включено	-	1	-
11	Табло ВЫХОД, EXIT	Включено	1	-	-
7. ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА					
1	Высотомеры ВМ 15 К, ВМ 72 ФГ	Давление установлено, ... мм. рт. ст. Давление приведенное к уровню моря установлено. ... Гпа, высота ... футов	2 2	1 1	- -
2	АРК	Настроены 1й на дальнюю, 2й на ближнюю, позывные прослушаны	2	1	-
3	КППМ	Установлен МК посадки...градусов	2	1	-
8. ПЕРЕД ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ ИЛИ НА УДАЛЕНИИ 14-16 КМ					
1	Переднее колесо	«Взлет-посадка»	1	-	-
2	Задатчик РВ на ВПР	Задатчик на ... м установлен	1	2	-
3	Лёд на крыле (стабилизаторе)	Отсутствует (имеется)	3	2	1
9. ПЕРЕД ВХОДОМ В ГЛИССАДУ					
1	Шасси	Выпущены, зеленые горят, давление в тормозах-«нуль»	2	-	1
2	Закрылки	Выпущены 38 (15 или 10 градусов)	2	-	1
3	Фары	Выпущены	2	-	1

An-26-100 UR-UZJ Aircraft Control Card.

Карта контрольної перевірки літака Ан-26-100 UR-UZJ.

КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ Ан-26 -100 UR-UZJ (заводской номер 138-09)					
№ п/п	Наименование контролируемых органов (операций)	Форма доклада	Очередность доклада		
			КВС	2/п	Б/И
I. ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ					
1. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ					
1	БУР, ОРТ	Включен	-	1	-
2	Заглушки, чехлы, домкрат	Сняты на борту	-	-	1
3	Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	1
4	Управление самолетом	Расстопорено, свободно	1	2	-
5	Триммеры	Нейтрально, руля высоты... делений	1	2	-
6	Взлетные данные	Масса...т, центровка... % V ₁ ... км/ч V _{п.ст.} ... км/ч V ₂ ... км/ч	-	1	-
7	Табло НЕ КУРИТЬ, ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	Включено	-	1	-
8	Табло ВЫХОД, EXIT	включено	1	-	-
2. ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ					
1	Топливная система	На борту ... т, автоматика включена По заданию... т.	- -	- 2	1 -
2	РУ19А-300, щиток запуска	Работает (включен), закрыт	1	-	2
3	Гидросистема	Давление в норме	-	-	1
4	Электросистема	Проверена, работает нормально	-	-	1
5	Противообледенительные системы	Включены (выключены)	-	1	2
6	Авиагоризонты, ДА-30, БКК	Включены, проверены, риски совмещены	2	1	3
7	ILS, АРК	Включена... канал 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю	-	1	-
8	TCAS, МФИ, TRACKER (EGPWS)	Включен...работает	2	1	3
9	ГМК, КИ-13	Включено, согласовано, курс... градусов	2	1	-
10.1	Ответчик TRD-94D	Включен. Работает.	1	-	-
10.2	GPS GTN-625	Включена. Работает.	-	1	-
10.3	GPS-155XL	Включена. Работает.	-	1	-
11	Опознавание, СОМ-64	Включено, работает, Включен, режим... установлен	2 -	- -	- 1
3. НА РУЛЕНИИ					
1	Тормоза основные, аварийные	Проверены, исправны	1	2	-
2	ДА-30	Работает	1	2	3
4. НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
1	РУ19А-300	Работает (выключен)	1	-	2
2	Высотомеры: ВМ-15К	Высота нуль, давление... мм Давление, приведенное к уровню моря, установлено... гПа, высота... футов	2 2	1 1	- -

	BM-72ФГ				
3	РВ	РВ включен	1	2	-
4	Авиагоризонты, ДА-30	Проверены, риски совмещены	2	1	3
5	Закрылки	Выпущены 15 градусов	2	-	1
6	Управление самолетом	Проверено, свободно	1	2	-
7	Отбор воздуха	Выключен	-	1	-
8	Автофлюгер по ИКМ	Проверен	-	-	1
9	Форточки	Закрыты	2	1	-
10	Табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	Включено	-	1	-
5. НА ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
	Готовность к взлету	Красные сигналы не горят, винты на упоре, режим «TA/RA» установлен, готов Курс...согласовано, готов Обогрев ПВД, включен, готов	- - -	- 2 3	1 - -
		Переднее колесо «Взлет-посадка», готов	4	-	-
II. ПОСЛЕ НАБОРА ЗАДАННОГО ЭШЕЛОНА					
1	Табло «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	Выключить	-	1	-
III. ПЕРЕД ПОСАДКОЙ					
6. ПЕРЕД СНИЖЕНИЕМ С ЭШЕЛОНА					
1	Схема	Просмотрена	2	1	-
2	Посадочные данные	Топливо...т, Масса...т, центровка...%, скорость планирования..км/ч Длина потребной ВПП	- -	- 1	1 -
3	РВ, задатчик на высоту круга	Включен, задатчик на установлен	1	2	-
4	ГМК, КИ-13	Согласовано. Курс.....градусов	2	1	-
5	ILS	Включен, частота.....	1	2	-
6	Защелки РУД	Установлены,....градусов	-	-	1
7	Тормоза, гидросистема	«Автомат тормозов» включен, давление в норме	2	-	1
8	Противообледенительные системы	Включены (выключены)	-	2	1
9	Обогрев ППД	Включен	-	1	-
10	Табло «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ!»	Включено	-	1	-
11	Табло ВЫХОД, EXIT	Включено	1	-	-
7. ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА					
1	Высотомеры BM 15 К, BM 72 ФГ	Давление установлено, ... мм. рт. ст. Давление приведенное к уровню моря установлено. ... Гпа, высота ... футов	2 2	1 1	- -
2	АРК	Настроены 1й на дальнюю, 2й на ближнюю, позывные прослушаны	2	1	-
3	КППМ	Установлен МК посадки...градусов	2	1	-
8. ПЕРЕД ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ ИЛИ НА УДАЛЕНИИ 14-16 КМ					
1	Переднее колесо	«Взлет-посадка»	1	-	-
2	Электрический ПСП «нуль»	Проверен	1	2	-
3	Задатчик РВ на ВПР	Задатчик на ... м установлен	1	2	-
4	Лёд на крыле (стабилизаторе)	Отсутствует (имеется)	3	2	1
9. ПЕРЕД ВХОДОМ В ГЛИССАДУ					
1	Шасси	Выпущены, зеленые горят, давление в тормозах-«нуль»	2	-	1
2	Закрылки	Выпущены 38 (15 или 10 градусов)	2	-	1
3	Фары	Выпущены	2	-	1

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

An-26-100 UR-UZK Aircraft Control Card.

Карта контрольної перевірки літака Ан-26-100 UR-UZK.

КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ Ан-26-100 UR-UZK (заводской номер 138-08)					
№ п/п	Наименование контролируемых органов (операций)	Форма доклада	Очередность доклада		
			КВС	2/п	Б/М
I. ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ					
1. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ					
1	БУР, ОРТ	Включен	-	1	-
2	Заглушки, чехлы, домкрат	Сняты на борту	-	-	1
3	Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	1
4	Управление самолетом	Расстопорено, свободно	1	2	-
5	Триммеры	Нейтрально, руля высоты... делений	1	2	-
6	Взлетные данные	Масса...т, центровка... % V ₁ ... км/ч V _{п.ст.} ... км/ч V ₂ ... км/ч	-	1	-
2. ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ					
1	Топливная система	На борту ... т, автоматика включена	-	-	1
		По заданию... т.	-	2	-
2	РУ19А-300, щиток запуска	Работает (включен), закрыт	1	-	2
3	Гидросистема	Давление в норме	-	-	1
4	Электросистема	Проверена, работает нормально	-	-	1
5	ПОС	Включены (выключены)	-	1	2
6	Авиагоризонты, ЦГВ, ДА-30, БКК	Включены, проверены, риски совмещены	2	1	3
7	СП, АРК	Включена... канал	1	-	-
		1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю	-	1	-
8	ГИК, ГПК, КИ-13	Включено, согласовано, курс... градусов	2	1	-
9	Опознавание, СОМ-64	Включено, работает,	1	-	-
		Включен, режим... установлен	-	-	1
10.1	Ответчик TDR-94D	Включен. Работает	1	-	-
10.2	GPS GTN 625	Включена. Работает	-	1	-
10.3	Табло ADS-B Fail	Не горит	1	-	-
3. НА РУЛЕНИИ					
1	Тормоза основные, аварийные	Проверены, исправны	1	2	-
2	ДА-30	Работает	1	2	3
4. НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
1	РУ19А-300	Работает (выключен)	1	-	2
2	Высотомеры: ВМ-15К, УВИД-30-15К	Высота нуль, давление... мм	2	1	-
	ВМ-72ФГ, ВМФ-50КГ	Давление, приведенное к уровню моря, установлено... гПа, высота... футов	2	1	-
	РВ	РВ включен	1	2	-
	Авиагоризонты ДА-30	Проверены, риски совмещены	2	1	3
4	Закрылки	Выпущены 15 градусов	2	-	1

5	Управление самолетом	Проверено свободно	1	2	-
6	Отбор воздуха	Выключен	-	1	-
7	Автофлюгер по ИКМ	Проверен	-	-	1
8	Форточки	Закрываются	2	1	-

5. НА ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ

	Готовность к взлету	Красные сигналы не горят, винты на упоре, режим «УВД» установлен, готов	-	-	1
		Курс... согласовано, готов	-	2	-
		Обогрев ПВД включен, готов	-	3	-
		Переднее колесо «Взлет-посадка» готов	4	-	-

II. ПЕРЕД ПОСАДКОЙ

6. ПЕРЕД СНИЖЕНИЕМ С ЭШЕЛОНА

1	Схема	Просмотрена	2	1	-
2	Посадочные данные	Топливо ... т Масса ... т, центровка ... %, скорость планирования ... км/ч, длина потребной ВПП	-	-	1
3	РВ, задатчик на высоту круга	Включен, задатчик на ... м установлен	1	2	-
4	ГИК, ГПК, КИ-13	Согласовано, курс ... градусов	2	1	-
5	СП	Включена ... канал	1	2	-
6	Защелки РУД	Установлены ... градусов	-	-	1
7	Тормоза, гидросистема	«Автомат тормозов» включен, давление в норме	2	-	1
8	ПОС	Включены (выключены)	-	2	1
9	Обогрев ПВД	Включен	-	1	-
10	Табло «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ!»	Включено	-	1	-

7. ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА

1	Высотомеры: ВМ-15К, УВИД-30-15К ВЭМ-72ФГ, ВМФ-50КГ	Давление установлено ... мм рт. ст. Давление, приведенное к уровню моря, установлено ... гПа, высота ... футов Показания высотомеров одинаковые (разные)... м	2	1	-
2	АРК	Настроены 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю, позывные прослушаны	2	1	-
3	КППМ	Установлен МК посадки ... градусов	2	1	-

8. ПЕРЕД ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ ИЛИ НА УДАЛЕНИИ 14-16 КМ

1.	Переднее колесо	«Взлет—Посадка»	1	-	-
2.	Задатчик РВ на ВПП	Задатчик на ... м установлен	1	2	-
3.	Лед на крыле и стабилизаторе	Отсутствует (имеется)	3	2	1

9. ПЕРЕД ВХОДОМ В ГЛИССАДУ

1.	Шасси	Выпущено, зеленые горят, давление в тормозах -нуль	2	-	1
2.	Закрылки	Выпущены 38 (15 или 10 градусов)	2	-	1
3.	Фары	Выпущены	2	-	1

An-26 UR-CEP Aircraft Control Card.

Карта контрольної перевірки літака An-26 UR-CEP

КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ Ан-26 UR-CEP (заводской номер 22-08)					
№ п/п	Наименование контролируемых органов (операций)	Форма доклада	Очередность доклада		
			КВС	2/п	Б/М
I. ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ					
1. ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ					
1	БУР, ОРТ	Включен	-	1	-
2	Заглушки, чехлы, домкрат	Сняты на борту	-	-	1
3	Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	1
4	Управление самолетом	Расстопорено, свободно	1	2	-
5	Триммеры	Нейтрально, руля высоты... делений	1	2	-
6	Взлетные данные	Масса...т, центровка... % V ₁ ... км/ч V _{п.ст.} ... км/ч V ₂ ... км/ч	-	1	-
2. ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ					
1	Топливная система	На борту ... т, автоматика включена	-	-	1
		По заданию... т.	-	2	-
2	РУ19А-300, щиток запуска	Работает (включен), закрыт	1	-	2
3	Гидросистема	Давление в норме	-	-	1
4	Электросистема	Проверена, работает нормально	-	-	1
5	ПОС	Включены (выключены)	-	1	2
6	Авиагоризонты, ЦГВ, ДА-30, БКК	Включены, проверены, риски совмещены	2	1	3
7	СП, АРК	Включена... канал 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю	1 -	- 1	- -
8	ГИК, ГПК, КИ-13	Включено, согласовано, курс... градусов	2	1	-
9	Опознавание, СОМ-64	Включено, работает, Включен, режим... установлен	1 -	- -	- 1
10.1	Ответчик TDR-94D	Включен. Работает	1	-	-
10.2	GPS GTN 625	Включена. Работает	-	1	-
10.3	Табло ADS-B Fail	Не горит	1	-	-
3. НА РУЛЕНИИ					
1	Тормоза основные, аварийные	Проверены, исправны	1	2	-
2	ДА-30	Работает	1	2	3
4. НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ					
1	РУ19А-300	Работает (выключен)	1	-	2
2	Высотомеры: ВМ-15К, УВИД-30-15К	Высота нуль, давление... мм	2	1	-
	ВМ-72ФГ, ВМФ-50КГ	Давление, приведенное к уровню моря, установлено... гПа, высота... футов	2	1	-
	РВ	РВ включен	1	2	-
3	Авиагоризонты ДА-30	Проверены, риски совмещены	2	1	3
4	Закрылки	Выпущены 15 градусов	2	-	1

5	Управление самолетом	Проверено свободно	1	2	-
6	Отбор воздуха	Выключен	-	1	-
7	Автофлюгер по ИКМ	Проверен	-	-	1
8	Форточки	Закрыты	2	1	-

5. НА ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ

	Готовность к взлету	Красные сигналы не горят, винты на упоре, режим «УВД» установлен, БСПС выключена (режим «RBS» установлен, БСПС – TA/RA, ABOVE), готов	-	-	1
		Курс... согласовано, готов	-	2	-
		Обогрев ПВД включен, готов	-	3	-
		Переднее колесо «Взлет-посадка» готов	4	-	-

II. ПЕРЕД ПОСАДКОЙ

6. ПЕРЕД СНИЖЕНИЕМ С ЭШЕЛОНА

1	Схема	Просмотрена	2	1	-
2	Посадочные данные	Топливо ... т Масса ... т, центровка ... %, скорость планирования ... км/ч, длина потребной ВПП	-	-	1
3	РВ, задатчик на высоту круга	Включен, задатчик на ... м установлен	-	1	-
4	ГИК, ГПК, КИ-13	Согласовано, курс ... градусов	1	2	-
5	СП	Включена ... канал	2	1	-
6	Защелки РУД	Установлены ... градусов	1	2	-
7	Тормоза, гидросистема	«Автомат тормозов» включен, давление в норме	-	-	1
8	ПОС	Включены (выключены)	2	-	1
9	Обогрев ППД	Включен	-	2	1
10	БСПС CAS – 67A	Включен	-	1	-
		TA/RA, BELOW	1		

7. ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА

1	Высотомеры: ВМ-15К, УВИД-30-15К ВЭМ-72ФГ, ВМФ-50КГ	Давление установлено ... мм рт. ст. Давление, приведенное к уровню моря, установлено ... гПа, высота ... футов Показания высотомеров одинаковые (разные)... м	2	1	-
2	АРК	Настроены 1-й на дальнюю, 2-й на ближнюю, позывные прослушаны	2	1	-
3	КППМ	Установлен МК посадки ... градусов	2	1	-

8. ПЕРЕД ТРЕТЬИМ РАЗВОРОТОМ ИЛИ НА УДАЛЕНИИ 14-16 КМ

1.	Переднее колесо	«Взлет—Посадка»	1	-	-
2.	Задатчик РВ на ВПР	Задатчик на ... м установлен	1	2	-
3.	Лед на крыле и стабилизаторе	Отсутствует (имеется)	3	2	1

9. ПЕРЕД ВХОДОМ В ГЛИССАДУ

1.	Шасси	Выпущено, зеленые горят, давление в тормозах -нуль	2	-	1
2.	Закрылки	Выпущены 38 (15 или 10 градусов)	2	-	1
3.	Фары	Выпущены	2	-	1

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

3. ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES IN FLIGHT	3-3
3.1. Failure of AI-24BT engine at the take-off	3-5
3.2. Failure of PY19A-300 engine at the take-off	3-6
3.3. Engine AI-24BT failure during climb	3-6
3.4. Flight with one AI-24BT engine inoperative, the propeller of which is feathered	3-7
3.5. Flights with one AI-24BT engine inoperative, the propeller of which auto rotates	3-7
3.6. Approach and landing with one engine AI-24BT inoperative, the propeller of which is feathered	3-8
3.7. Approach and landing with one engine AI-24BT, the propeller of which is relieved from the lock and auto rotates	3-8
3.8. Failure of AI-24BT engine on the final approach	3-9
3.9. Failures of AI-24BT engine and feathering systems during final approach	3-9
3.10. go-around with one engine inoperative (the propeller of the failed engine is feathered)	3-10
3.11. Actions of crew at the stopping of two engines in-flight	3-10
3.12. Landing with two engines inoperative	3-11
3.13. Stopping of AI-24BT engine in-flight	3-12
3.14. Start up of AI-24BT engine in-flight	3-13
3.15. landing with the asymmetrical power of engines	3-14
3.16. Emergency descents	3-14
3.17. Landing with retracted wing flaps	3-15
3.18. Landing on a fuselage	3-16
3.19. Landing with a landing gear inoperative	3-17
3.19.1. Landing on main landing gears with non-extended nose undercarriage	3-18
3.19.2. Landing on main and nose landing gears with one non-extended main undercarriage	3-19
3.19.3. Landing on a nose undercarriage with non-extended main landing gears	3-20
3.19.4. Landing on one released main gear if it is impossible to retract it	3-21
3.19.5. Landing with released undercarriage in case if one main gear was not locked in released position	3-22
3.20. Ditching	3-23
3.21. Flights and landing with opened cargo door	3-24
3.22. Emergency landing on dry surface	3-25
3.23. Fire in a nacelle of AI-24BT engine	3-27
3.24. Fire in a nacelle of PY19A-300 engine	3-27
3.25. Fire inside of AI-24BT engine	3-28
3.26. Fire inside of wing compartments	3-28
3.27. Fire inside the cockpit or passenger (cargo) cabin	3-29
3.28. Fires on ground	3-31
3.29. Cabin depressurization	3-31
3.30. Simultaneous failures of generators	3-32
3.31. Failure of ПРТ-24А system	3-32
3.32. Flights in conditions of turbulence, wind-shear and storm activity	3-33
3.33. Features of piloting of airplane on great angles of attack	3-34
3.34. Failures of two artificial horizons in flight	3-35
3.35. List of allowable failures of Skyrouter	3-35
3.36. Radio communication in emergency situations	3-36
3.37. Crew actions in the event of an abnormal situation when flying in the B-RNAV area	3-37
3.38. Crew actions in case of failure of the primary transponder TDR-94D	3-37

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

3. Abnormal and emergency procedures in flight

Abnormal and emergency procedures in-flight (in further - Procedures) are the short exposition of section 5 of airplane Antonov-26 Aircraft operations manual «Special cases in flight».

Crew members shall use these Procedures during the training (on a simulator), at the pre-flight preparation, and similarly in flight in case of occurring of situation, jeopardising a threat to the safety of flight.

These Procedures are the property of airplane. It is **FORBIDDEN** to departure without them.

Shorting:

CR - the crew

PIC - CP, BE - the PIC performs an operation and/or crew member, specified after a dash, in accordance with his command;

PIC, CP, N - the crew member performs an operation individually.

Ranges of the recommended speeds for stages of flight are brought for the indicated ranges of masses from minimum to maximal one.

All of speeds in procedures are indicated as instrumental, therefore a word «instrumental» or index «I» are dropped in text.

CONTENTS

№	Name of Procedure
1	Failure of engine AI-24BT during the take-off
2	Engine PY19A-300 failure at the take-off
3	Failure of engine AI-24BT during climb
4	Flight with one engine AI-24BT inoperative, the propeller of which is feathered
5	Flight with one engine AI-24BT inoperative, the propeller of which auto rotates
6	Approach and landing with one engine AI-24BT inoperative, the propeller of which is feathered
7	Approach and landing with one engine AI-24BT inoperative, the propeller of which is relieved from the lock and auto rotates
8	Failure of engine AI-24BT on the final approach
9	Failure of engine AI-24BT and feathering systems higher than 250 m
10	Approach and landing with one engine AI-24BT inoperative (the propeller of failed engine is feathered)
11	Flight crew actions at the stopping of two engines in flight
12	Landing with two engines inoperative
13	Stopping of the engine AI-24BT in flight
14	Start up of the engine AI-24BT in flight
15	Landing with the asymmetrical traction of engines
16	Emergency descent
17	Landing with retracted wing flaps
18	Landing on a fuselage
19	Landing with landing gear inoperative
19.1	Landing on main undercarriage with non-extended nose undercarriage
19.2	Landing on a main and nose undercarriage with one non-extended main undercarriage
19.3	Landing on a nose undercarriage with non-extended main undercarriage
19.4	Landing on one main undercarriage, if it is impossible to retract it
19.5	Landing with extended undercarriage if one of main undercarriage was not set on the lock of extended position
20	Ditching
21	Flight and landing with the opened cargo hatch
22	Emergency landing on dry land
23	Fire in nacelle of an engine AI-24BT
24	Fire in nacelle of an engine PY19A-300
25	Fire inside AI-24BT engine
26	Fire inside a wing compartments
27	Fire in the cockpit or passenger cabin
28	Fire on ground
29	Cabin depressurization
30	Failure of two starter-generators
31	System ПРТ-24А failure
32	Flights in conditions of turbulence, wind shear and storm activity
33	Features of piloting on the big angles of attack
34	Failure of two artificial horizons in flight
35	List of acceptable skyrouter failures
36	The procedure for radio communication in emergency circumstances
37	Crew actions in case of emergency while flying in the B-RNAV area
38	Crew actions in case of failure of the primary TDR 94D transponder

3.1. Failure of АИ-24BT engine at the take-off

(AOM 5.1.2)

Basic signs of engine failure:

- turn and bank in side of a failed engine;
- flashing of an alarm indicator «ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ ЛЕВ. (ПРАВ.)» and an alarm lamp КФЛ of a failed engine.

WARNING: It is FORBIDDEN to interrupt an automatic or forced feathering by pull out of a button КФЛ.

A. REJECTED TAKE-OFF ($V < V_1$)

PIC - E	Throttles of both АИ-24BT in the position 0° by УПРТ	SET
	Throttle of PY19A-300 in the position «СТОП»	SET
PIC	The airplane against a turn	KEEP
PIC - E	Propellers from a lock	RELIEVE
PIC - CP	A control column fully from itself	DEFLECT
PIC	Braking of wheels	APPLY
CP	ATS	REPORT
PIC	On a stand according to the instruction of ATS	TAXI

ATTENTION! At the danger of collision with an obstacle - stop an engine using a valve of emergency feathering and de-energize an airplane.

B. CONTINUED TAKE-OFF ($V \geq V_1$)

PIC	For prevention of early take-off, the pitch angle	DECREASE
PIC	The airplane against a turn using rudder and ailerons	KEEP
PIC - E	If a propeller is not feathered automatically, the system of forced feathering of propeller	APPLY
PIC	After take-off on a speed of 220-230 km/hr a bank of 2-4° in side of serviceable engine АИ-24BT	MAKE
PIC	A speed of 230-240 km/hr	SET
PIC - E	Undercarriage at a height of 5 m, previously braking wheels	RETRACT
PIC - E	If necessary, at height of 10 m and speed of 220 km/hr АИ-24BT engine mode to take-off (if it operates on maximal)	INCREASE
PIC	An airplane to the climb with a speed of 245-260 km/hr	MOVE
PIC - E	At height of not less than 120 m and speed of 260 km/hr the retraction of wing flaps with increase of a speed to 280-290 km/hr to the end of retraction	START
PIC	Loadings on controls using the trims	REMOVE
PIC - CR	Climb and circling at a speed of 290-300 km/hr	PERFORM

At a height of not less than 400 m, on failed engine:

PIC - E	A fire valve	CLOSE
PIC - E	Feathering of a propeller using the emergency system	DUPLICATE
PIC - CP	Air bleeding	CLOSE
PIC - E	Generators	TURN OFF
PIC	Decision about the termination of flight	DECIDE
CP	Code 7700 on the transponder	SET
CP	ATS about an event and decision	REPORT

3.2. Failure of PY19A-300 engine at the take-off

(AOM 5.1.3)

PIC	Take off	CONTINUE
PIC - E	PY19A-300 throttle in position «СТОП»	SET
PIC	PY19A-300 fire valve	CLOSE
PIC - CR	Climb to reach MSA	PERFORM
PIC	Decision about performance of flight	DECIDE
CP	ATS about an event and decision	REPORT

3.3. Engine AI-24BT failure during climb

(AOM 5.1.4)

Basic signs of engine failure:

- turn and bank in side of a failed engine;
- flashing of an alarm indicator «ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ ЛЕВ. (ПРАВ.)» and an alarm lamp КФЛ of a failed engine.

WARNING: It is FORBIDDEN to interrupt an automatic or forced feathering by pull out of a button КФЛ.

PIC	By a bank of 2-4° in side of operating engine an airplane against a turn	KEEP
PIC - E	If the propeller did not feather automatically, the system of forced propeller feathering	APPLY
PIC	Forces on controls using trims	REDUCE
PIC - E	PY19A-300 engine if it does not work	START UP
PIC - E	If necessary, to engine AI-24BT a maximal or take-off mode	SET
PIC	Decision about landing on departure or alternate aerodrome	DECIDE
CP	Code 7700 on the transponder	SET
CP	ATS about an event and decision	REPORT

At a height of not less than 400 m, on failed engine:

PIC - E	The fire valve	CLOSE
PIC - E	Propeller feathering using the emergency system	DUPLICATE
PIC - CP	Air bleeding	CLOSE
PIC - E	Generators	TURN OFF
PIC - CR	In flight to alternate aerodrome a climb to reach an altitude of service ceiling	PERFORM

3.4. Flight with one AI-24BT engine inoperative, the propeller of which is feathered

(AOM 5.5.1)

At failure of an engine operating on mode higher then 35,5-37,5° by УПТТ a propeller must feather automatically.

NOTE: Service ceiling at work of an engine AI-24BT on take-off mode (PY19A-300 is out of work) in the standard atmosphere conditions for take-off masses 24 t, 22 t, and 21 t is equal 1450 m, 2450 m, 2850 m accordingly.

PIC	The airplane against a turn using a bank of 2-4° in side of the operative engine	KEEP
PIC - E	If the propeller did not feather automatically, the system of forced feathering	APPLY
PIC - E	Speed of 275-290 km/hr by increasing of mode to an operating engine AI-24BT	PROVIDE
PIC - E	PY19A-300 engine with the mode increase to required value	START UP
PIC - CR	To service ceiling (if a failure happened higher) at the speed of 300 km/hr	DESCEND
N	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
E	Even consumption of fuel from left and right group of tanks using the system of ringing	WATCH
PIC	Decision about finish of flight	DECIDE
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On CP of TCAS the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS about an event and decision	REPORT

NOTE: The service ceiling at AI-24BT engine operating on maximal and PY19A-300 engine - on nominal mode in ISA conditions for take-off mass 23 tons and 22 tons is equal to 3900 m and 4400 m accordingly.

3.5. Flights with one AI-24BT engine inoperative, the propeller of which auto rotates

(AOM 5.5.2)

At a failure of engine and propeller's feathering systems the flight must be operated with auto rotating propeller.

PIC - CP	An airplane from a dangerous bank and sliding	KEEP
PIC - CP	A straight flight using a bank of 5-8° in side of operative engine	PROVIDE
PIC - E	The take-off mode to engine operative (at necessity)	SET
PIC - E	The PY19A-300 engine with setting the nominal mode	RUN UP

ATTENTION: A flight with PY19A-300 engine inoperative is possible only with descending. In this case landing must be performed at nearest aerodrome or on ground in front of airplane depending on altitude.

PIC	Speed of the level flight 260-270 km/hr	SET
PIC - E	On the balanced frequency of rotor rotation of failed engine the propeller from intermediate lock	RELIEVE
PIC	Turning and banking moments using the rudder and ailerons	COMPENSATE
PIC - E	After reducing of the frequency of engine' rotor revolutions the propeller on lock	SET
PIC	Forces on controls using trims	REDUCE
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and control panel of TCAS	SET
PIC - CP	On CP of TCAS the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS about an event and decision	REPORT
PIC - CR	The flight and descent to the nearest alternate aerodrome at a speed of 250-270 km/hr	PERFORM

NOTE: Turns shall be performed with a bank of no more than 15°. Turns in side of failed engine can be performed only in case of absolute necessity.

3.6. Approach and landing with one engine АИ-24BT inoperative, the propeller of which is feathered (AOM 5.7.1)

Turns shall be performed with a bank of no more than 150

PIC - E	The PY19A-300 engine with setting the required mode	START UP
PIC	Approach on a speed of 290-300 km/hr	PERFORM
PIC - E	Undercarriage after a final turn and wing flaps on angle of 15° before entry to glide path	RETRACT
PIC - CP	The speed on glide path of 270-250 km/hr (for landing masses 24-20 tons)	MAINTAIN
PIC - E	Before flaring a throttle of АИ-24BT on ПМГ mode	SET
PIC - E	After landing a throttle of АИ-24BT on 3МГ mode, a throttle of PY19A-300 in position «МАЛЫЙ ГАЗ»	SET
PIC - E	In second half of run a propeller from lock	RELEASE
E	After vacating of a runway wing flaps	RETRACT
E	PY19A-300 engine	STOP
PIC - CR	On stand	TAXI

3.7. Approach and landing with one engine АИ-24BT, the propeller of which is relieved from the lock and auto rotates

(AOM 5.7.2)

Turns shall be performed with a bank of no more than 150

Go-around is not provided.

PIC-E	To PY19A-300 engine the nominal mode	SET
PIC	The stock of height for the estimating of landing	USE
PIC-E	A speed of 280-265 km/hr at descent by increasing of АИ-24BT mode	MAINTAIN
PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS about an event and decision	REPORT
PIC-N	Final turn at the height of 800 m and distance 8-9 km to the threshold of the RWY	PERFORM
PIC	The over-flight of MM at height of 320-300 m	PROVIDE
PIC-E	After over flight of MM the undercarriage	RETRACT
PIC	A speed of 250 km/hr	MAINTAIN
PIC	The over flight of IM at height of 120-100 m	PROVIDE
PIC, CP	About an accurate estimation of landing	MAKE SURE
PIC - E	Wing flaps to 15°	DEFLECT
PIC	Speed 235-230 km/hr	SET
PIC	Throttle АИ-24BT at the end of flaring to ПМГ fluently	RETRACT
PIC	An airplane before landing against the turn	KEEP
PIC - E	After landing mode of PY19A-300 «МГ» and АИ-24BT - «3МГ»	SET
PIC - E	In the second half of run a propeller from lock	RELEASE

3.8. Failure of AI-24BT engine on the final approach

(AOM 5.7.3)

Basic signs of engine failure:

- turn and bank of airplane to the side of failed engine;
- flashing of indicator «ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ ЛЕВ. (ПРАВ.)» and «КФЛ» signalling lamp of failed engine.

A. ENGINE FAILURE ABOVE 50 m

PIC - CP	An airplane against turn using the bank of 5-8° in side of engine operative	KEEP
PIC - E	A propeller of failed engine by button КФЛ	FEATHER
PIC - E	To engine AI-24BT operating the maximal mode and engine PY19A-300 - the required one	SET
PIC - E	Fire valve	CLOSE
PIC - E	The propeller feathering by emergency system	DUPLICATE
PIC - CP	Air bleeding	CLOSE
PIC - E	Generators	TURN OFF
PIC - E	Wing flaps to 15° by impulses, racing to 250-260 km/hr	RETRACT

B. ENGINE FAILURE BETWEEN 50-20 m

PIC	An airplane against turn by the bank in side of engine operative	KEEP
PIC - E	The propeller of failed engine using the button КФЛ (emergency system)	FEATHER
PIC - E	Using an increase of mode of engine operative up to take-off mode with the PY19A-300 throttle in position «МГ» the airplane against sharp descent and early landing	KEEP
PIC - CR	Landing without the change of wing flaps position	PERFORM

WARNING: At engine failure below of 20 m the landing must be performed without feathering of a propeller of failed engine and increasing a power of engine operative.

3.9. Failures of AI-24BT engine and feathering systems during final approach

(AOM 5.7.3.5)

A. FAILURE OF ENGINE AND FEATHERING SYSTEMS OVER A HEIGHT OF 250 m

PIC - CP	An airplane against turn by the bank of 5-8° in side of engine operative	KEEP
PIC - E	Throttle of AI-24BT to take-off mode and throttle of PY19A-300 to nominal mode	SET
PIC - E	With increase of speed to 250-260 km/hr wing flaps to 15° by impulses	RETRACT
PIC - E	On balanced frequency of rotor rotation a propeller of failed engine from a lock	RELEASE
E	After decrease of RPM of failed engine a propeller on lock	SET
PIC - E	After entry to glide path the required mode of engines AI-24BT and PY19A-300	SET
PIC - E	At the end of flaring a mode «ПМГ» to AI-24BT and «МГ» to PY19A-300	SET
PIC	An airplane against turn using rudder an ailerons	KEEP
PIC	The landing	PERFORM

B. FAILURE OF ENGINE AND FEATHERING SYSTEMS AT HEIGHT OF 250-50 m

PIC - CP	An airplane against turn by the bank of 5-8° in side of engine operative	KEEP
PIC - E	Throttle of AI-24BT to take-off mode and throttle of PY19A-300 to nominal mode	SET
PIC - E	At flaring a mode of the engine operative AI-24BT to 63° by УПРТ	DECREASE
PIC	An airplane against bank and turn	KEEP
PIC	The landing	PERFORM

C. FAILURE OF ENGINE AND FEATHERING SYSTEMS AT HEIGHT OF 50-20 m

PIC - CP	An airplane against turn by the bank of 5-8° in side of engine operative	KEEP
PIC - E	Throttle of AI-24BT to take-off mode and throttle of PY19A-300 to nominal mode	SET
PIC - CR	Landing without unlocking of propeller	PERFORM
PIC - E	At flaring the mode of engine AI-24BT operative to 63° by УПРТ	DECREASE

PIC	An airplane against bank and turn	KEEP
PIC	The landing	PERFORM

3.10. go-around with one engine inoperative (the propeller of the failed engine is feathered)

(AOM 5.7.7)

A go-around is possible up to the height 70 m at wing flaps deflected to 15°

At go-around:

PIC - E	AI-24BT to take-off mode and PY19A-300 to nominal mode	SET
PIC	A prescribed speed	MAINTAIN
PIC	A bank of 2-4° in side of engine operative	MAKE
PIC	An airplane to climb	MOVE
PIC - E	Undercarriage	RETRACT
PIC	Speed of 260-270 km/hr	SET
PIC - E	At height of not less than 120 m over relief of ground the retraction of wing flaps with increase of a speed to 290-300 km/hr to the end of retraction	BEGIN
PIC - E	The necessary mode to AI-24BT and PY19A-300 engines	SET
PIC - CR	The racetrack procedure at a speed of 290-300 km/hr	PERFORM
PIC	The landing	PERFORM

3.11. Actions of crew at the stopping of two engines in-flight

(AOM 5.7.5)

PIC	Speed at the descent	MAINTAIN
E	Switch of storage batteries in position «ОЧ. ШИНА»	SET
PIC - E	If automatic feathering did not happen, propellers by КФЛ buttons of the left and right engines (by emergency system)	FEATHER
PIC - E	At once after feathering of propellers, the switch of storage batteries in position «ПУЧН.»	SET
PIC	Speed of 300-270 km/hr depending on the flight mass	MAINTAIN
PIC	Turn with bank of 30° in side to nearest aerodrome	PERFORM
N	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
E	Change of power supply to emergency bus line	CONTROL
PIC - E	Reason of stopping of engines	DEFINE
PIC	Decision about the start up of engines or landing with stopped engines	DECIDE
PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	To ATS the signal «MAY DAY» and decision	REPORT
PIC - E	Attempts of start of engine	LAUNCH
PIC	After the succeeding start-up of engine a decision about completion of flight	DECIDE

NOTES:

1. Process of start of one engine continues 30-40 sec., the loss of height makes at that 200-400 m. There are two attempts of engine start possible using three storage batteries.
2. Time of work of the electric system from storage batteries to falling of voltage to 20.5 V makes 20-25 minutes including two attempts of engine start.

3.12. Landing with two engines inoperative

(AOM 5.7.6.)

Dependence of the gliding distance available from the flight altitude with departure to a middle marker at a height of not less than 600 m in calm:

Altitude	Gliding distance, km	
	PY19A-300 inoperative	PY19A-300 at nominal mode
6000	78	98
5000	64	82
4000	49	65
3000	35	46
2000	20	27

PIC - E	PY19A-300 engine with an increase a mode to nominal	START UP
PIC - N	Possibility of straight-in approach by the gliding distance available or performance of landing on a ground out of aerodrome	EVALUATE
PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decision	REPORT
PIC - E	Electrical customers not used for approach, on automatic circuit-breaker electrical control unit	TURN OFF
PIC - E	Switch of storage batteries in position «ОЧ. ШИНА»	SET
PIC - E	Hydraulic system's cross feed valve	OPEN
PIC - E	Braking automat	TURN OFF
PIC - E	Pumping plant	TURN ON
PIC - E	At a height of not less than 300 m the undercarriage by mechanic unlocking and wing flaps on angle 15° from emergency hydraulic system	RELEASE

NOTES:

1. Time of releasing undercarriage and wing flaps takes about 25 sec, the loss of height makes 120-150 m
2. PIC must determine an advisability of retracting of undercarriage at landing out of aerodrome

PIC	Speed of flight after releasing undercarriage and wing flaps must be 260 km/hr at a mass of 20 tons and more or 240 km/hr at the mass of 20 tons and less	KEEP
-----	---	------

NOTE: Take into account that a rate of descent at that will be 7-8 m/sec, and angle of flight path 5-5.5°

PIC - N	Height of 600-500 m at distance of 4 km from the threshold of RWY (ground), and at distance 1 km - 130-70 m depending on wind	PROVIDE
PIC	At necessity the estimation of landing by slipping with the left bank of not more than 12° to the height of 60 m (it is forbidden to use an auto rotation of propeller)	SPECIFY
PIC - E	Landing headlights at a height of 100 m	TURN ON
PIC	An airplane to descending regime along the glide path at a height of 70-60 m (Vy=3,5....2.5 m/sec) with reducing of speed to 230-220 km/hr for landing	MOVE
PIC - E	Overlapping valves before landing	CLOSE
PIC - E	PY19A-300 engine	STOP
PIC - E	Fire extinguishers into engines	USE UP

3.13. Stopping of AI-24BT engine in-flight

(AOM 5.6.1)

Stopping of engine can be allowed:

- at training (testing) flight;
- at engine failure and malfunctioning of the system of automatic feathering.

To stop an engine at training (testing) flight:

PIC - E	Throttle in position ПМГ (13-23 ⁰ by УПРТ)	SET
PIC - CP	Air bleeding	CLOSE
E	Generators	TURN OFF
PIC - E	КФЛ button during 1-2 sec	PRESS
PIC - E	Overlapping valve	CLOSE
PIC - E	Propeller feathering using the emergency system	DUPLICATE
PIC - E	After changing of propeller' blades to feathering position the throttle in position «0 ⁰ » by УПРТ	SET

NOTE: Feathering of propeller using an emergency system and closing of overlapping valve is not obligatory if an engine will be started through 30 minutes.

3.14. Start up of AN-24BT engine in-flight

(AOM 5.6.2)

It is allowed to start-up a duly working engine at the altitude up to 5500 m, on speed of 260-300 km/hr, oil temperature not less than 20°C, in VMC and absence of icing.

Before start-up of engine:

PIC - E	Throttle in position «0 ⁰ » by УПРТ	SET
PIC - E	Make sure that switch «ЗЕМЛЯ-ВОЗДУХ» is in position «ВОЗДУХ», switch of release of propellers from lock is in position «ВИНТ НА УПОРЕ» and propeller rotates slowly	
PIC - E	Overlapping valve, if was closed, and cut off valve	OPEN
E	There is not less than 20 l of oil in tank	MAKE SURE

At start-up of engine:

PIC - E	A switch «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ»	TURN ON
E	In 3-4 sec de-feathering of propeller using the КФЛ button to frequency 20-40%	PERFORM
E	КФЛ button	RELEASE
E	A growth of the temperature of gases beyond the turbine	WATCH
E	After the beginning of growth of temperature a switch «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ»	TURN OFF
E	At necessity, de-feathering of propeller by impulses to rotation frequency of 60-65%	CONTINUE
PIC - E	On frequency of 103-105% a throttle in position «ПМГ»	SET
PIC - E	After reaching of oil temperature to 40 ⁰ the required mode of engine	SET
PIC - E	Generators	TURN ON
PIC - CP	Air bleeding	OPEN

Stop the start of engine in flight in case of:

- there is no growth of temperature of gases in 30 sec. (frequency 20-40%);
- there is temperature of gases over 7000C;
- there is an engine over speed exceeding 110%;
- engine «hangs up» at intermediate RPM;
- in 1 minute after getting out of engine to working frequency, the oil pressure in input of engine did not attain 3 kg/cm2

For stopping of start-up:

PIC - E	Switch «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ»	TURN OFF
PIC - E	Propeller by КФЛ button	FEATHER
E	Cut off valve of starting engine in position «ЗАКРЫТО»	SET
PIC - E	In 15 sec. after the termination of feathering cycle the repeated start-up of engines in the order above	PERFORM

NOTES:

1. It is FORBIDDEN to perform in one flight more than three start-up of engine.
2. The moment of start-up of engine is accompanied with a turn and bank of an airplane in side of started engine, which can be easily parried by flight controls.
3. It is FORBIDDEN to leave a switch «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ» on, and engage it on operating engine

In case of stopping of both engines in-flight:

PIC - E	Switch of emergency power supply in position «НЕЙТРАЛЬНО»	SET
PIC - E	Start an engine in the order above	PERFORM
PIC - E	After running of the started engine in the mode of generator engagement the switch of emergency power supply in position «АВТОМАТИЧ.»	SET
PIC - E	Converter ПО 750A	TURN OFF

3.15. landing with the asymmetrical power of engines

(AOM 5.7.4)

PIC - E	At descending a difference of pressure in ИKM engines indications by setting the throttles on ПМГ	CHECK
PIC - CP	ATS about an occurrence and decision	REPORT
PIC	At a difference of pressure by ИKM on one engine up to 15 kg/cm ² from normal on the second engine, a landing must be performed with two operating engines	
PIC	At a difference of pressure by ИKM more than 15 kg/cm ² on flaring (H = 3-4 m) an engine with increased ИKM pressure using the stop-up valve	STOP
PIC	Using rudder and ailerons a turning moment in side of engine that must be stopped	COMPENSAT E

3.16. Emergency descents

(AOM 5.4)

Before an emergency descent, CP switches on the sign "NO SMOKING. FASTEN BELTS".

The FA, on command of the PIC, performs the required assistance to passengers, if necessary, providing them with oxygen

The mode of emergency descent must be used in following cases:

- at depressurization of cabin;
- at fire on board;
- at necessity of emergency descent on other reasons.

PIC	Command «Put on oxygen masks»	GIVE
PIC - CP	Autopilot	TURN OFF
PIC - E	Throttle of АИ-24ВТ in position 3МГ, and throttle of PY19A-300 in position «МГ»	SET
PIC - CP	An airplane in regime of descent with overload of not less than 0.5-0.6	MOVE
PIC - CP	Speed up to 540 km/hr (V _y no more than 25 m/sec)	INCREASE
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and on the TCAS control panel	SET
PIC - CP	TCAS in mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS a signal «MAY DAY» and decision	REPORT
PIC	Descent to safe altitude (4000 m or less)	PERFORM
N	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
PIC	Bring out an airplane to the level flight with an overload of no more than 1,2	PERFORM

WARNINGS:

- It is **FORBIDDEN** to exceed an indicated airspeed of 540 km/hr, and V_y 25 m/sec
- It is **FORBIDDEN** to descend lower than 2000 m at 0° by УПРТ-2

3.17. Landing with retracted wing flaps

(AOM 5.8)

Must be performed with minimum possible mass.

Landing approach must be performed the same as with deflected wing flaps.

Available length of the RWY must be no less than required landing distance determined for the actual terms of landing.

PIC - CP	ATS the decision	REPORT
PIC - CP	Speed of 270-290 km/hr on final approach to the start of flaring	MAINTAIN
PIC	Point of the start of flare out a few farther from the RWY	CHOOSE
PIC	Flare out by sliding of control column on itself	PERFORM
PIC - E	At the end of flare out a throttle of AI-24BT in position of «ПМГ»	SET
PIC	Airplane with a gradual descent up to soft landing on the main undercarriage	MAINTAIN

Landing of airplane happens on a speed which is 20-30 km/hr lower than approach speed

Make cooling of brake wheels by water to the moment of cessation of vaporization after arriving on a stand.

3.18.Landing on a fuselage

(AOM 5.9.6)

The landing of airplane on fuselage shall be made in following cases:

- a) at all undercarriage non-released;
- b) at possibility to retract of one released main undercarriage (other undercarriage cannot be released);
- c) at impossibility fully retract one of main undercarriage because of turn of wheels (determined visually from the cockpit)
- d) at emergency landing out of an aerodrome in decision of the PIC.

It is recommended to land on ground RWY, the total length of which with a stop way shall be of not less than 1300 m

PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decisions	REPORT
PIC	Landing permission	GET
PIC -CR	Landing mass of airplane as much as possible	REDUCE
PIC - E - L	Additional mooring of cargo	PERFORM
PIC - E	To make sure that a main switch of the fire-fighting system is in position «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», and the main switch of emergency power supply - in position «АВТОМ»	

ATTENTION! In case indicated in item «c» the switch of emergency power supply must be set in position «ОЧ. ШИНА», and switch of undercarriage - in position «ШАССИ УБРАНО»

PIC - CP	At a height of 400-500 m an air bleeding	TURN OFF
PIC - CP	Pressure by emergency	DROP
PIC - CP	Airplane	DEPRESSURIZE
PIC - CP	Window leaf	OPEN

WARNING: At an opening of emergency hatches and entrance door, indications of an air speed indicator located on instrument panel from the side of opened window leaf, decreases on 60-80 km/hr, after closing of window leaf indications of air speed will restore.

PIC - CR	Emergency hatches and entrance door	OPEN
PIC, CP	Window leaves	CLOSE
PIC - E	Unbraking automat	TURN OFF
PIC - E	Just before landing both propellers simultaneously using КФЛ-37 buttons with duplicating by emergency system	FEATHER
PIC - E	Stop up valves	CLOSE
PIC	Airplane against nose-up	KEEP
PIC	Airplane on fuselage with the normal landing attitude	LAND

The flare-up must be performed a few below as usual, landing must be performed shutting out the bank of airplane.

E	After landing, the extinguishers of I turn and in case of fire - the extinguishers of II turn	USE UP
E	At the end of run the entrance lighting	TURN ON
E	Power supply	TURN OFF
PIC - CR	Evacuation of personnel	PERFORM

3.19. Landing with a landing gear inoperative

(AOM 5.9.3)

If a landing with an inoperative landing gear or a forced landing on land outside the airfield is expected, 2P switches on the "NO SMOKING. FASTEN BELTS" display

The flight attendant is required to:

- make sure that the signs "DO NOT SMOK. FASTEN THE BELTS" are on;
- make sure that all passengers are placed in their seats and fastened with seat belts;
- check the raised position of the passenger seat backs;
- make sure that the folding table is in the retracted position;
- open the curtains along the central aisle;
- ask passengers to follow the recommendations for preparing for an emergency landing:

Information text for passengers:

"Attention! Before landing, you must meet the following requirements:

- снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авторучки, ножи, зажигалки; снять обувь на высоком каблуке;
- расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду;
- установить спинки кресел в вертикальное положение, застегнуть и затянуть привязные ремни.
За несколько секунд до посадки будет дана команда «Внимание, посадка!».
По этой команде вы должны:
- принять фиксированную позу: пассажиры, сидящие в первом ряду кресел по полёту – положить голову на колени, руками обхватить колени, ноги поставить перпендикулярно полу;
- пассажиры, сидящие в остальных рядах кресел – опереться скрещенными руками о спинку впереди стоящего кресла, голову положить на руки;
- remove glasses, dentures, remove sharp objects, pens, knives, lighters from pockets; take off high-heeled shoes;
- unfasten the collar and loosen the tie, as well as tight and constricting clothing;
- set the backs of the seats in a vertical position, fasten and tighten the seat belts.
- A few seconds before landing, the command "Attention, landing!" will be given.

With this command you should:

- take a fixed position: passengers sitting in the first row of seats on the flight - put your head on your knees, clasp your knees with your hands, put your legs perpendicular to the floor;
 - passengers sitting in the remaining rows of seats - lean with crossed arms on the back of the seat in front, put your head in your hands;
 - cover yourself with blankets which you have been given on board and woolen clothes to protect yourself from fire in case of a possible fire
 - remain in this position until the aircraft stops completely;
 - only after the aircraft has stopped, unfasten the seat belts and, remaining in your seat, wait for the "Evacuate" command.
- On the command "Evacuate" you must:
- leave the aircraft, following the instructions of the crew members. Do not take luggage with you.
 - When leaving the aircraft, you must:
 - stay calm and follow all given commands;
 - use only the exit that you should be directed to.

Thank you for attention."

The PIC instructs the FE to open the front door, the right and left emergency exits and the ramp.

Passengers disembarking the aircraft using the front door, right and left emergency exits or ramp.

After leaving the aircraft, the PIC leads the crew and passengers to a distance of at least 100 m from the closest part of the aircraft and does not allow returning to the aircraft until there is a guarantee that there is no fire and explosion.

3.19.1. Landing on main landing gears with non-extended nose undercarriage

(AOM 5.9.2)

It is recommended to land on ground RWY, the total length of which with a stop way shall be of not less than 1300 m

PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS a signal «MAY DAY» and decision	REPORT
PIC	Permission on landing	GET
PIC - CR	Landing mass of airplane maximally	REDUCE
PIC - CR	Back centering within the limits of permissible range	PROVIDE
PIC - E (L)	Additional mooring of cargo	PERFORM
PIC - E	To make sure that a main switch of the fire-fighting system is in position «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», and the main switch of emergency power supply - in position «АВТОМ»	
PIC - CP	At a height of 400-500 meters an air bleeding	TURN OFF
PIC - CP	Pressure by an emergency	DROP
PIC - CP	Airplane	DEPRESS URIZE
PIC - CP	Window leaf	OPEN

WARNING: At an opening of emergency hatches and entrance door, indications of an air speed indicator located on instrument panel from the side of opened window leaf, decreases on 60-80 km/hr, after closing of window leaf indications of air speed will restore.

PIC - CR	Emergency hatches and entrance door	OPEN
PIC, CP	Window leaves	CLOSE
PIC - E	Unbraking automat	TURN OFF
PIC - E	Before landing, both propellers simultaneously using КФЛ buttons with duplicating by emergency system	FEATHER
PIC - E	Fuel fire valves	CLOSE
PIC	Airplane against nose-up	KEEP
PIC	Airplane on the main undercarriage	LAND
PIC - E	After landing, the extinguishers of I turn and in case of necessity - the extinguishers of II turn	USE UP
PIC, CP	After landing as long as possible the nose part of fuselage in lifted position	MAINTAIN
PIC	Nose part of fuselage on minimum possible speed fluently	PULL DOWN
PIC	At necessity the braking of wheels	APPLY
PIC - E	In the end of run an entrance lighting	TURN ON
PIC - E	Power supply	TURN OFF
PIC-CR	Evacuation of personnel	PERFORM

3.19.2. Landing on main and nose landing gears with one non-extended main undercarriage

(AOM 5.9.3)

It is recommended to land on ground RWY, the total length of which with a stop way shall be of not less than 1300 m

PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decisions	REPORT
PIC	Permission on landing	GET
PIC - E - L	Additional mooring of cargo	PERFORM
PIC - E	To make sure that a main switch of the fire-fighting system is in position «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», and the main switch of emergency power supply - in position «АВТОМ»	
PIC - CP	At a height of 400-500 meters an air bleeding	TURN OFF
PIC - CP	Pressure by an emergency	DROP
PIC - CP	Airplane	DEPRESSURIZE
PIC - CP	Window leaf	OPEN

WARNING: At an opening of emergency hatches and entrance door, indications of an air speed indicator located on instrument panel from the side of opened window leaf, decreases on 60-80 km/hr, after closing of window leaf indications of air speed will restore.

PIC - CR	Emergency hatches and entrance door	OPEN
PIC, CP	Window leaves	CLOSE
PIC - E	Unbraking automat	TURN OUT
PIC - E	Before landing, both propellers simultaneously using КФЛ buttons with duplicating by FEATHER emergency system	
PIC - E	Fuel fire valves	CLOSE
PIC	Airplane against nose-up	KEEP
PIC	Airplane on the main undercarriage	LAND
PIC	Land an airplane on the main gear aiming as long as possible to prevent an airplane against the touch of RWY by the wing from the side of the unreleased undercarriage	
PIC	Before the touch of RWY by wing a control column in neutral position (by ailerons)	SET
PIC	At the moment of touch to RWY by wing, wheels of released main gear	BRAKE
PIC - E	After landing, the extinguishers of I turn and in case of fire - the extinguishers of II turn	USE UP
PIC - E	At the end of run an entrance lighting	TURN ON
PIC - E	Power supply	TURN OFF
PIC - CR	Evacuation of personnel	PERFORM

3.19.3. Landing on a nose undercarriage with non-extended main landing gears

(AOM 5.9.4)

It is recommended to land on ground RWY, the total length of which with a stop way shall be of not less than 1300 m

PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decisions	REPORT
PIC	Permission on landing	GET
PIC - CR	Landing mass of airplane as much as possible	REDUCE
PIC - CR	Back centering in limits of the permissible range	PROVIDE
PIC - E - L	Additional mooring of cargo	PERFORM
PIC - E	To make sure that a main switch of the fire-fighting system is in position «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», and the main switch of emergency power supply - in position «АВТОМ»	
PIC - CP	At height of 400-500 m an air bleeding	TURN OFF
PIC - CP	Pressure by emergency	DROP
PIC - CP	Airplane	DEPRESSURIZE
PIC - CP	Window leaf	OPEN

WARNING: At an opening of emergency hatches and entrance door, indications of an air speed indicator located on instrument panel from the side of opened window leaf, decreases on 60-80 km/hr, after closing of window leaf indications of air speed will restore.

PIC - CR	Emergency hatches and entrance door	OPEN
PIC, CP	Window leaves	CLOSE
PIC - E	Unbraking automat	TURN OFF

Height of the flare-up must be such to carry out landing on a fuselage. Shut out at that landing of airplane with small angles of attack and hitting a ground by wheels of nose undercarriage

PIC - E	Just before landing both propellers simultaneously using КФЛ-37 buttons with duplicating by emergency system	FEATHER
PIC - E	Stop up valves	CLOSE
PIC	Airplane against nose-up	KEEP
E	After landing, the extinguishers of I turn and in case of fire - the extinguishers of II turn	USE UP
PIC	Direction of run using the rudder and control of nose undercarriage	MAINTAIN
PIC	The airplane against a bank using the deflection of ailerons	KEEP
E	At the end of run an entrance lighting	TURN ON
E	Power supply	TURN OFF
PIC - CR	Evacuation of personnel	PERFORM

**3.19.4. Landing on one released main gear if it is impossible to retract it**

(AOM 5.9.5)

It is recommended to land on ground RWY, the total length of which with a stop way shall be of not less than 1300 m

PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decisions	REPORT
PIC	Permission on landing	GET
PIC - CR	Landing mass of airplane as much as possible	REDUCE
PIC - E - L	Additional mooring of cargo	PERFORM
E	To make sure that a main switch of the fire-fighting system is in position «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», and the main switch of emergency power supply - in position «АВТОМ»	
PIC - CP	At height of 400-500 m an air bleeding	TURN OFF
PIC - CP	Pressure by emergency	DROP
PIC - CP	Airplane	DEPRESSURIZE
PIC - CP	Window leaf	OPEN

WARNING: At an opening of emergency hatches and entrance door, indications of an air speed indicator located on instrument panel from the side of opened window leaf, decreases on 60-80 km/hr, after closing of window leaf indications of air speed will restore.

PIC - CR	Emergency hatches and entrance door	OPEN
PIC, CP	Window leaves	CLOSE
PIC - E	Unbraking automat	TURN OFF
PIC - E	Just before landing both propellers simultaneously using КФЛ-37 buttons with duplicating by emergency system	FEATHER
PIC - E	Stop up valves	CLOSE
PIC	Airplane against nose-up	KEEP
PIC	Airplane on main undercarriage aiming as long as possible to keep an airplane against touch of RWY by the wing from the side of non-released gear	LAND
PIC	At minimum possible speed the nose part of fuselage on RWY	DRAW DOWN
PIC	Before the touch of RWY by wing a control column in neutral position (by ailerons)	SET
PIC	Braking of wheels (at discretion)	APPLY
E	After landing, the extinguishers of I turn and in case of fire - the extinguishers of II turn	USE UP
E	At the end of run an entrance lighting	TURN ON
E	Power supply	TURN OFF
PIC - CR	Evacuation of personnel	PERFORM

3.19.5. Landing with released undercarriage in case if one main gear was not locked in released position
(AOM 5.9.7)

PIC - E	Make sure visually in the released position of a main landing gear by closed front cowl	
PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decisions	REPORT
PIC	Landing permission	GET
PIC - E	Undercarriage switch «УБОРКА-ВЫПУСК» in position «ВЫПУСК» up to completion of flight	MOVE
PIC - E	Braking automat	TURN OFF
PIC - CR	Normal landing approach to a paved or ground runway	PERFORM
PIC	Landing with a minimum overload shutting out the bank in side of main landing gear that not locked in released position	PROVIDE
PIC	Fluently braking of wheels without an impulse	PERFORM
PIC	Runway, not releasing fully the brake pedal from the side of undercarriage not standing in locked position	VACATE
PIC	Airplane after vacation of runway	STOP
PIC - E	Engine from the side of undercarriage not standing in locked position	STOP
PIC - E	After stop of rotation of propeller of the stopped engine and setting under the wing of lift the stopping of another engine	PERFORM
PIC - E	Power supply	TURN OFF

3.20. Ditching

(AOM 5.10)

	After making the ditching decision:		
CP	Set the ARTEX C406-1 radio beacon to operating mode by setting the "ON-ARM" switch on the control panel to the "ON" position		
PIC - CR	Precise co-ordinates of airplane	DETERMINE	
PIC - CP	Code 7700 on the transponder	SET	
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» a message about the time and place of ditching	REPORT	
PIC - CP	On frequency 500 kHz the signal «MAY DAY» for a reception of sea craft	REPORT	
PIC - CP	ELT	TURN ON	
PIC, CR	The passengers about the expected ditching	INFORM*	
PIC	The FA and give him a directive to perform the passengers preparing for the ditching	CALL	
CP	The signal display "FASTEN SEATBELTS"	SWITCH ON	
PIC	The signal display "EXIT"	SWITCH ON	
PIC - CP	At a height of 400-500 meters an airplane	DEPRESSURIZE	
FA	The passengers about the upcoming ditching and the availability of the required emergency equipment on the aircraft, about the procedure equipment use and the disembarking procedure from the aircraft through emergency exits	INFORM**	
FA	Panic among the passengers	DO NOT ALLOW	
FA	Five physically fit passengers to assist each crew member on inflatable life rafts	SELECT AND BRIEF	

ATTENTION: Landing must be performed as far as possible near to the coasts (ships) along the wave crests (wind up to 15 m/sec) or on an ascending heel (wind over 15 m/sec)

* - Standard text of information

"Attention! Captain is speaking. In ... minutes our plane will ditch. There are life jackets and the all required emergency equipment on board. We have alerted the rescue service and they are taking the all required measures. Stay completely calm, leave in your seats, follow all instructions of the crew members, including the flight attendant, exactly."

** - Standard text of the flight attendant's appeal to passengers:

"Before landing, you must complete the following requirements:

- remove glasses, dentures, remove sharp objects, pens, knives, lighters from pockets; take off high-heeled shoes;
- unfasten the collar and loosen the tie, as well as tight and constricting clothes;
- put on a life jacket and do not inflate it on the plane;
- set the backrests of the seats in a vertical position, fasten and tighten the seat belts.

A few seconds before landing, the command "Attention landing!" will be given. With this command you should:

- take a fixed pose:
- passengers sitting in the first row of seats face to the flight - put your head on your knees, clasp your knees with your hands, put your legs perpendicular to the floor;
- passengers sitting in the remaining rows of seats - lean with crossed arms on the back of the seat in front, put their heads in their hands;
- cover your head with blankets and woolen clothes available on board to protect against fire in case of a possible fire;
- stay in this position until the aircraft stop completely;
- only after the aircraft has completely stopped, unfasten the seat belts and, remaining in your seat, wait for the "Evacuate" command.

On the command "Evacuate" you must:

leave the aircraft, following the instructions of the crew members. Do not take luggage with you

inflate life jackets at the command of the PIC or FA

When leaving the aircraft, you must:

- stay calm and follow all given commands;

- use only the exit that you are have been directed to

Thank you for attention".

PIC	Landing approach with retracted undercarriage and fully deflected wing flaps	PERFORM
PIC - E	PY19A-300, all of unnecessary instruments	TURN OFF
PIC - E	On a power supply from emergency bus-bar (landing in the daytime)	CHANGE
PIC - E	At a height of 15-10 m stop engines simultaneously using the hydraulic stop valves	PERFORM
PIC	Airplane against nose-up	KEEP
PIC	Flare-up at a height of 8-10 meters	BEGIN
PIC	Normal landing attitude without any bank	MAKE

ATTENTION: At night execute landing with operating PY19A-300, the switch of emergency power supply turned in position «ОЧ. ШИНА». At a height of 150-100 m turn on headlights and concentrate all attention on determination of height of start of flare-up of airplane, maintaining the vertical rate of 0.5-1 m/sec, shut out the loss of speed and strike at water. After ditching stop PY19A-300 and de-energize an airplane

After ditching

PIC	Bank of airplane (left or right)	DETERMINE
PIC - CR	Doors and emergency hatches	OPEN
PIC - CR	Emergency facilities	THROW OUT
PIC	Evacuation and seating on the floating facilities of crew and people	MANAGE
PIC - CR	Life-rafts to 50-100 m from airplane	LEAD AWAY
PIC - CR	Emergency communication and signalling means	APPLY
FA	Passengers to embark to inflatable life - rafts	PREPARE
FA	The sequence of boarding passengers on rafts	SET
FA	The items in the cabin which may be fallen	SECURE
FA, FN, FE	The rafts	PREPARE
FA	The aisles out of the curtains and equipment	CLEAN
CP	KANNAD 406 AS emergency beacon ELT unit to raft	TRANSFER

3.21. Flights and landing with opened cargo door

(AOM 5.11.)

PIC	Speed of no more than 350 km/hr	MAINTAIN
PIC, CP	Nose-up moment in-flight	COMPENSATE
PIC	Descent with wing flaps deflected to 38° on speed greater than recommended on 10 km/hr	PERFORM
PIC	Reduction of flare-up area on 200-250 m	CONSIDER
PIC	Landing on three undercarriage at the speed of 200-225 km/hr	PERFORM

ATTENTION: Landing must perform with landing mass of not more than 22 t.

3.22. Emergency landing on dry surface

(AOM 5.12.)

Emergency landing of airplane out of aerodrome must perform only on the fuselage

The main task of the crew in the event of a emergency landing is to provide the safety of passengers while the aircraft landing and the evacuation of passengers performing from the aircraft, and creation conditions for further existence in a deserted area until external assistance is received.

	After making the decision to make an emergency landing on the ground:		
CP	Set the ARTEX C406-1 radio beacon to operating mode by setting the "ON-ARM" switch on the control panel to the "ON" position	TRANSFER	
PIC - CR	Precise co-ordinates of airplane	DETERMINE	
CP	Code 7700 on the transponder	SET	
CP	ATS the signal «MAY DAY», a message about the time and place of landing	REPORT	
PIC	Crew and personnel to the landing and evacuation	PREPARE	
PIC	The FA and brief him to prepare passengers for an emergency landing	CALL	
PIC, CR	The passengers about the expected emergency landing	INFORM*	
PIC, CP	The signal display "NO SMOKING.FASTEN SEATBELTS" and "EXIT"	SWITCH ON	
FA	The passengers about the expected emergency landing and the presence at the aircraft required emergency-rescue equipment, applying of this equipment and about evacuation order with using the doors and hatches and specifications of the disembarking via doors and hatches applying the rule "First the leg, then - the head"	INFORM**	
FA	Panic among the passengers	DO NOT ALLOW	
FA	Five physically fit passengers to assist crew members: two of them-for the FA and two-for FE and one-for CP	SELECT AND BRIEF	
FA	so that at the command of the PIC "ATTENTION, LANDING!" Passengers fastened seat belts, assumed recommended poses, removed high-heeled shoes	CHECK	
FA	Attempts to open the emergency exits by the passengers	DO NOT ALLOW	
PIC - CP	Conditioning system at a height of 400-500 m	TURN OFF	
PIC - CP	Airplane	DEPRESSURIZE	
PIC, CP	Window leaves	OPEN	
PIC - CR	On final emergency hatches and entrance door	OPEN	
PIC, CP	Window leaves	CLOSE	
PIC - E	PY19A-300, all of unnecessary instruments	TURN OFF	
PIC - E	On a power supply from emergency bus-bar (landing in the daytime)	CHANGE	
PIC - E	At a height of 15-10 m stop engines simultaneously using the hydraulic stop valves	PERFORM	
PIC	Airplane against a nose-up	KEEP	
PIC	Airplane on fuselage with a normal landing attitude	LAND	
PIC	Direction using pedals	MAINTAIN	
PIC - E	After stopping of airplane the fire-fighting system	APPLY	
PIC - E	Airplane	DE-ENERGIZE	
PIC	Evacuation of personnel	PERFORM	
CP	KANNAD 406 AS Emergency Beacon ELT Unit	TAKE OUT	

ATTENTION: At night execute landing with operating PY19A-300, the switch of emergency power supply turned in position «ОЧ. ШИНА». At a height of 150-100 m turn on headlights

* - Standard text of the information:

"ATTENTION! The Captain is speaking. The plane is inoperative, a emergency landing is possible. The all required emergency equipment is on board. We have alerted the ground rescue services and they are taking all the required measures.

Keep completely calm, stay in your seats, follow all instructions of the crew members, including the flight attendant, exactly.

ATTENTION: Landing must be performed as far as possible near to the coasts (ships) along the wave crests (wind up to 15 m/sec) or on an ascending heel (wind over 15 m/sec)

* - Standard text of information

"Attention! Captain is speaking. In ... minutes our plane will ditch. There are life jackets and the all required emergency equipment on board. We have alerted the rescue service and they are taking the all required measures. Stay completely calm, leave in your seats, follow all instructions of the crew members, including the flight attendant, exactly."

** - Standard text of the flight attendant's appeal to passengers:

"Before landing, you must complete the following requirements:

- remove glasses, dentures, remove sharp objects, pens, knives, lighters from pockets; take off high-heeled shoes;
- unfasten the collar and loosen the tie, as well as tight and constricting clothes;
- put on a life jacket and do not inflate it on the plane;
- set the backrests of the seats in a vertical position, fasten and tighten the seat belts.

A few seconds before landing, the command "Attention landing!" will be given. With this command you should:

- take a fixed pose:
- passengers sitting in the first row of seats face to the flight - put your head on your knees, clasp your knees with your hands, put your legs perpendicular to the floor;
- passengers sitting in the remaining rows of seats - lean with crossed arms on the back of the seat in front, put their heads in their hands;
- cover your head with blankets and woolen clothes available on board to protect against fire in case of a possible fire;
- stay in this position until the aircraft stop completely;
- only after the aircraft has completely stopped, unfasten the seat belts and, remaining in your seat, wait for the "Evacuate" command.

On the command "Evacuate" you must:

leave the aircraft, following the instructions of the crew members. Do not take luggage with you

inflate life jackets at the command of the PIC or FA

When leaving the aircraft, you must:

- stay calm and follow all given commands;
- use only the exit that you are have been directed to

Thank you for attention".

3.23. Fire in a nacelle of AN-24BT engine

(AOM 5.2.1.)

In case of occurring of fire in one of nacelles of AN-24BT engine (the proper red lamp-button will flash) the 1st turn of fire-fighting system will work automatically

PIC - CP	Autopilot (if it was engaged)	TURN OFF
PIC	Emergency descent	PERFORM
N	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
PIC - E	The propeller of engine located in burning nacelle using the КФЛ button	FEATHER
PIC - E	Feathering using emergency hydraulic stop	DUPLICATE
PIC - E	Boost pump of wing with the stopped engine	CUT OFF
PIC - E	Cut-off valve	CLOSE
PIC - E	Generators	TURN OFF
PIC - CP	Air bleeding	CLOSE
PIC - E	Throttle in position «0 ⁰ » by УПРТ	SET
PIC - E	Switch «СТОП-КРАН» in position «ЗАКРЫТО»	SET
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY» and decisions	REPORT
E	In 15 sec after working of 1 st turn the check of fire elimination	PERFORM

If a fire was not eliminated:

PIC - E	Button «ОГНЕТУШ. 2 ОЧЕРЕДИ»	PRESS
E	Not earlier than in 15 sec the check of fire elimination	PERFORM

ATTENTION: At fire in the right engine nacelle to stop PY19A-300 (if was engaged). On airplanes with air intake in upper part of engine nacelle, the switch «СТВОРКА PY19» set in position «ЗАКРЫТО».

3.24. Fire in a nacelle of PY19A-300 engine

(AOM 5.2.2)

Signs of failure:

- flashes the lamp-button «ПОЖАР PY19»;
- the 1st turn of fire extinguishers will work automatically in PY19A-300 nacelle
- there is smoke, flame in the PY19A-300 nacelle revealed visually.

PIC - E	Engine PY19A-300	STOP
PIC - E	Cut off fuel valve of PY19A-300	CLOSE
PIC - E	Check of the automatic working of the 1st turn of fire extinguishers	PERFORM
PIC - E	Generator ГС-24Б	TURN OFF
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY», message about fire and decisions	REPORT
E	In 15 sec after working of 1 st turn the check of fire elimination	PERFORM
PIC - E	If a fire is not eliminated, the button «ОГНЕТУШИТ. 2 ОЧЕРЕДИ»	PRESS
PIC - CR	Emergency descent	PERFORM
N	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT

ATTENTION! At the simultaneous fire on right engine the recommendations of Procedures No 28 and 29 must be fulfilled.

3.25. Fire inside of АИ-24ВТ engine

(AOM 5.2.3.)

Signs of a fire:

- buzzes a siren
- flashes a signalling lamp «ПОЖАР ВНУТРИ ЛЕВ. ДВИГ.» or «ПОЖАР ВНУТРИ ПРАВ. ДВИГ.»
- there is a smoke or flame from an engine revealed visually.

PIC - CP	Autopilot (if was engaged)	TURN OFF
PIC	An emergency descent	PERFORM
CP (N)	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
PIC - E	Propeller of the burning engine using button КФЛ-37	FEATHER
PIC - E	Feathering using emergency hydraulic stop	DUPLICATE
PIC - E	Button «ОГНЕТУШ.ВНУТР. ЛЕВ.(ПРАВ.) ДВИГ.»	PRESS
PIC - E	Boost pump of the wing with stopped engine	TURN OFF
PIC - E	Fire valve	CLOSE
PIC - E	Generators	TURN OFF
PIC - CP	Air bleeding	CLOSE
PIC - E	Throttle in position «0 ⁰ » by УПРТ	SET
PIC - E	Switch «СТОП-КРАН» in position «ЗАКРЫТО»	SET
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY», message about fire and decisions	REPORT
E	Not earlier than in 15 sec the check of fire elimination	PERFORM

If a fire is not eliminated, it is required to perform an emergency landing on a nearest aerodrome or any suitable ground.

3.26. Fire inside of wing compartments

(AOM 5.2.4.)

Signs of fire:

- flashes a signalling lamp «ПОЖАР ЛЕВ.(ПРАВ.) КР.»;
- buzzes a siren;
- burn out three yellow signalling lamps of the control of use up of fire extinguishers.
- In case of occurring of fire in a wing compartments the 1st turn of fire-fighting works up automatically.

PIC - CP	Autopilot (if was engaged)	TURN OFF
PIC	Emergency descent	PERFORM
CP (N)	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY», message about fire and decisions	REPORT
E	Not earlier than in 15 sec the check of fire elimination	PERFORM

If a fire was not eliminated:

PIC - E	Button «ОГНЕТУШ. 2 ОЧЕРЕДИ»	PRESS
E	Not earlier than in 15 sec the check of fire elimination	PERFORM

If a fire is not eliminated, it is required to perform an emergency landing on a nearest aerodrome or any suitable ground.

3.27. Fire inside the cockpit or passenger (cargo) cabin

(AOM 5.2.7.)

In case of the smoke or smell of burning in cabin or cargo compartment, a flight engineer or crew member discovering a smoke or smell of burning, immediately reports PIC about this.

The flight engineer and crew member, who was directed by the PIC, start to detect and eliminate the source of smoke, using a hand-held fire extinguisher and, if necessary, a smoke protective mask ЛП-2 with a portable oxygen unit КБ-3.

PIC	Controls to co-pilot	PASS
PIC	Mask ДКМ-1М	PUT ON
CP	Controls	DECIDE
PIC	Emergency descent to safe altitude	PERFORM
CP (N)	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
CP	Mask ДКМ-1М	PUT ON
E	Mask ДКМ-1М	PUT ON
PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY», message about occurrence and decisions	REPORT

After emergency descent:

E	Take away from place of installation a cylinder КБ-3 with the attached ЛП-2 mask and fix on himself
E	Determine a source of smoke and take measures to its elimination using a portable fire extinguisher

For elimination of the smoke source:

a) If the source of fire (smoke) are disrepairs of electricity supply network or consumers of electric power:

PIC-CR	After determination of the source of fire a faulty equipment and its automatic circuit-breaker	TURN OFF immediately
PIC-CR	At necessity a portable fire extinguisher	APPLY
PIC-CR	In case if a smoke was not halted, all generators of direct and variable current	TURN OFF
PIC-CR	After stopping of smoking if the source of fire is clearly defined and fire is eliminated, engage generators, controlling the absence of the repeated ignition in area of damages.	

b) If the source of smoke is the conditioning system:

PIC - CP	Air-main through which a smoke come in	TURN OFF
----------	--	----------

At the intensive filling of the cockpit by smoke to apply speed-up ventilation (at altitude < 4200 m):

PIC-CP	At stabilized altitude with an instrumental speed of 300 km/hr air bleeding from engines	TURN OFF
PIC-CP	Depressurization of airplane	PERFORM
PIC-CP	Switch «АВАРИЙНЫЙ СБРОС ДАВЛЕНИЯ»	TURN ON
PIC-CP	After smoothing of pressure (Ap=0) the right window leaf with completely back shift	OPEN
PIC-CP	Turn on the air bleeding from engines, taking the size of expense up to maximally possible	
PIC-CR	If the smoke source is not eliminated and there is a direct threat of safety of flight (life of passengers and crew) PIC has a right to make a decision about immediate emergency landing out of aerodrome	
PIC-CR	If a smoke source is eliminated, PIC has a right, depending on the situation on board, to take decision about emergency landing or continuation of flight to nearest aerodrome.	
PIC-CR	ATTENTION! IN CASE OF SEVERE SMOKING IN COCKPIT, PERFORM THE APPROACH AND LANDING WITH OPENED RIGHT WINDOW LEAF AND ENGAGED AIR BLEEDING.	

At appearance of smoke in cabin:

Crew member or flight attendant finding out the smoke, immediately reports PIC about this

PIC-E (FA)	To begin a detecting and elimination of the smoke source using portable fire extinguishers and, if necessary, the ЛП-2 mask with the portable oxygen block КБ-3
------------	---

If the smoke source is eliminated, the PIC can make resolve about continuation of flight or emergency landing at nearest aerodrome

If the smoke source (fire) in cabin is not eliminated

PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY», message about occurrence and decision	REPORT
PIC	Emergency descent to safe altitude	PERFORM
CP (N)	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
PIC-E (FA)	During descending all measures for elimination of the smoke source	DECIDE
PIC-CP	For reduction of smoking in cabin and conditioning system in working order, the expense of air to maximum	INCREASE
PIC	If the smoke source is not eliminated during descent, the PIC has a right take decision depending on situation on board about emergency landing out of an aerodrome or continuation of flight to nearest aerodrome.	

NOTES: 1. Flight engineer or flight attendant under PIC's order shall be busy with elimination of fire in cabin. During elimination of fire they may use portable oxygen equipment, if required.

2. In case of intensive filling of the cabin with smoke, for most rapid removing of it, the crew shall perform the depressurization of airplane and increase the expense of air to maximum.

Fire in cargo compartments

In case of occurring a fire in cargo compartments, crew member finding a fire shall report PIC about fire immediately.

PIC - CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
PIC - CP	On TCAS control panel the mode «TA ONLY»	SET
PIC - CP	ATS the signal «MAY DAY», message about occurrence and decision	REPORT
PIC	Emergency descent to safe altitude	PERFORM
CP (N)	Minimum safe altitude in the area of flight	REPORT
PIC-E-FA	Using portable fire extinguishers and, if required, the ЛП-2 mask with oxygen block КБ-3 to elimination of the fire	BEGIN

If during emergency descent the fire source is not eliminated and at presence of direct danger to safety of flight, life of passengers and crew, the PIC has a right to take a decision about immediate emergency landing out of aerodrome.

If during emergency descent the fire is eliminated, depending on situation on board PIC has a right to take a decision about emergency landing out of aerodrome or continuation of flight to nearest aerodrome.

3.28. Fires on ground

(AOM 5.2.6.)

PIC - E	Operating engines	STOP
PIC - E	On-board fire extinguishing equipment for elimination of fire	APPLY
PIC	ATS about occurrence	REPORT
PIC - CR	At smoke in cockpit a protective breathing equipment and portable oxygen blocks	USE
PIC - CR	While performing passengers evacuation and fire fighting when on the ground smoke-protective masks ДКМ-1М, МКП-1Т (for passengers when necessary), oxygen block БКП-2-2-210, extinguishers ОП-1-2-20-30	USE

3.29. Cabin depressurization

(AOM 5.3)

Signs of depressurization:

- at the cabin altitude ≥ 3000 m flash the indicator panel «КИСЛОРОД» and signalling lamp «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ»;
- «altitude» increases and by УВПД the cabin pressure differential reduces;
- the cabin variometer shows a «climb»

PIC - CR	Oxygen masks	PUT ON
CP	Code 7700 on the transponder and TCAS control panel	SET
CP	ATS the signal «MAY DAY», message about depressurization and necessity to change altitude of flight	REPORT
CP (N)	Minimum safe altitude in area of flight	REPORT
PIC	Decision about completion of flight	DECIDE
FA	State of health of passengers	EVALUATE
FA	Necessary aid to passengers	SEND
FA	PIC	REPORT
PIC	Emergency descent to H=4000m or below, but not lower than a safe altitude	USE
CP	Air intake from engines	DO NOT TURN OFF

3.30. Simultaneous failures of generators

(AOM 5.13)

Signs of failure:

- electrical customers became disconnected;
- flash indicator panels «АВАРИЙНОЕ ПИТАНИЕ 27В» on radio-operator' switchboard and pilots central instrument panel;
- voltmeters don't show the voltage of 27V, 36V main bus lines;
- the ammeter of storage batteries shows the loading current.

PIC - E	If the automatic feeding on the emergency bus did not happen, the switch «АВТОМ. ОЧН. ШИНА SET - РУЧНОЕ» in position «РУЧНОЕ»	
E	To make sure that electrical customer of the alternate current 115 V 400 Hz feed from ГО16ПЧ8 generator	
E	Automatic change of electrical customers of alternating current 36 V 400 Hz to a power supply CONTROL from the transformer TC-310CO4A by flashing of yellow indicator on the radio operator' switchboard	
E	If the automatic change did not happen, the switch of power supply 36 V 400 Hz in position SET «РЕЗЕРВ»	
CP	Code 7700 on the transponder	SET
CP	ATS about an occurrence and decisions	REPORT

ATTENTION!

1. Storage batteries provide a supply of customers of an emergency bus during 20-25 minutes.
2. At a failure of one (two) CГГ generators the start-up of PY19A-300 and engagement of ГС-24Б is required. At failure of both CГГ, a start-up of PY19A-300 will perform from storage batteries. No more than two attempts of start-up during first 5 minutes of flight at supplying customers from an emergency bus are allowed.

3.31. Failure of ПРТ-24A system

(AOM 5.14)

Signs of failure:

- oscillation of voltage by voltmeter «ПОЛОЖЕНИЕ ВАЛА ИМ-24» at fixed position of throttle
- flashes or blinks the ПРТ system' signalling light «ИМ-24 ЗАТОРМОЖЕН» (at the normal temperature of gases behind of turbine
- change of the oil pressure by ИКМ more than ± 10 kg/cm²
- change of temperature of gases behind of turbine, fuel pressure and RPM more than $\pm 1\%$

PIC - E	Throttle to falling of voltage by voltmeter «ПОЛОЖЕНИЕ ВАЛА ИМ-24» up to 0-0.2 V and extinction of signalling light «ИМ-24 ЗАТОРМОЖЕН», but no less than 22 ⁰ by УПРТ, fluently	RETRACT
PIC - E	Inoperative ПРТ system	TURN OFF
E	Parameters of work of engine (oil pressure by ИКМ, temperature of gases behind of turbine, pressure of fuel and RPM)	CONTROL

ATTENTION! If shut off of the ПРТ system does not halt an oscillation of parameters of engine work, it is necessary to stop an engine with propeller feathering.

PIC - E	During flight and approach, the ИКМ pressure of the engine with ПРТ system out-of-work keep equal to the ИКМ pressure of engine with system in working order and control exhaust gases temperature.	
---------	---	--

3.32. Flights in conditions of turbulence, wind-shear and storm activity

(AOM 5.15)

IT IS FORBIDDEN to enter intentionally in powerful Cb and storm clouds.

IT IS FORBIDDEN to perform a flight with defective radar below of Cb clouds in area of precipitations.

A. Flight in conditions of turbulence

1) At getting into area of turbulence:

PIC - CR	Crew and passenger harnesses	FASTEN
PIC	At low turbulence an airplane without swinging	PILOT
PIC	Manoeuvres of airplane with a great banks and nose-ups, jerks by a steering wheel	AVOID
PIC	Turns with bank of no more than 10°	PERFORM

2) At getting into area of turbulence with increase $N_y > \pm 0,5$:

PIC	Autopilot, if was engaged	TURN OFF
PIC	Speed 330-360 km/hr	SET
PIC - CP	ATS about meteorological conditions and decisions	REPORT
PIC	In consultation with ATS an airplane out of area of severe turbulence	LEAD OUT

ATTENTION! It is possible to go out on great angles of attack under influence of vertical gusts. Watch indications of АУАСР-24КР. The belated interference to controls at going out to great angles of attack can result in stall of airplane

B. Flight in conditions of wind-shear

PIC - CP (N)	Before approach an information about velocity and direction of wind at H=100 m and H=0 m	COMPARE
PIC - CP (N)	Intensity and character of wind-shear	EVALUATE
PIC - CR	At wind-shear of less than 5 m/sec per 100 m, a landing on recommended speed	PERFORM
PIC	At wind-shear of 5 m/sec per 100 m and more, the speed of 10-20 km/hr higher than recommended on final approach and landing	KEEP
PIC	If for maintaining an airplane on glide path the operating mode of engine is increased to nominal, or rate of descent by variometer exceeds the set value more than 3 m/sec, a go-around	PERFORM

C. Flight in conditions of thunderstorm

PIC - CP (N)	In consultation with ATS to detour Cb clouds discovered in-flight by radar with a distance of not less than 15 km from nearest border of echo, or with exceeding of not less than 500 m over high bound, but storm centres discovered visually with a distance of not less than 10 km
PIC - CP (N)	In consultation with ATS to cross the frontal clouds with separate storm centres with a distance between borders of echoes on indicator of weather radar of not less than 50 km

3.33. Features of piloting of airplane on great angles of attack

(AOM 5.16)

The going out on great angles of attack is possible at the fall of airplane in an area of severe turbulence and at gross errors in the piloting technique such as:

- decreasing speed of flight to the stall speed;
- creation of considerable positive overload by the rejection of control column toward himself.

АУАСП provides timely warning about approaching of airplane to stall.

Indicator panel «КРИТИЧ. РЕЖИМ» flashes at reaching of overload 2.2 or angle of attack less than critical:

- on 2 degrees - at flight configuration;
- on 5 degrees - at take-off configuration;
- on 4 degrees - at landing configuration.

The stall with lowering of nose, banking and loss of altitude is possible in case of the belated interference in controls. The loss of altitude for lead up from stall makes 100-300 m.

The spin is possible at belated or mistaken actions of pilot.

A. At flashing of indicator panel «КРИТИЧ. РЕЖИМ» or appearance of the precautionary shaking on all regimes of flight:

PIC	Maintaining rudder and ailerons in neutral position, the control column	PUSH
PIC	Airplane on angles of attack to fading the indicator panel «КРИТИЧ. РЕЖИМ» and stopping of precautionary shaking (not exceeding the speed limitations)	LEAD OUT

B. For leading out an airplane out of stall:

PIC	Maintaining rudder and ailerons in neutral position, the control column immediately	PUSH
PIC	Speed on 15-20 km/hr	INCREASE
PIC	Bank of airplane fluently	REMOVE
PIC	Not exceeding the limitations of speed, overload and angle of attack, an airplane to level flight	LEAD OUT

C. For leading out an airplane out of spin:

PIC	The rudder in the opposite side of rotation of airplane fully	DEFLECT
PIC	Ailerons in neutral position	SET
PIC - CP	In 0.5-1 turn after deflection of rudder, the control column fully	PUSH
PIC	Rudder in a neutral position after stop of rotation of airplane	SET
PIC	Not exceeding the limitations of speed, overload and angle of attack, an airplane to level flight	LEAD OUT

NOTE: Description of the stabile normal spin:

- angle of attack - 26-46°;
- angular speed of rotation - 65-120 0/sec
- time of turn - 5,5-3 sec;
- vertical rate of descent - 82-115 m/sec.

3.34. Failures of two artificial horizons in flight

(AOM 5.19)

PIC	Autopilot if was engaged	TURN OFF
PIC	Not using the indications of failed artificial horizons, the level flight without any skidding by ЭУП-53 with monitoring by serviceable artificial horizon	MAINTAIN

NOTE: At descent on glide path without visibility of ground a go-around shall be performed.

PIC - CP	At flashing of signalling lamps of all artificial horizons, define a serviceable artificial horizon by comparing of displays to ЭУП-53, considering as serviceable that, display of which coincide with ЭУП-53	
PIC - CP	Unserviceable artificial horizons and БКК-18	TURN OFF

NOTE: At that a signalling lamp of engaged artificial horizon will dim out

PIC - CP	Make sure in the rightness of display of engaged (serviceable) artificial horizon comparing its displays to ЭУП-53	
PIC - CP	The piloting using a serviceable artificial horizon with a control by ЭУП-53	PERFORM
PIC	At necessity the control to co-pilot	PASS
PIC	Decision about completion of flight depending on meteorological conditions and character of failure	DECIDE
PIC - CP	ATS about occurrence and decision made	REPORT

3.35. List of allowable failures of Skyrouter

LIST OF PERMISSIBLE FAILURES AND FAULTS OF AN AN-26 AIRCRAFT, WITH WHICH IT IS ALLOWED TO COMPLETE THE FLIGHT TO THE BASE AIRPORT, Annex 1 to the Addition to the AFM.

K. Radio Equipment

№	Fail	Additional conditions for flight to the base airfield
1	Unit HE7200A-BB2327 fail	Aircraft operation is allowed. Operation is not limited to the flight to the base airfield. -Next to the HE100A block, set the sign/tag with a warning about the idle equipment. -When removing the faulty unit, the connection cables must be plugged in and securely fixed.
2	Unit HE100A fail	Aircraft operation is allowed. Operation is not limited to the flight to the base airfield. -Next to the block, set the sign/tag with a warning about idle equipment. -When removing the faulty unit, the connection cables must be plugged in and securely fixed. -The niche on the panel of the removed equipment should be closed by a technological dummy panel.
3	Unit PTA12-100 fail	Aircraft operation is allowed. Operation is not limited to the flight to the base airfield. -Next to the block, set the sign/tag with a warning about idle equipment. -When removing the faulty unit, the connection cables must be plugged in and securely fixed. -The niche on the panel of the removed equipment should be closed by a technological dummy panel.

3.36. Radio communication in emergency situations

The state of disaster and the state of urgency are defined as:

- a) disaster - a condition in which there is a serious or imminent danger and requires immediate assistance.
- b) urgency - a condition in which immediate assistance is not required, but the immediate transfer of information is required.

The signal of the state of disaster is the phrase "I SUFFER DISASTER" (in international flights - "MAYDAY"), the signal of urgency - the word "PAN".

Disaster notification takes precedence over all other transmissions, and urgency notification prevails over all messages except disaster messages.

Crews that use a distress signal, or urgency, should communicate slowly and clearly to avoid unnecessary repeat.

If necessary, transmit a distress signal PIC of the aircraft (or by his instructions, a member of crew) includes signal 7700.

An aircraft in distress shall transmit a distress signal in the following cases:

- engine failures (engines);
- fires on the aircraft;
- loss of orientation;
- loss of radio communication;
- loss of stability, controllability, violation of strength;
- attack on the crew (passengers);
- forced landing outside the aerodrome;
- emergency reduction.

Disaster notification whenever possible includes the following items that are transmitted to in the following order:

- "I SUFFER DISASTER" (for international flights - "MAYDAY") - repeated three times;
- all sign of the control point;
- aircraft call sign;
- the nature of the disaster;
- the decision of the commander of the aircraft and the actions of the crew;
- location of the aircraft;
- flight level (altitude), heading and speed;
- any other useful information and information that could assist in rescue operations and find out the cause of the event.

3.37. Crew actions in the event of an abnormal situation when flying in the B-RNAV area

In case of emergencies during flight in the B-RNAV area (avoidance of hazardous meteorological formations and avoidance of unintended aircraft collisions), retain information on the aircraft's current position coordinates relative to the Desired Flight Track (DFT) for subsequent exit to the DFT or to the next Route Point (RP) in coordination with the ATC controller.

Use the "Разворот" handle control mode when flying an operational route in Navigation Calculation System (NCS) modes:

- Going to the DFT;
- "direct to" (shortest distance);
- Parallel offset ("parallel route")

If it is impossible to use these modes due to NCS failures, the PIC shall inform the ATC authority by the phrase "NEGATIVE B-RNAV" and follow his instructions to continue the flight.

To provide reliability of the output information, the barometric altitude value is supplied to the equipment through the altitude encoder AK 350 (barometric altitude sensor). Static pressure is supplied to the encoder from the navigator's static pressure line.

The information generated by the equipment is selected on the receiver screen, and the information about the deviation from the DFT is given to the pilots' КППМ.

To provide switching and indication of signals generated by the equipment, the cockpit is equipped with:

a) Switches:

"GPS-КМП" - for connection of signals from "Крыс МП" (in "КМП" position) or GPS (in "GPS" position) to the left (right) pilot's КППМ;

"ДЕНЬ-НОЧЬ" - for setting the illumination level of light-signal boards;

b) Light and signal boards:

"MSG" - for indication of warning messages;

"WPT" - to indicate approach messages;

"GPS" - for indication of the КППМ operation from GPS equipment;

"КМП" - for indication of the КППМ operation from the Крыс МП equipment;

c) "КОНТРОЛЬ ЛАМП" button - for checking the operability of the indicator lamps at the navigator's and pilots' workplaces;

d) Switch "GPS - OFF" - for switching on and off the power supply to the equipment.

Power supply of the equipment is carried out by DC current of the emergency bus through the circuit breaker with the stencil "GPS" located on the circuit breaker panel.

3.38. Crew actions in case of failure of the primary transponder TDR-94D

In case of failure of the main TDR-94D transponder (recognized by: failure of the СПС with TCAS-Fail signaling and failure of the ADS-B transponder function with lighting of the "ADS-B Fail" indicator), switch to the backup transponder, using the "1/2" switch on the control panel (set it to position "2"). The ADS-B Out and EHS functions will not work.

In case of БЕЭ-CBC failure, which is the main altitude source for the TDR-94 D – use the alternate source by "ALT1/ALT2" switch.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

СОДЕРЖАНИЕ

3. ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ОСОБЫХ СЛУЧАЯХ В ПОЛЁТЕ	3-3
3.1 Отказ двигателя АИ-24ВТ на взлёте	3-5
3.2 Отказ двигателя РУ19А-300 на взлёте	3-6
3.3 Отказ двигателя АИ-24ВТ в наборе высоты	3-6
3.4 Полёт с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого зафлюгирован	3-7
3.5 Полёт с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого авторотирует	3-7
3.6 Заход на посадку и посадка с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого зафлюгирован	3-8
3.7 Заход на посадку и посадка с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого снят с упора и авторотирует	3-8
3.8 Отказ двигателя АИ-24ВТ на предпосадочном снижении	3-9
3.9 Отказ двигателя АИ-24ВТ и систем флюгирования на предпосадочном снижении	3-9
3.10 Уход на 2-ой круг на одном работающем двигателе АИ-24ВТ (винт отказавшего двигателя зафлюгирован)	3-10
3.11 Действия экипажа при останове двух двигателей в полете	3-11
3.12 Посадка самолета при двух неработающих двигателях	3-11
3.13 Останов двигателя АИ-24ВТ в полете	3-12
3.14 Запуск двигателя АИ-24ВТ в полете	3-13
3.15 Посадка самолета при несимметричной тяге двигателей	3-14
3.16 Экстренное снижение	3-14
3.17 Посадка с убранными закрылками	3-15
3.18 Посадка самолёта на фюзеляж	3-16
3.19 Посадка с неисправным шасси	3-17
3.19.1. Посадка самолёта на основные стойки шасси при невыпущенной передней стойке	3-18
3.19.2. Посадка самолёта на основную и переднюю стойку шасси при невыпущенной основной стойке	3-19
3.19.3. Посадка самолёта на переднюю стойку шасси при невыпустившихся основных стойках	3-20
3.19.4. Посадка самолёта на одну выпущенную основную стойку шасси, если её невозможно убрать	3-21
3.19.5. Посадка самолёта с выпущенным шасси, если основная стойка не установилась на замок выпущенного положения	3-22
3.20 Вынужденная посадка самолёта на воду	3-23
3.21 Полет и посадка с открытым грузовым люком	3-24
3.22 Вынужденная посадка на сушу	3-25
3.23 Пожар в отсеках гондол двигателя АИ-24ВТ	3-27
3.24 Пожар в отсеке двигателя РУ19А-300	3-27
3.25 Пожар внутри двигателя АИ-24ВТ	3-28
3.26 Пожар в отсеках крыла	3-28
3.27 Пожар в кабине экипажа или пассажирском салоне	3-29
3.28 Пожар на земле	3-31
3.29 Разгерметизация кабины	3-31
3.30 Отказ двух стартер-генераторов	3-32
3.31 Действия экипажа при отказе системы ПРТ-24А	3-32
3.32 Полёты в условиях турбулентности, сдвига ветра и грозовой деятельности	3-33
3.33 Особенности пилотирования самолёта на больших углах атаки	3-34
3.34 Отказ в полёте двух авиагоризонтов	3-35
3.35 Перечень допустимых отказов Skyrouter	3-35
3.36 Порядок ведения радиосвязи в чрезвычайных обстоятельствах	3-36
3.37 Действия экипажа при возникновении чрезвычайных обстоятельств при полёте в зоне В-RNAV	3-37
3.38 Действия экипажа при отказе основного ответчика TDR-94D	3-38

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

3. Процедуры при особых случаях в полёте

Процедуры при особых случаях в полёте (далее по тексту «процедуры») являются кратким изложением раздела 5 «Особые случаи в полёте» РЛЭ самолёта Ан-26.

Все процедуры в данном разделе изложены на языке документации разработчика типа самолета.

Процедуры используются экипажами при обучении и тренировке (на тренажере), на предварительной подготовке к полёту, а так же в полёте при возникновении ситуации, представляющей угрозу безопасности полёта.

Данные процедуры являются принадлежностью самолёта. Вылет самолёта без них **запрещён**.

Условные обозначения:

Э - экипаж

КВС - ВП, БИ - операцию выполняет КВС и/или по его команде член экипажа, указанный после тире;

КВС, ВП, Ш - операцию выполняет член экипажа индивидуально.

Диапазоны рекомендованных скоростей по этапам полёта приводятся для указанных диапазонов масс от минимальной до максимальной.

Все скорости в процедурах приведены, как приборные, поэтому по тексту слово «приборная» или индекс «пр» опущен.

Содержание

№	Наименование процедуры
1	Отказ двигателя АИ-24ВТ на взлёте
2	Отказ двигателя РУ19А-300 на взлёте
3	Отказ двигателя АИ-24ВТ в наборе высоты
4	Полёт с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого зафлюгирован
5	Полёт с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого авторотирует
6	Заход на посадку и посадка с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого зафлюгирован
7	Заход на посадку и посадка с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого снят с упора и авторотирует
8	Отказ двигателя АИ-24ВТ на предпосадочном снижении
9	Отказ двигателя АИ-24ВТ и систем флюгирования на высоте более 250 м
10	Уход на второй круг на одном работающем двигателе АИ-24ВТ (винт отказавшего двигателя зафлюгирован)
11	Действия экипажа при останове двух двигателей в полёте
12	Посадка самолёта при двух неработающих двигателях
13	Останов двигателя АИ-24ВТ в полёте
14	Запуск двигателя АИ-24ВТ в полёте
15	Посадка самолёта при несимметричной тяге двигателя
16	Экстренное снижение
17	Посадка с убранными закрылками
18	Посадка самолёта на фюзеляж
19	Посадка с неисправным шасси
19.1	Посадка самолёта на основные стойки шасси при невыпущенной передней стойке
19.2	Посадка самолёта на основную и переднюю стойки шасси при невыпущенной основной стойке
19.3	Посадка самолёта на переднюю стойку шасси при невыпущенных основных стойках
19.4	Посадка самолёта на одну выпущенную основную стойку шасси, если её невозможно убрать
19.5	Посадка самолёта с выпущенным шасси, если основная стойка не установилась на замок выпущенного положения
20	Вынужденная посадка самолёта на воду
21	Полёт и посадка с открытым грузовым люком
22	Вынужденная посадка на сушу
23	Пожар в отсеках гондол двигателя АИ-24ВТ
24	Пожар в отсеке двигателя РУ19А-300
25	Пожар внутри двигателя АИ-24ВТ
26	Пожар в отсеке крыла
27	Пожар в кабине экипажа или пассажирском салоне
28	Пожар на земле
29	Разгерметизация кабины
30	Отказ двух стартер-генераторов
31	Действия экипажа при отказе системы ПРТ-24а
32	Полёты в условиях турбулентности, сдвига ветра и грозовой деятельности
33	Особенности пилотирования самолёта на больших углах атаки
34	Отказ в полёте двух авиагоризонтов
35	Перечень допустимых отказов skyrouter
36	Порядок ведения радиосвязи в чрезвычайных обстоятельствах
37	Действия экипажа при возникновении чрезвычайных обстоятельств при полёте в зоне B-RNAV
38	Действия экипажа при отказе основного ответчика TDR-94D

3.1 Отказ двигателя АИ-24ВТ на взлёте

(РЛЭ 5.1.2)

Основные признаки отказа двигателя:

- Разворот и кренение самолёта в сторону отказавшего двигателя;
- Горение табло «отказ двигателя лев. (прав.)» и светосигнализатора КФЛ отказавшего двигателя.

Предупреждение: прерывать цикл автоматического или принудительного флюгирования вытягиванием кнопки КФЛ запрещается.

А. Прерванный взлёт ($v < v_1$)

КВС - БИ	Руд обоих АИ-24ВТ в положение 0° по УПРТ, РУД РУ19А-300 в положение «стоп»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Самолёт от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Винты с упора	СНЯТЬ
КВС - ВП	Штурвал полностью от себя	ОТКЛОНИТЬ
КВС	Торможение колёс	ПРИМЕНИТЬ
ВП	Службе ОВД	ДОЛОЖИТЬ
КВС	На стоянку по указанию ОВД	ЗАРУЛИТЬ

Внимание! При опасности столкновения с препятствием остановить двигатель краном аварийного флюгирования и обесточить самолёт.

Б. Продолженный взлёт ($v \geq v_1$)

КВС	Для предупреждения преждевременного отрыва самолёта угол тангажа	УМЕНЬШИТЬ
КВС	Самолёт от разворота рулём направления и элеронами	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Если винт не зафлюгировался автоматически, систему принудительного флюгирования винта	ПРИМЕНИТЬ
КВС	После отрыва самолёта на скорости 220-230 км/ч крен 2-4° в сторону работающего двигателя АИ-24ВТ	СОЗДАТЬ
КВС	Скорость 230-240 км/ч	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Шасси на высоте не менее 5 м, предварительно затормозив колёса	УБРАТЬ
КВС - БИ	При необходимости на высоте 10 м и скорости 220 км/ч режим работы двигателя АИ-24ВТ до взлётно (если он работал на максимальном)	УВЕЛИЧИТЬ
КВС	Самолёт в набор высоты на скорости 245-260 км/ч	ПЕРЕВЕСТИ
КВС - БИ	На высоте не менее 120 м и скорости 260 км/ч уборку закрылков с увеличением скорости до 280-290 км/ч к концу уборки	НАЧАТЬ
КВС	Нагрузки с органов управления триммерами	СНЯТЬ
КВС - Э	Набор высоты и полёт по кругу на скорости 290-300 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ

На отказавшем двигателе на высоте не менее 400 м:

КВС - БИ	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Флюгирование винта аварийной системой	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Генераторы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС	Решение о завершении полёта	ПРИНЯТЬ
ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
ВП	Службе ОВД о происшествии и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ

3.2 Отказ двигателя РУ19А-300 на взлёте

(РЛЭ 5.1.3)

КВС	Взлёт	ПРОДОЛЖИТЬ
КВС - БИ	Руд РУ19А-300 в положение «стоп»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Пожарный кран РУ19А-300	ЗАКРЫТЬ
КВС - Э	Набор высоты круга	ВЫПОЛНИТЬ
КВС	Решение о выполнении полёта	ПРИНЯТЬ
ВП	Службе ОВД о происшествии и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ

3.3 Отказ двигателя АИ-24ВТ в наборе высоты

(РЛЭ 5.1.4)

Основные признаки отказа двигателя:

- Разворот и кренение самолёта в сторону отказавшего двигателя;
- Горение табло «отказ двигателя лев. (прав.)» и светосигнализатора КФЛ отказавшего двигателя.

Предупреждение: прерывать цикл автоматического или принудительного флюгирования вытягиванием кнопки КФЛ запрещается.

КВС	Креном 2-4° в сторону работающего двигателя самолёт от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Систему принудительного флюгирования винта, если он не зафлюгировался автоматически	ПРИМЕНИТЬ
КВС	Усилия с органов управления триммерами	СНЯТЬ
КВС - БИ	Двигатель РУ19а-300, если он не работал	ЗАПУСТИТЬ
КВС - БИ	При необходимости максимальный или взлётный режим работающему двигателю АИ-24ВТ	УСТАНОВИТЬ
КВС	Решение о посадке на аэродроме взлёта или на запасном	ПРИНЯТЬ
ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
ВП	Службе ОВД о происшествии и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ

На отказавшем двигателе на высоте не менее 400 м:

КВС - БИ	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Флюгирование винта аварийной системой	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Генераторы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - Э	При полёте на запасной аэродром набор высоты практического потолка	ВЫПОЛНИТЬ

3.4 Полёт с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого зафлюгирован

(РЛЭ 5.5.1)

При отказе двигателя работающего на режимах выше 35,5-37,5° по УПРТ воздушный винт должен зафлюгироваться автоматически.

Примечание: практический потолок при работе двигателя АИ-24ВТ на взлётном режиме (РУ19А-300 выключен) в условиях СА для взлётных масс 24 т, 22 т, и 21 т равен, соответственно 1450 м, 2450 м, 2850 м.

КВС	Креном 2-4° в сторону работающего двигателя самолёт от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Если винт не зафлюгировался автоматически, систему принудительного флюгирования винта	ПРИМЕНИТЬ
КВС - БИ	Скорость 275-290 км/ч увеличением режима работающему двигателю АИ-24ВТ	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС - БИ	Двигатель РУ19А-300 с выводом на необходимый режим работы	ЗАПУСТИТЬ
КВС - Э	До высоты практического потолка (если отказ произошёл выше) на скорости 300 км/ч	Снизиться
ШТ ВП	Минимальную безопасную высоту в районе полета	ДОЛОЖИТЬ
БИ	За равномерной выработкой топлива из левой и правой групп баков с использованием системы кольцевания	СЛЕДИТЬ
КВС	Решение о завершении полёта	ПРИНЯТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД о происшествии и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ

Примечание: практический потолок при работе двигателя АИ-24ВТ на максимальном и двигателя РУ19А-300 на номинальном режимах в условиях СА для взлётных масс 23 тонны и 22 тонны равен, соответственно, 3900 м и 4400 м.

3.5 Полёт с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого авторотирует

(РЛЭ 5.5.2)

При отказе двигателя и систем флюгирования винта полёт выполняется с авторотирующим винтом.

КВС - ВП	Самолёт от опасного крена и скольжения	УДЕРЖАТЬ
КВС - ВП	Прямолинейный полёт креном 5-8° в сторону работающего двигателя	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС - БИ	Взлётный режим работающему двигателю (при необходимости)	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Двигатель РУ19А-300 с выводом на номинальный режим	ЗАПУСТИТЬ
Внимание: полёт при неработающем двигателе РУ19А-300 возможен только со снижением. В этом случае посадка выполняется на ближайшем аэродроме или на площадку перед собой в зависимости от высоты полёта.		
КВС	Скорость горизонтального полёта 260-270 км/ч	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	На равновесной частоте вращения ротора отказавшего двигателя винт с промежуточного упора	СНЯТЬ
КВС	Разворачивающий и кренящий моменты рулями и элеронами	ПАРИРОВАТЬ
КВС - БИ	После уменьшения частоты вращения ротора двигателя винт на упор	ПОСТАВИТЬ
КВС	Усилия с органов управления триммерами	СНЯТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД о происшествии и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
КВС - Э	Полёт и снижение на ближайший запасной аэродром на скорости 250-270 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ

Примечание: развороты выполнять с креном не более 15°. Развороты в сторону отказавшего двигателя выполнять только при крайней необходимости.

3.6 Заход на посадку и посадка с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого зафлюгирован

(РЛЭ 5.7.1)

Развороты выполнять с креном не более 15°

КВС - БИ	Двигатель РУ19А-300 с выводом на требуемый режим	ЗАПУСТИТЬ
КВС	Заход на посадку на скорости 290-300 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ
КВС - БИ	Шасси после четвёртого разворота, а закрылки на угол 15° перед входом в глиссаду	ВЫПУСТИТЬ
КВС - ВП	Скорость снижения по глиссаде 270-250 км/ч (для посадочных масс 24-20 тонн)	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Перед выравниванием РУД АИ-24ВТ на ПМГ	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	После приземления самолёта РУД АИ-24ВТ на ЗМГ, а РУД РУ19А-300 в положение «МАЛЫЙ ГАЗ»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Во второй половине пробега винт с упора	СНЯТЬ
БИ	После освобождения ВПП закрылки	УБРАТЬ
БИ	Двигатель РУ19А-300	ОСТАНОВИТЬ
КВС - Э	На стоянку	ЗАРУЛИТЬ

3.7 Заход на посадку и посадка с одним отказавшим двигателем АИ-24ВТ, винт которого снят с упора и авторотирует

(РЛЭ 5.7.2)

Развороты выполнять с креном не более 15°

Уход на второй круг не обеспечивается

КВС-БИ	Двигателю РУ19А-300 номинальный режим	УСТАНОВИТЬ
КВС	Запас высоты для расчета на посадку	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
КВС-БИ	Скорость 280-265км/ч на снижении увеличением режима двигателя АИ-24ВТ	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС-ш	4-й разворот на высоте 800 м и удалении 8-9 км от начала ВПП	ВЫПОЛНИТЬ
КВС	Проход дпрм на высоте 320-300 м	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС-БИ	Шасси после прохода дпрм	ВЫПУСТИТЬ
КВС	Скорость 250 км/ч	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС	Проход БПрм на высоте 120-100 м	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС, ВП	В точном расчете на посадку	УБЕДИТЬСЯ
КВС - БИ	Закрылки на 15°	ВЫПУСТИТЬ
КВС	Скорость 235-230 км/ч	УСТАНОВИТЬ
КВС	РУД АИ-24ВТ в конце выравнивания плавно на ПМГ	УБРАТЬ
КВС	Самолет от разворота до приземления	УДЕРЖИВАТЬ
КВС - БИ	После приземления режим РУ19А-300 «МГ», и АИ24-ВТ - «ЗМГ»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Во второй половине пробега винт с упора	СНЯТЬ

3.8 Отказ двигателя АИ-24ВТ на предпосадочном снижении

(РЛЭ 5.7.3)

Основные признаки отказа двигателя:

- разворот и кренение самолёта в сторону отказавшего двигателя;
- горение табло «отказ двигателя лев. (прав.)» и светосигнализатора КФЛ отказавшего двигателя.

А. Отказ двигателя на высоте более 50 м

КВС - ВП	Креном 5-8° в сторону работающего двигателя самолет от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Винт отказавшего двигателя кнопкой КФЛ	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Работающему двигателю режим АИ-24ВТ максимальный, а двигателю РУ19А-300 - необходимый	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Флюгирование винта аварийной системой	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Генераторы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	С разгоном скорости до 250-260 км/ч закрылки до 15° импульсами	УБРАТЬ

Б. Отказ двигателя на высотах 50-20 м

КВС	Креном в сторону работающего двигателя самолет от разворота	УДЕРЖИВАТЬ
КВС - БИ	Винт отказавшего двигателя кнопкой КФЛ (аварийной системой)	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Увеличением режима работающему двигателю вплоть до взлетного при положении РУД РУ19А-300 «МГ» самолет от просадки и преждевременного приземления	УДЕРЖАТЬ
КВС - Э	Посадку без изменения положения закрылков	ВЫПОЛНИТЬ

Предупреждение: при отказе двигателя ниже высоты 20 м посадку выполнять без флюгирования и снятия с промежуточного упора винта отказавшего двигателя.

3.9 Отказ двигателя АИ-24ВТ и систем флюгирования на предпосадочном снижении

(РЛЭ 5.7.3.5)

А. Отказ двигателя и систем флюгирования на высоте более 250 м

КВС - ВП	Креном 5-8° в сторону работающего двигателя самолет от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Руд АИ-24ВТ на взлетный, а РУД РУ19А-300 на номинальный режимы	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	С увеличением скорости до 250-260 км/ч закрылки до 15° импульсами	УБРАТЬ
КВС - БИ	На равновесной частоте вращения ротора винт отказавшего двигателя с упора	СНЯТЬ
БИ	После снижения частоты вращения ротора отказавшего двигателя винт на упор	ПОСТАВИТЬ
КВС - БИ	После входа в глиссаду двигателям АИ-24ВТ и РУ19А-300 необходимый режим	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	В конце выравнивания режим АИ-24ВТ «ПМГ», а РУ19А-300 - «МГ»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Самолет от разворота рулями	УДЕРЖИВАТЬ
КВС	Посадку самолета	ПРОИЗВЕСТИ

Б. Отказ двигателя и систем флюгирования на высотах 250-50 м

КВС - ВП	Креном 5-8° в сторону работающего двигателя самолет от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Руд АИ-24ВТ на взлетный, а РУД РУ19А-300 на номинальный режимы	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	На выравнивании режим работающего АИ-24ВТ до 63° по УПРТ	УМЕНЬШИТЬ
КВС	Самолет от крена и разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС	Посадку самолета	ПРОИЗВЕСТИ

В. Отказ двигателя и систем флюгирования на высотах 50-20 м

КВС - ВП	Креном 5-8° в сторону работающего двигателя самолет от разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС - БИ	Руд АИ-24ВТ на взлетный, а РУД РУ19А-300 на номинальный режимы	УСТАНОВИТЬ
КВС - Э	Посадку без снятия воздушного винта с упора	ВЫПОЛНИТЬ
КВС - БИ	На выравнивании режим работающего АИ-24ВТ до 63° по УПРТ	УМЕНЬШИТЬ
КВС	Самолет от крена и разворота	УДЕРЖАТЬ
КВС	Посадку самолета	ПРОИЗВЕСТИ

3.10 Уход на 2-ой круг на одном работающем двигателе АИ-24ВТ (винт отказавшего двигателя зафлюгирован)

(РЛЭ 5.7.7)

Уход на 2-й круг возможен до высоты 70 м при закрылках, выпущенных на 150

При уходе на 2-й круг:

КВС - БИ	АИ-24ВТ на взлетный, а РУ19А-300 на номинальный режимы	УСТАНОВИТЬ
КВС	Заданную скорость полета	СОХРАНИТЬ
КВС	Крен 2-4° в сторону работающего двигателя	СОЗДАТЬ
КВС	Самолет в набор высоты	ПЕРЕВЕСТИ
КВС - БИ	Шасси	УБРАТЬ
КВС	Скорость 260-270 км/ч	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	На высоте не менее 120 м над рельефом местности уборку закрылков с увеличением скорости в конце уборки до 290-300 км/ч	НАЧАТЬ
КВС - БИ	Необходимый режим работы двигателю АИ-24ВТ и РУ19А-300	УСТАНОВИТЬ
КВС - Э	Полет по кругу на скорости 290-300 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ
КВС	Посадку самолета	ПРОИЗВЕСТИ

3.11 Действия экипажа при останове двух двигателей в полете

(РЛЭ 5.7.5)

КВС	Скорость полета на снижении	ВЫДЕРЖАТЬ
БИ	Переключатель аккумуляторных батарей в положение «ОСН. ШИНА»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Если автоматическое флюгирование не произошло, винты кнопками КФЛ левого и правого двигателей (аварийной системой)	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Немедленно после флюгирования винтов переключатель аккумуляторных батарей в положение «РУЧН.»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Скорость полета 300-270 км/ч в зависимости от полетной массы	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС	Разворот с креном 30° в сторону ближайшего аэродрома	ВЫПОЛНИТЬ
Ш	Минимальную безопасную высоту в районе полета	ДОЛОЖИТЬ
Ш	Переход электропитания от аварийной шины	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ
КВС - БИ	Причину останова двигателей	ОПРЕДЕЛИТЬ
КВС	Решение о запуске двигателей или о посадке с остановленными двигателями	ПРИНЯТЬ
КВС - ВП	Код ответчика 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД о случившемся и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС - БИ	Попытки запуска двигателя	ПРОИЗВЕСТИ
КВС	После удавшегося запуска двигателя решение о завершении полёта	ПРИНЯТЬ

Примечание:

1. Процесс запуска одного двигателя длится 30-40 с, потеря высоты при этом составляет 200-400 м. От трех аккумуляторных батарей возможны две попытки запуска двигателя.
2. Время работы электросети от аккумуляторных батарей до падения напряжения 20,5 в составляет 20-25 мин., включая две попытки запуска двигателя.

3.12 Посадка самолета при двух неработающих двигателях

(РЛЭ 5.7.6.)

Зависимость располагаемой дальности планирования
От высоты полета с выходом на дпрм на высоте не менее 600 м в штиль:

Высота	Дальность планирования, км	
	РУ19А-300 не работает	РУ19А-300 номинальный режим
6000	78	98
5000	64	82
4000	49	65
3000	35	46
2000	20	27

КВС - БИ	Двигатель РУ19А-300 с выводом на номинальный режим	ЗАПУСТИТЬ
КВС - Ш	Возможность захода на посадку с прямой по располагаемой дальности планирования или выполнения посадки на площадку вне аэродрома	ОЦЕНИТЬ
КВС - ВП	Код ответчика 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД о случившемся и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС - БИ	Неиспользуемые для захода на посадку потребителей электроэнергии на щите АЗС	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Переключатель аккумуляторных батарей в положение «ОСН. ШИНА»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Кран кольцевания гидросистемы	ОТКРЫТЬ
КВС - БИ	Автомат тормозов	ОТКЛЮЧИТЬ

КВС - БИ	Насосную станцию	ВКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	На высоте не менее 300 м шасси механическим открытием замков убранного положения и закрылки на угол 15° от аварийной гидросистемы	ВЫПУСТИТЬ

Примечания:

1. Время выпуска шасси и закрылков около 25 с, потеря высоты составляет 120-150 м
2. Целесообразность выпуска шасси при посадке вне аэродрома определяет КВС

КВС	Скорость полета после выпуска шасси и закрылков 260 км/ч при массе 20 т и более или 240 км/ч при массе 20 т и менее	ВЫДЕРЖАТЬ
-----	---	-----------

Примечание: учитывайте, что вертикальная скорость снижения при этом 7-8 м/с, угол наклона траектории полета 5-5,5°

КВС - Ш	Высоту на удалении 4 км от ВПП (площадки) 600-500 м, а на удалении 1 км - 130-70 м в зависимости от ветра	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС	При необходимости расчет на посадку скольжением с левым креном не более 12° до высоты 60 м (применять авторотацию винта ЗАПРЕЩАЕТСЯ)	УТОЧНИТЬ
КВС - БИ	Посадочные фары на высоте 100 м	ВКЛЮЧИТЬ
КВС	Самолет в режим снижения по глиссаде на высоте 70-60 м ($v_y=3,5 \dots 2,5$ м/с) с уменьшением скорости до 230-220 км/ч для приземления	ПЕРЕВЕСТИ
КВС - БИ	Перекрывные краны перед приземлением	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Двигатель РУ19А-300	ОСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Огнетушители внутрь двигателей	РАЗРЯДИТЬ

3.13 Останов двигателя АИ-24ВТ в полете

(РЛЭ 5.6.1)

Останов двигателя разрешается:

- в учебно-тренировочном (испытательном) полете;
- при отказе двигателя и не срабатывании систем автоматического флюгирования.

Для останова двигателя в учебно-тренировочном (испытательном) полете:

КВС - БИ	Руд в положение ПМГ (13-23° по УПРТ)	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ЗАКРЫТЬ
БИ	Генераторы	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Кнопку КФЛ на 1-2 с	НАЖАТЬ
КВС - БИ	Перекрывной кран	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Аварийной системой флюгирование винта	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
КВС - БИ	После перехода лопастей винта во флюгерное положение РУД в положение «0°» по УПРТ	УСТАНОВИТЬ

Примечание:

Флюгирование винта аварийной системой и закрытие перекрывного крана не обязательно, если двигатель будет запущен через 30 мин.

3.14 Запуск двигателя АИ-24ВТ в полете

(РЛЭ 5.6.2)

Запускать разрешается только исправный двигатель на высоте до 5500 м, скорости 260-300 км/ч, при t^0 масла не ниже 20°С, в ПМУ при отсутствии обледенения.

Перед запуском двигателя:

КВС - БИ	Руд в положение «0°» по УПРТ	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	УБЕДИТСЯ, что переключатель «земля-воздух» в положении «воздух», переключатель снятия винтов с упора в положении «винт на упоре» и винт вращается медленно	
КВС - БИ	Перекрывной кран, если он был закрыт, и стоп-кран	ОТКРЫТЬ
БИ	В количестве масла в баке не менее 20 л	УБЕДИТСЯ

При запуске двигателя:

КВС - БИ	Выключатель «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ»	ВКЛЮЧИТЬ
БИ	Через 3-4 с расфлюгирование винта кнопкой КФЛ до частоты 20-40%	ВЫПОЛНИТЬ
БИ	Кнопку КФЛ	ОТПУСТИТЬ
БИ	За ростом температуры газов за турбиной	СЛЕДИТЬ
БИ	После начала роста температуры газов выключатель «запуск в воздухе»	ОТКЛЮЧИТЬ
БИ	При необходимости импульсами до частоты вращения 60-65% расфлюгирование винта	ПРОДОЛЖАТЬ
КВС - БИ	На частоте 103-105% РУД в положение «ПМГ»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	При достижении температуры масла на входе в двигатель 40°С необходимый режим	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Генераторы	ВКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ОТКРЫТЬ

Запуск двигателя прекратить если:

- через 30 с (частота 20-40%) нет роста температуры газов;
- температура газов превысила 7000°С;
- частота вращения выше 110%;
- двигатель «зависает» на промежуточной частоте;
- через 1 мин. После выхода двигателя на рабочую частоту вращения давление масла на входе в двигатель не достигло 3 кгс/см²

Для прекращения запуска:

КВС - БИ	Выключатель «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ»	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Винт кнопкой КФЛ	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
БИ	Стоп-кран запускаемого двигателя в положение «ЗАКРЫТО»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Через 15 с после окончания цикла флюгирования повторный запуск двигателей в указанном выше порядке	ПРОИЗВЕСТИ

Примечания:

1. Запрещается в одном полете производить больше трех запусков двигателя.
2. Момент запуска двигателя сопровождается разворотом и креном самолета в сторону запускаемого двигателя, которые легко парируются рулями управления.
3. После запуска двигателя запрещается оставлять включенным выключатель «запуск в воздухе» и включать его на работающем двигателе

При останове обоих двигателей в полете:

КВС - БИ	Переключатель аварийного питания в положение «НЕЙТРАЛЬНО»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Запуск двигателя в указанном выше порядке	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - БИ	После выхода запущенного двигателя на режим включения генераторов переключатель аварийного питания в положение «АВТОМАТИЧ.»	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Преобразователь по 750a	ОТКЛЮЧИТЬ

3.15 Посадка самолета при несимметричной тяге двигателей

(РЛЭ 5.7.4)

КВС - ВП	Службе ОВД о случившемся и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
КВС - БИ	На снижении разницу давления в показаниях ИКМ двигателей, установив РУД на ПМГ	ПРОВЕРИТЬ
КВС	При разнице давления по ИКМ до 15 кгс/см ² на одном двигателе от нормального на втором посадку производить с двумя работающими двигателями	
КВС	При разнице давления по ИКМ более 15 кгс/см ² на выравнивании (h = 3-4 м) стоп-краном двигатель с повышенным давлением ИКМ	ОСТАНОВИТЬ
КВС	Рулем направления и элеронами разворачивающий момент в сторону останавливаемого двигателя	ПАРИРОВАТЬ

3.16 Экстренное снижение

(РЛЭ 5.4)

Перед экстренным снижением 2П включает табло «НЕ КУРИТЬ. ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ».

Бортпроводник по команде КВС оказывает необходимую помощь пассажирам, при необходимости обеспечивая их питанием кислородом.

Режим экстренного снижения применять в следующих случаях:

- а) при разгерметизации кабины; (КВС произвести экстренное снижение до H = 4000 м или ниже, но не ниже безопасной высоты, отбор воздуха от двигателей не выключать. Бортпроводнику оценить состояние здоровья пассажиров, оказать необходимую помощь и доложить КВС.)
- б) при пожаре на самолете;
- в) при необходимости срочного снижения по другим причинам.

КВС	Команду «надеть кислородные маски»	ПОДАТЬ
КВС - ВП	Автопилот	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Руд АИ-24ВТ в положение ЗМГ, а РУД РУ19А-300 в положение «мг»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Самолет на снижение с перегрузкой не менее 0,5-0,6	ПЕРЕВЕСТИ
КВС - ВП	Скорость до 540 км/ч (v _y не более 25 м/с)	УВЕЛИЧИТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и на ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Tcas в режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Снижение до безопасной высоты (4000 м или менее)	ВЫПОЛНИТЬ
ШТ ВП	Минимальную безопасную высоту в районе полета	СООБЩИТЬ
КВС	Самолет в горизонтальный полет плавно с перегрузкой не более 1,2	ВЫВЕСТИ

Предупреждения:

1. Запрещается превышать приборную скорость 540 км/ч, а V_y 25 м/с
2. Снижение ниже 2000 м при 0 по УПРТ-2 запрещается

3.17 Посадка с убранными закрылками

(РЛЭ 5.8)

Выполняется по возможности с минимальной массой.

Заход на посадку производить так же, как с выпущенными закрылками.

Располагаемая длина ВПП должна быть не менее потребной посадочной дистанции, определённой для фактических условий посадки.

КВС - ВП	Службе ОВД принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС - ВП	Скорость снижения после четвёртого разворота до начала выравнивания 270-290 км/ч	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС	Точку начала выравнивания несколько дальше от ВПП	ВЫБРАТЬ
КВС	Выравнивание самолёта плавным движением штурвальной колонки на себя	ВЫПОЛНИТЬ
КВС - БИ	В конце выравнивания РУД АИ-24ВТ на «ПМГ»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Самолёт с постепенным снижением до мягкого приземления на основные стойки шасси	ВЫДЕРЖИВАТЬ
Приземление самолёта происходит на скорости, меньшей скорости планирования на 20-30 км/ч		

После заруливания на стоянку произвести охлаждение тормозных колёс водой до момента прекращения парообразования

3.18 Посадка самолёта на фюзеляж

(РЛЭ 5.9.6)

Посадка самолёта производится в следующих случаях:

- А) при невыпуске всех стоек шасси;
- Б) при невыпуске двух стоек и возможности уборки одной основной стойки;
- В) при невозможности полностью убрать основную стойку шасси, с развёрнутыми колёсами;
- Г) при вынужденной посадке вне аэродрома по решению КВС.

Посадку рекомендуется производить на грунтовую ВПП длина которой с КПБ (ГВПП + КПБ) должна быть не менее 1300 м

КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Разрешение на посадку	ПОЛУЧИТЬ
КВС -Э	Посадочную массу самолёта максимально	УМЕНЬШИТЬ
КВС - БИ - БО	Дополнительную швартовку груза	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - БИ	УБЕДИТСЯ, что главный переключатель системы пожаротушения находится в положение «пожаротушение», а переключатель аварийного питания - в положении «АВТОМ»	

Внимание! В случае, указанном в пункте «в», переключатель аварийного питания должен быть установлен в положение «ОСН. ШИНА», а переключатель шасси - в положение «ШАССИ УБРАНО».

КВС - ВП	Отбор воздуха на высоте 400-500 м	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Аварийно давление	СБРОСИТЬ
КВС - ВП	Кабину	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
КВС - ВП	Форточку	ОТКРЫТЬ

Предупреждение: при открытии аварийных люков и входной двери показания указателя скорости расположенного на приборной доске со стороны открытой форточки, уменьшается на 60-80 км/ч пр, после закрытия форточки показания скорости восстанавливаются

КВС - Э	Бортовые люки и входную дверь	ОТКРЫТЬ
КВС, ВП	Форточки	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Автомат растормаживания колёс	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Перед приземлением одновременно оба винта кнопками КФЛ с дублированием аварийной системой	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Пожарные краны	ЗАКРЫТЬ
КВС	Самолёт от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
КВС	Самолёт на фюзеляж с нормальным посадочным положением	ПРИЗЕМЛИТЬ

Выравнивание закончить несколько ниже обычного, приземление выполнять, не допуская крена самолёта.

БИ	После приземления огнетушители i-й очереди, а в случае пожара - огнетушители ii-й очереди	РАЗРЯДИТЬ
БИ	В конце пробега проходное освещение	ВКЛЮЧИТЬ
БИ	Электропитание	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - Э	Эвакуацию личного состава	ПРОИЗВЕСТИ

3.19 Посадка с неисправным шасси

(РЛЭ 5.9.3)

Если предполагается посадка с неисправным шасси или вынужденная посадка на сушу вне аэродрома 2П включает табло «НЕ КУРИТЬ.ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»

Бортпроводник обязан:

убедиться, что горят табло «НЕ КУРИТЬ.ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»;

убедиться, что все пассажиры размещены в креслах и пристегнуты ремнями;

проверить поднятое положение спинок пассажирских кресел;

убедиться, что откидной столик находится в убранном положении;

открыть шторы по центральному проходу;

обратиться к пассажирам с требованием выполнить рекомендации по подготовке к аварийной посадке:

Текст информации для пассажиров

«Внимание! Перед посадкой вы должны выполнить следующие требования:

снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авторучки, ножи, зажигалки; снять обувь на высоком каблуке;

расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду;

установить спинки кресел в вертикальное положение, застегнуть и затянуть привязные ремни.

За несколько секунд до посадки будет дана команда «Внимание, посадка!».

По этой команде вы должны:

принять фиксированную позу: пассажиры, сидящие в первом ряду кресел по полёту – положить голову на колени, руками обхватить колени, ноги поставить перпендикулярно полу;

пассажиры, сидящие в остальных рядах кресел – опереться скрещенными руками о спинку впереди стоящего кресла, голову положить на руки;

накрыться с головой имеющимися на борту пледами и шерстяной одеждой для защиты от огня при возможном пожаре;

оставаться в этом положении до полной остановки самолета;

только после остановки самолета расстегнуть привязные ремни и, оставаясь на своем месте, ожидать команды «Эвакуироваться».

По команде «Эвакуироваться» вы должны:

покинуть самолет, следуя указаниям членов экипажа. Вещи с собой не брать.

При покидании самолета необходимо:

сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды;

пользоваться только тем выходом, который будет указан.

Благодарю за внимание.»

КВС подать команду бортмеханику открыть входную дверь, правый и левые аварийные выходы и рампу.

Пассажиры покидают самолет через входную дверь, правый и левые аварийные выходы или рампу.

После покидания самолета КВС отводит экипаж и пассажиров на расстояние не менее 100 м от ближайшей части самолета и не допускает возвращения в самолет пока не будет гарантии, что нет пожара и взрыва.

3.19.1. Посадка самолёта на основные стойки шасси при невыпущенной передней стойке
 (РЛЭ 5.9.2)

Посадку рекомендуется производить на грунтовую ВПП, длина которой с КПБ (ГВПП + КПБ) должна быть не менее 1300 метров.

КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Разрешение на посадку	ПОЛУЧИТЬ
КВС - Э	Посадочную массу самолёта максимально	УМЕНЬШИТЬ
КВС - Э	Заднюю центровку в пределах допустимого диапазона	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС - БИ - БО	Дополнительную швартовку груза	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - БИ	Убедится, что главный переключатель системы пожаротушения находится в положение «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», а переключатель аварийного питания - в положении «АВТОМ»	
КВС - ВП	На высоте 400-500 метров отбор воздуха	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Аварийно давление	СБРОСИТЬ
КВС - ВП	Кабину	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
КВС - ВП	Форточку	ОТКРЫТЬ

Предупреждение: при открытии аварийных люков и входной двери показания указателя скорости, расположенного на приборной доске со стороны открытой форточки, уменьшается на 60-80 км/ч пр, после закрытия форточки показания скорости восстанавливаются

КВС - Э	Бортовые люки и входную дверь	ОТКРЫТЬ
КВС, ВП	Форточки	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Автомат растормаживания колёс	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Перед приземлением одновременно оба винта кнопками КФЛ с дублированием аварийной системой	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Пожарные краны топлива	ЗАКРЫТЬ
КВС	Самолёт от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
КВС	Самолёт на основные стойки шасси	ПРИЗЕМЛИТЬ
КВС - БИ	После приземления огнетушители I-й очереди, а в случае пожара - огнетушители II-й очереди	РАЗРЯДИТЬ
КВС, ВП	После приземления как можно дольше носовую часть фюзеляжа в поднятом положении	УДЕРЖИВАТЬ
КВС	Носовую часть фюзеляжа на возможно минимальной скорости плавно	ОПУСТИТЬ
КВС	При необходимости торможение колёс	ПРИМЕНИТЬ
КВС - БИ	В конце пробега проходное освещение	ВКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Электропитание	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС-Э	Эвакуацию личного состава	ПРОИЗВЕСТИ

3.19.2. Посадка самолёта на основную и переднюю стойку шасси при невыпущенной основной стойке
 (РЛЭ 5.9.3)

Посадку рекомендуется производить на грунтовую ВПП, длина которой с КПБ (ГВПП + КПБ) должна быть не менее 1300 метров.

КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «ТЕРПЛЮ БЕДСТВО» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Разрешение на посадку	ПОЛУЧИТЬ
КВС - БИ - БО	Дополнительную швартовку груза	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - БИ	Убедится, что главный переключатель системы пожаротушения находится в положение «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», а переключатель аварийного питания - в положении «АВТОМ»	
КВС - ВП	На высоте 400-500 метров отбор воздуха	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Аварийное давление	СБРОСИТЬ
КВС - ВП	Каabinу	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
КВС - ВП	Форточку	ОТКРЫТЬ

Предупреждение: при открытии аварийных люков и входной двери показания указателя скорости, расположенного на приборной доске со стороны открытой форточки, уменьшаются на 60-80 км/ч пр, после закрытия форточки показания скорости восстанавливаются

КВС - Э	Бортовые люки и входную дверь	ОТКРЫТЬ
КВС, ВП	Форточки	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Автомат растормаживания колёс	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Перед приземлением одновременно оба винта кнопками КФЛ с дублированием аварийной системой	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Пожарные краны топлива	ЗАКРЫТЬ
КВС	Самолёт от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
КВС	Самолёт на основные стойки шасси	ПРИЗЕМЛИТЬ
КВС	ПРИЗЕМЛИТЬ самолёт на основную стойку шасси, стремясь дольше удерживать самолёт от касания полосы крылом со стороны невыпущенной стойки шасси	
КВС	Перед касанием полосы крылом штурвал в нейтральное положение (по элеронам)	УСТАНОВИТЬ
КВС	Колёса выпущенной основной стойки в момент касания полосы крылом	ЗАТОРМОЗИТЬ
КВС - БИ	После приземления огнетушители i-й очереди, а в случае пожара огнетушители ii-й очереди	РАЗРЯДИТЬ
КВС - БИ	Проходное освещение в конце пробега	ВКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Электропитание	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - Э	Эвакуацию личного состава	ПРОИЗВЕСТИ

3.19.3. Посадка самолёта на переднюю стойку шасси при невыпустившихся основных стойках
 (РЛЭ 5.9.4)

Посадку рекомендуется производить на грунтовую ВПП, длина которой с КПБ (ГВПП + КПБ) должна быть не менее 1300 метров.

КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Разрешение на посадку	ПОЛУЧИТЬ
КВС - Э	Посадочную массу самолёта максимально	УМЕНЬШИТЬ
КВС - Э	Заднюю центровку в пределах допустимого диапазона	ОБЕСПЕЧИТЬ
КВС - БИ - БО	Дополнительную швартовку груза	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - БИ	УБЕДИТСЯ, что главный переключатель системы пожаротушения находится в положение «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», а переключатель аварийного питания - в положении «АВТОМ»	
КВС - ВП	Отбор воздуха на высоте 400-500 м	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Аварийно давление	СБРОСИТЬ
КВС - ВП	Кабину	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
КВС - ВП	Форточку	ОТКРЫТЬ

Предупреждение: при открытии аварийных люков и входной двери показания указателя скорости расположенного на приборной доске со стороны открытой форточки, уменьшается на 60-80 км/ч пр, после закрытия форточки показания скорости восстанавливаются

КВС - Э	Бортовые люки и входную дверь	ОТКРЫТЬ
КВС, ВП	Форточки	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Автомат растормаживания колёс	ОТКЛЮЧИТЬ

Высота выравнивания должна быть такой, чтобы осуществить приземление на фюзеляж. При этом не допускать приземление самолёта на малых углах атаки и удара о землю колёсами передней стойки шасси.

КВС - БИ	Перед приземлением одновременно оба винта кнопками КФЛ с дублированием аварийной системой	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Пожарные краны	ЗАКРЫТЬ
КВС	Самолёт от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
БИ	После приземления огнетушители i-й очереди, а в случае пожара - огнетушители ii-й очереди	РАЗРЯДИТЬ
КВС	Направление на пробеге рулём направления и управлением передней стойки шасси	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС	Самолёт от крена отклонением элеронов	УДЕРЖИВАТЬ
БИ	В конце пробега проходное освещение	ВКЛЮЧИТЬ
БИ	Электропитание	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - Э	Эвакуацию личного состава	ПРОИЗВЕСТИ

3.19.4. Посадка самолёта на одну выпущенную основную стойку шасси, если её невозможно убрать
 (РЛЭ 5.9.5)

Посадку рекомендуется производить на грунтовую ВПП, длина которой с КПБ (ГВПП + КПБ) должна быть не менее 1300 метров.

КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Разрешение на посадку	ПОЛУЧИТЬ
КВС - Э	Посадочную массу самолёта максимально	УМЕНЬШИТЬ
КВС - БИ - БО	Дополнительную швартовку груза	ПРОИЗВЕСТИ
БИ	Убедится, что главный переключатель системы пожаротушения находится в положение «ПОЖАРОТУШЕНИЕ», а переключатель аварийного питания - в положении «АВТОМ»	
КВС - ВП	Отбор воздуха на высоте 400-500 м	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Аварийно давление	СБРОСИТЬ
КВС - ВП	Кабину	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
КВС - ВП	Форточку	ОТКРЫТЬ

Предупреждение: при открытии аварийных люков и входной двери показания указателя скорости расположенного на приборной доске со стороны открытой форточки, уменьшается на 60-80 км/ч пр, после закрытия форточки показания скорости восстанавливаются

КВС - Э	Бортовые люки и входную дверь	ОТКРЫТЬ
КВС, ВП	Форточки	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Автомат растормаживания колёс	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Перед приземлением одновременно оба винта кнопками КФЛ с дублированием аварийной системой	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Пожарные краны	ЗАКРЫТЬ
КВС	Самолёт от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
КВС	Самолёт на основную стойку шасси	ПРИЗЕМЛИТЬ
	Стремясь дольше удерживать самолёт от касания полосы крылом со стороны невыпущенной стойки шасси.	
КВС	На возможно минимальной скорости носовую часть фюзеляжа на полосу	ОПУСТИТЬ
КВС	Перед касанием полосы крылом штурвал в нейтральное положение (по элеронам)	УСТАНОВИТЬ
КВС	Торможение колёс (по усмотрению)	ПРИМЕНИТЬ
БИ	После приземления огнетушители i-й очереди, а в случае пожара - огнетушители ii-й очереди	РАЗРЯДИТЬ
БИ	В конце пробега проходное освещение	ВКЛЮЧИТЬ
БИ	Электропитание	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - Э	Эвакуацию личного состава	ПРОИЗВЕСТИ

3.19.5. Посадка самолёта с выпущенным шасси, если основная стойка не установилась на замок выпущенного положения

(РЛЭ 5.9.7)

КВС - БИ	Убедиться визуально в выпущенном положении основной стойки шасси по закрытым передним створкам	
КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» и принятое решение	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Разрешение на посадку	ПОЛУЧИТЬ
КВС - БИ	Переключатель «уборка-выпуск» шасси в положение «ВЫПУСК» до завершения полёта	ПЕРЕВЕСТИ
КВС - БИ	Автомат растормаживания колёс	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - Э	Нормальный заход на посадку на бетонную или грунтовую ВПП	ВЫПОЛНИТЬ
КВС	Посадку с минимальной перегрузкой	ОБЕСПЕЧИТЬ
	Не допуская крен в сторону основной стойки шасси, не установившейся на замок выпущенного положения	
КВС	Плавное торможение колёс без импульса	ПРОИЗВЕСТИ
КВС	ВПП, не отпуская полностью тормозную педаль со стороны стойки шасси, не стоящей на замке	ОСВОБОДИТЬ
КВС	Самолёт после освобождения ВПП	ОСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Двигатель со стороны не стоящей на замке стойки шасси	ОСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	После прекращения вращения винта остановленного двигателя и установки под плоскость подъёмника останов второго двигателя	ВЫПОЛНИТЬ
КВС - БИ	Электропитание	ВЫКЛЮЧИТЬ

3.20 Вынужденная посадка самолёта на воду

(РЛЭ 5.10)

	После принятия решения о вынужденной посадке на воду:	
ВП	Радиомаяк ARTEX C406-1 в рабочий режим, для чего установить переключатель "ON-ARM" на пульте управления в положение "ON"	ПЕРЕВЕСТИ
КВС - Э	Точные координаты самолёта	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Сигнал бедствия, сообщение о времени и месте посадки службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
КВС - ВП	На частоте 500 кгц сигнал «SOS» для приёма морскими судами	ПЕРЕДАТЬ
КВС - ВП	Радиомаяк ELT	ВКЛЮЧИТЬ
КВС, Э	Пассажирам о предстоящей посадке на воду.	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ*
КВС	Бортпроводника и дать ему указания произвести подготовку пассажиров к посадке на воду	ВЫЗВАТЬ
ВП	Светосигнальное табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	ВКЛЮЧИТЬ
КВС	Светосигнальное табло «ВЫХОД»	ВКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	На высоте 400-500 метров кабину	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
БП	Пассажирам о предстоящей вынужденной посадке на воду и наличии на самолете необходимого аварийно-спасательного оборудования, о порядке его применения, о порядке эвакуации из самолета через аварийные выходы	СООБЩИТЬ**
БП	Паники среди пассажиров	НЕ ДОПУСКАТЬ
БП	пять физически крепких пассажиров для помощи каждому из членов экипажа на надувных спасательных плотках.	ОТОБРАТЬ И ПРОИНСТРУКТИРОВАТЬ

Внимание: посадку производить по возможности ближе к берегам (кораблям), вдоль гребней волн (ветер до 15 м/с) или на восходящий склон (ветер более 15 м/с)

* - Стандартный текст информации:

«Внимание! Говорит командир воздушного судна. Через ... минут наш самолет произведет посадку на воду. На борту имеются спасательные жилеты и необходимое аварийно-спасательное оборудование. Мы предупредили спасательную службу и она принимает необходимые меры. Сохраняйте полное спокойствие, оставайтесь на своих местах, точно выполняйте все указания членов экипажа, включая бортпроводника»

** - Стандартный текст обращения бортпроводника к пассажирам:

«Перед посадкой Вы должны выполнить следующие требования:

- снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авторучки, ножи, зажигалки; снять обувь на высоком каблуке;
- расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду;
- надеть спасательный жилет и не надувать его в самолете;
- установить спинки кресел в вертикальное положение, застегнуть и затянуть привязные ремни.

За несколько секунд до посадки будет дана команда «Внимание посадка!» По этой команде вы должны:

- принять фиксированную позу: пассажиры, сидящие в первом ряду кресел по полету -положить голову на колени, руками обхватить колени, ноги поставить перпендикулярно полу;
- пассажиры, сидящие в остальных рядах кресел -опереться скрещенными руками о спинку впереди стоящего кресла, голову положить на руки;
- накрыться с головой имеющимися на борту пледами и шерстяной одеждой для защиты от огня при возможном пожаре;
- оставаться в этом положении до полной остановки самолета;
- только после остановки самолета расстегнуть привязные ремни и, оставаясь на своем месте, ожидать команды «Эвакуироваться».

По команде «Эвакуироваться» вы должны:

- покинуть самолет, следуя указаниям членов экипажа. Вещи с собой не брать
- надуть спасательные жилеты по команде КВС или бортпроводника

При покидании самолета необходимо:

- сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды;
- пользоваться только тем выходом, который будет указан.

Благодарю за внимание».

КВС	Заход на посадку с убраным шасси и полностью выпущенными закрылками	ВЫПОЛНИТЬ
КВС - БИ	РУ19А-300, все лишние приборы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	На питание от аварийной шины (посадка днём)	ПЕРЕЙТИ
КВС - БИ	На Н = 15-10 м одновременный останов двигателей кранами гидроостанова	ПРОИЗВЕСТИ
КВС	Самолёт от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
КВС	Выравнивание на высоте 8-10 метров	НАЧАТЬ
КВС	Нормальное посадочное положение без крена	СОЗДАТЬ

Внимание: ночью посадку выполнять с работающим РУ19А-300, включённым переключателем аварийного питания в положении «осн. Шина». На высоте 150-100 м включить фары и всё внимание сосредоточить на определении начала высоты выравнивания самолёта, выдерживая вертикальную скорость снижения 0,5-1 м/с, не допускать потери скорости и удара самолёта об воду. После приводнения выключить РУ19А-300 и обесточить самолёт

После приводнения самолёта

КВС	Крен самолёта (левый или правый)	ОПРЕДЕЛИТЬ
КВС - Э	Двери и аварийные люки	ОТКРЫТЬ
КВС - Э	Аварийно-спасательные средства	ВЫБРОСИТЬ
КВС	Эвакуацией и посадкой экипажа и людей на плавсредства	РУКОВОДИТЬ
КВС - Э	Плоты на 50-100 м от самолёта	ОТВЕСТИ
КВС - Э	Аварийные средства связи и сигнализации	ПРИМЕНИТЬ
БП	Пассажиры для посадки на надувные спасательные плоты.	ПОДГОТОВИТЬ
БП	Очередность посадки пассажиров на плоты.	УСТАНОВИТЬ
БП	В кабине предметы, которые могут упасть	ЗАКРЕПИТЬ
БП, ШТ, БИ	Плоты	ПОДГОТОВИТЬ
БП	Проходы от занавесей и имущества	ОСВОБОДИТЬ
ВП	Блок ELT аварийного радиомаяка KANNAD 406 AS на плот	ПЕРЕДАТЬ

3.21 Полет и посадка с открытым грузовым люком

(РЛЭ 5.11.)

КВС	Скорость полета не более 350 км/ч	ВЫДЕРЖИВАТЬ
КВС, ВП	Кабрирующий момент при полете	ПАРИРОВАТЬ
КВС	Снижение с $\delta=38^\circ$ на скорости большей рекомендованной на 10 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ
КВС	Сокращение участка выдерживания на 200-250 м	УЧЕСТЬ
КВС	Посадку на три стойки шасси на скорости 200-225 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ

Внимание: посадку выполнять с посадочной массой не более 22 т

3.22 Вынужденная посадка на сушу

(РЛЭ 5.12.)

Вынужденная посадка самолета вне аэродрома производится только на фюзеляж.

Основной задачей экипажа в случае вынужденной посадки является обеспечение безопасности пассажиров при приземлении самолета и эвакуации пассажиров из самолета, а в безлюдной местности создание условий для дальнейшего существования до получения внешней помощи.

	После принятия решения о вынужденной посадке на сушу:	
ВП	Радиомаяк ARTEX C406-1 в рабочий режим, для чего установить переключатель "ON-ARM" на пульте управления в положение "ON"	
КВС - Э	Точные координаты самолёта	УСТАНОВИТЬ
ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
ВП	Сигнал бедствия, сообщение о времени и месте посадки службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
КВС	Экипаж и личный состав к посадке и эвакуации	ПОДГОТОВИТЬ
КВС	Бортпроводника и дать ему указания провести подготовку пассажиров к вынужденной посадке	ВЫЗВАТЬ
КВС-Э	Пассажиров о предстоящей вынужденной посадке	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ*
КВС, ВП	Светосигнальные табло «НЕ КУРИТЬ.ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ», «ВЫХОД»	ВКЛЮЧИТЬ
БП	Пассажиров о предстоящей вынужденной посадке и наличии на самолете необходимого аварийно-спасательного оборудования, о порядке его применения, о порядке эвакуации из самолета через двери и люки, об особенностях выхода через двери и люки по правилу: «Сначала нога, затем голова».**	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ**
БП	Меры к недопущению паники среди пассажиров.	ПРИНЯТЬ
БП	пять человек из числа физически крепких пассажиров -по два человека в помощь бортпроводнику и бортмеханику и одного в помощь второму пилоту.	ОТОБРАТЬ И ПРОИНСТРУКТИРОВАТЬ
БП	чтобы по команде КВС «ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!» пассажиры застегнули привязные ремни, приняли рекомендуемые позы, сняли обувь на высоком каблуке.	ПРОВЕРИТЬ
БП	попыток открытия аварийных выходов в полете пассажирами.	НЕ ДОПУСКАТЬ
КВС - ВП	На высоте 400-500 м скв	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Кабину	РАЗГЕРМЕТИЗИРОВАТЬ
КВС, ВП	Форточки	ОТКРЫТЬ
КВС - Э	На предпосадочной прямой бортовые люки и входную дверь	ОТКРЫТЬ
КВС, ВП	Форточки	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	РУ19А-300, все лишние приборы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	На питание от аварийной шины (посадка днём)	ПЕРЕЙТИ
КВС - БИ	Одновременный останов двигателей кранами гидроостанова на n = 15-10 м	ПРОИЗВЕСТИ
КВС	Самолет от кабрирования	УДЕРЖАТЬ
КВС	Самолет на фюзеляж с нормальным посадочным положением	ПРИЗЕМЛИТЬ
КВС	Направление отклонением педалей	ВЫДЕРЖИВАТЬ
КВС - БИ	Систему пожаротушения после остановки самолета	ПРИМЕНИТЬ
КВС - БИ	Самолет	ОБЕСТОЧИТЬ
КВС	Эвакуацию личного состава	ПРОИЗВЕСТИ
ВП	Блок ELT аварийного радиомаяка KANNAD 406 AS	ЗАБРАТЬ

Внимание! Ночью посадку выполнять с работающим РУ19А-300, включённым переключателем аварийного питания в положении «осн. Шина». На высоте 150-100 м включить фары.

* - Стандартный текст информации:

«ВНИМАНИЕ! Говорит командир воздушного судна. Самолет неисправен, возможна вынужденная 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, включая бортпроводника».

**** - Стандартный текст обращения бортпроводника к пассажирам:**

«Перед посадкой Вы должны выполнить следующие требования:

- снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авто-ручки, ножи, зажигалки; снять обувь на высоком каблуке;
- расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду;
- установить спинки кресел в вертикальное положение, застегнуть и затянуть привязные ремни.

За несколько секунд до посадки будет дана команда «Внимание посадка!». По этой команде вы должны:

- принять фиксированную позу: пассажиры, сидящие в первом ряду кресел по полету -положить голову на колени, руками обхватить колени, ноги поставить перпендикулярно полу;
- пассажиры, сидящие в остальных рядах кресел -опереться скрещенными руками о спинку впереди стоящего кресла, голову положить на руки;
- накрыться с головой имеющимися на борту пледами и шерстяной одеждой для защиты от огня при возможном пожаре;
 - оставаться в этом положении до полной остановки самолета;
 - только после остановки самолета расстегнуть привязные ремни и, оставаясь на своем месте, ожидать команды «Эвакуироваться».

По команде «Эвакуироваться» вы должны:

-покинуть самолет, следуя указаниям членов экипажа. Вещи с собой не брать.

При покидании самолета необходимо:

- сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды;
- пользоваться только тем выходом, который будет указан.

Благодарю за внимание».

3.23 Пожар в отсеках гондол двигателя АИ-24ВТ

(РЛЭ 5.2.1.)

При возникновении пожара в одном из отсеков двигателя АИ-24ВТ (загорится соответствующая красная лампа-кнопка) первая очередь срабатывает автоматически.

КВС - ВП	Автопилот (если он был включён)	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ
ШТ ВП	Минимальную безопасную высоту в районе полета	СООБЩИТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Сигнал бедствия, сообщение о пожаре и принятое решение службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
КВС - БИ	Воздушный винт двигателя, расположенного в горящей мотогондole, кнопкой КФЛ	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Флюгирование аварийным гидроостановом	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
КВС - БИ	Подкачивающий насос полукрыла с остановленным двигателем	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Генераторы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Руд в положение «0°» по УПРТ	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Переключатель «СТОП-КРАН» в положение «ЗАКРЫТО»	УСТАНОВИТЬ
БИ	Проверку ликвидации пожара через 15 с после срабатывания 1 очереди	ПРОИЗВЕСТИ

Если пожар не ликвидирован:

КВС - БИ	Кнопку «ОГНЕТУШ. 2 ОЧЕРЕДИ»	НАЖАТЬ
БИ	Проверку ликвидации пожара не ранее чем через 15 с	ПРОИЗВЕСТИ

Внимание! При пожаре в правой мотогондole выключить ру-19а-300 (если он был включен). Переключатель «створка ру19» установить в положение «закрыто» на самолётах с воздухозаборником в верхней части мотогондолы.

3.24 Пожар в отсеке двигателя РУ19А-300

(РЛЭ 5.2.2)

Признаки отказа:

- горит лампа-кнопка «ПОЖАР РУ19»;
- автоматически срабатывает первая очередь огнетушителей в отсек РУ19А-300;
- визуально обнаружены дым, пламя в отсеке РУ19А-300.

КВС - БИ	Двигатель РУ19А-300	ОСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Перекрывной кран топлива РУ19А-300	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Проверку автоматического срабатывания первой очереди огнетушителей	ВЫПОЛНИТЬ
КВС - БИ	Генератор ГС-24Б	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Сигнал бедствия, сообщение о пожаре и принятое решение службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
БИ	Через 15 с после срабатывания первой очереди проверку ликвидации пожара	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - БИ	Если пожар не ликвидирован, кнопку «ОГНЕТУШИТ. 2 ОЧЕРЕДИ»	НАЖАТЬ
КВС - Э	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ
ШТ ВП	Минимальную безопасную высоту в районе полета	СООБЩИТЬ

Внимание! При одновременном пожаре на правом двигателе выполняются рекомендации процедур № 28 и 29.

3.25 Пожар внутри двигателя АИ-24ВТ

(РЛЭ 5.2.3.)

- Признаки пожара:
- гудит сирена
 - горит светосигнализатор «пожар внутри лев. Двиг.» или «пожар внутри прав. Двиг.»
 - визуально обнаружены дым, пламя на двигателе

КВС - ВП	Автопилот (если он был включён)	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ
ВП (ШТ)	Минимальную безопасную высоту в районе полета	СООБЩИТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Сигнал бедствия, сообщение о пожаре и принятое решение службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
КВС - БИ	Воздушный винт двигателя, расположенного в горящей мотогондоле, кнопкой КФЛ	ЗАФЛЮГИРОВАТЬ
КВС - БИ	Флюгирование аварийным гидроостановом	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
КВС - БИ	Кнопку «ОГНЕТУШ.ВНУТР. ЛЕВ.(ПРАВ.) ДВИГ.»	НАЖАТЬ
КВС - БИ	Подкачивающий насос полукрыла с остановленным двигателем	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС - БИ	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Генераторы	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС - ВП	Отбор воздуха	ЗАКРЫТЬ
КВС - БИ	Руд в положение «0°» по УПРТ	УСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Переключатель «СТОП-КРАН» в положение «ЗАКРЫТО»	УСТАНОВИТЬ
БИ	Не ранее чем через 15 с проверку ликвидации пожара	ПРОИЗВЕСТИ

Если пожар не ликвидирован необходимо срочно произвести вынужденную посадку на ближайший аэродром или на любую пригодную площадку.

3.26 Пожар в отсеках крыла

(РЛЭ 5.2.4.)

- Признаки пожара:
- горит кнопка-лампа «ПОЖАР ЛЕВ.(ПРАВ.) КР.»;
 - гудит сирена;
 - гаснут три жёлтых светосигнализатора контроля разрядки огнетушителей.

В случае возникновения пожара в отсеках крыла первая очередь пожаротушения срабатывает автоматически.

КВС - ВП	Автопилот (если он был включён)	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ
ВП (ШТ)	Минимальную безопасную высоту в районе полета	СООБЩИТЬ
КВС - ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Сигнал бедствия, сообщение о пожаре и принятое решение службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
БИ	Не ранее чем через 15 с проверку ликвидации пожара	ПРОИЗВЕСТИ

Если пожар не ликвидирован:

КВС - БИ	Кнопку «ОГНЕТУШ. 2 ОЧЕРЕДИ»	НАЖАТЬ
БИ	Не ранее чем через 15 с проверку ликвидации пожара	ПРОИЗВЕСТИ

Если пожар не ликвидирован, необходимо срочно произвести вынужденную посадку на ближайший аэродром или на любую пригодную площадку.

3.27 Пожар в кабине экипажа или пассажирском салоне

(РЛЭ 5.2.7.)

При появлении дыма или запаха гари в салоне или в грузовом отсеке, бортмеханик или член экипажа, обнаруживший дым, запах гари немедленно сообщает об этом КВС.

Бортмеханик и член экипажа по указанию КВС приступают к обнаружению и ликвидации источника дыма, при этом используя ручной огнетушитель и при необходимости дымозащитную маску ЛП-2 с переносным кислородным блоком КБ-3.

КВС	Управление второму пилоту	ПЕРЕДАТЬ
КВС	Маску ДКМ-1М	НАДЕТЬ
ВП	Управление	ПРИНЯТЬ
КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» сообщение о случившемся	ПЕРЕДАТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Экстренное снижение до безопасной высоты	ПРОИЗВЕСТИ
ВП (ШТ)	Минимальную безопасную высоту в районе полета	ДОЛОЖИТЬ
ВП	Маску ДКМ-1М	НАДЕТЬ
БИ	Маску ДКМ-1М	НАДЕТЬ

После экстренного снижения:

БИ	КБ-3 с присоединенной маской ЛП-2 с места установки снять и укрепить на себе
БИ	Источник дыма установить и принять меры к его ликвидации, используя ручной огнетушитель

Для ликвидации источника дыма:

А) если источником загорания (дыма) являются неисправности электрической сети или потребителей электроэнергии:

КВС-Э	После определения источника загорания неисправное оборудование и его автомат защиты немедленно	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС-Э	При необходимости ручной огнетушитель	ПРИМЕНИТЬ
КВС-Э	В случае если дымление не прекратилось, все генераторы постоянного и переменного тока	ВЫКЛЮЧИТЬ
КВС-Э	После прекращения дымления, если источник загорания четко определен и пожар ликвидирован, включить генераторы, контролируя при этом отсутствие повторного загорания в зоне повреждений.	

В) если источником дыма является система кондиционирования:

КВС - ВП	Магистраль через которую поступает дым	ВЫКЛЮЧИТЬ
----------	--	-----------

При интенсивном заполнении кабины экипажа дымом применить ускоренную вентиляцию (на $n < 4200$ м), для этого необходимо:

КВС-ВП	На установившейся высоте при скорости полета $v_{пр}=300$ км/ч отбор воздуха от двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС-ВП	Разгерметизацию кабины	ПРОИЗВЕСТИ
КВС-ВП	Выключатель «аварийный сброс давления»	ВКЛЮЧИТЬ
КВС-ВП	После выравнивания давления ($\Delta p=0$) правую форточку кабины экипажа со сдвигом назад до отказа	ОТКРЫТЬ
КВС-ВП	ВКЛЮЧИТЬ отбор воздуха от двигателей, доведя величину расхода до максимально возможного	
КВС-Э	Если источник дыма не ликвидирован и имеется непосредственная угроза безопасности полета (жизни пассажиров и экипажа), КВС имеет право принять решение о немедленной вынужденной посадке вне аэродрома	
КВС-Э	Если источник дыма ликвидирован, КВС имеет право, исходя из обстановки на борту, принять решение о вынужденной посадке или продолжении полета до ближайшего аэродрома.	
КВС-Э	Внимание! В случае сильного задымления кабины экипажа заход на посадку и посадку производить с открытой правой форточкой с включенным наддувом.	

При появлении дыма в пассажирском салоне:

Член экипажа или бортпроводник, обнаруживший дым, немедленно сообщает об этом КВС

КВС-БИ (БП)	Приступить к обнаружению и ликвидации источника дыма, используя ручные огнетушители и, при необходимости, маску ЛП-2 с переносным кислородным блоком кб-3
-------------	---

Если источник дыма ликвидирован, КВС принять решение о продолжении полета или вынужденной посадке на ближайший аэродром

Если источник дыма (пожар) в салоне не ликвидирован

КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «ТЕРПЛЮ БЕДСТВО» сообщение о случившемся	ПЕРЕДАТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Экстренное снижение до безопасной высоты	ПРОИЗВЕСТИ
ВП (ШТ)	Минимальную безопасную высоту в районе полета	ДОЛОЖИТЬ
КВС-БИ (БП)	В процессе снижения все меры для ликвидации источника дыма	ПРИНЯТЬ
КВС-ВП	Для уменьшения задымленности салонов расход воздуха при исправной системе кондиционирования до максимального	УВЕЛИЧИТЬ
КВС	Если в процессе снижения источник дыма не ликвидирован, КВС имеет право, исходя из обстановки на борту, принять решение о вынужденной посадке вне аэродрома или о продолжении полета до ближайшего аэродрома.	

Примечание:

1. Ликвидацией пожара в пассажирском салоне по команде КВС занимаются бортинженер и бортпроводник. При ликвидации пожара они при необходимости используют переносное кислородное оборудование.
2. В случае интенсивного заполнения пассажирского салона дымом для наиболее быстрого его удаления экипажу произвести разгерметизацию кабины и довести величину расхода воздуха до максимального.

Пожар в багажных помещениях

При возникновении пожара в багажных помещениях член экипажа, обнаруживший пожар, должен немедленно доложить КВС о пожаре.

КВС - ВП	Код 7700 на ответчике и ПУ TCAS	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Службе ОВД сигнал «терплю бедствие» сообщение о случившемся	ПЕРЕДАТЬ
КВС - ВП	На ПУ TCAS режим «TA ONLY»	УСТАНОВИТЬ
КВС	Экстренное снижение до безопасной высоты	ПРОИЗВЕСТИ
ВП (ШТ)	Минимальную безопасную высоту в районе полета	ДОЛОЖИТЬ
КВС-БИ-БП	Используя ручные огнетушители и при необходимости, маску ЛП-2 с кислородным блоком КБ-3 к ликвидации пожара	ПРИСТУПИТЬ

Если в процессе экстренного снижения источник пожара не ликвидирован и имеется непосредственная угроза безопасности полета, жизни пассажиров и экипажа, КВС имеет право принять решение о немедленной вынужденной посадке вне аэродрома.

Если в процессе снижения пожар ликвидирован, КВС имеет право, исходя из обстановки на борту, принять решение о вынужденной посадке вне аэродрома или о продолжении полета до ближайшего аэродрома.

3.28 Пожар на земле

(РЛЭ 5.2.6.)

КВС - БИ	Работающие двигатели	ОСТАНОВИТЬ
КВС - БИ	Пожарное оборудование самолёта для тушения пожара	ПРИМЕНИТЬ
КВС	Диспетчеру о случившемся	ДОЛОЖИТЬ
КВС - Э	При задымленности кабины дымозащитные маски и переносные кислородные приборы	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
КВС - Э	Эвакуацию людей из самолёта с использованием аварийных выходов и средств	ПРОИЗВЕСТИ
КВС - Э	При эвакуации пассажиров и ликвидации пожара на земле дымозащитные маски ДКМ-1М, МКП-1Т (для пассажиров в случае необходимости), кислородный блок БКП-2-2-210, огнетушители ОП-1-2-20-30	ИСПОЛЬЗОВАТЬ

3.29 Разгерметизация кабины

(РЛЭ 5.3)

Признаки разгерметизации:

- горят табло «кислород» и светосигнализаторы «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ НА $H \geq 3000$ М»;
- увеличение «высоты» и уменьшение перепада давления в кабине по УВПД;
- кабинный вариометр показывает «подъем»

КВС - Э	Кислородные маски	НАДЕТЬ
ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
ВП	Сигнал бедствия, сообщение о разгерметизации и необходимости изменения высоты полёта службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
ВП (ШТ)	Минимальную безопасную высоту в районе полета	СООБЩИТЬ
КВС	Решение о завершении полёта	ПРИНЯТЬ
БП	Состояние здоровья пассажиров	ОЦЕНИТЬ
БП	Необходимую помощь пассажирам	ОКАЗАТЬ
БП	КВС	ДОЛОЖИТЬ
КВС	Экстренное снижение до $H=4000$ м или ниже, но не ниже безопасной высоты	ПРОИЗВЕСТИ
ВП	Отбор воздуха от двигателей	НЕ ВЫКЛЮЧАТЬ

3.30 Отказ двух стартер-генераторов (РЛЭ 5.13)

Признаки отказа:

- отключились потребители электроэнергии;
- загорелись табло «аварийное питание 27в» на щитке бортрадиста и центральной приборной доске пилотов;
- вольтметры не показывают напряжения на основных шинах 27в, 36 в;
- амперметры аккумуляторных батарей показывают ток нагрузки.

КВС - БИ	Если автоматическое переключение на питание аварийной шины не произошло, переключатель «АВТОМ. ОСН. ШИНА - РУЧНОЕ» в положение «РУЧНОЕ»	УСТАНОВИТЬ
БИ	УБЕДИТСЯ, что потребители переменного тока 115 в 400 гц питаются от генератора ГО16ПЧ8	
БИ	Автоматический переход потребителей переменного тока 36 в 400 гц на питание от трансформатора ТС-310СО4А по загоранию жёлтого светосигнализатора на щитке бортрадиста	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ
БИ	Если автоматического переключения не произошло, переключатель питания 36 в 400 гц в положение «РЕЗЕРВ»	УСТАНОВИТЬ
ВП	Код 7700	УСТАНОВИТЬ
ВП	Сообщение о происшедшем и принятое решение службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ

Внимание!

1. От аккумуляторов обеспечивается питание потребителей аварийной шины в течение 20-25 мин.
2. При отказе одного (двух) СТГ необходимо запустить РУ19А-300 и включить ГС-24Б. Запуск РУ19А-300 от аккумуляторных батарей осуществляется при отказе обоих СТГ. Разрешается не более двух попыток запуска в течение первых 5 мин полёта при питании потребителей от аварийной шины.

3.31 Действия экипажа при отказе системы ПРТ-24А (РЛЭ 5.14)

Признаки отказа:

- колебания стрелки вольтметра «ПОЛОЖЕНИЕ ВАЛА ИМ-24» при фиксированном положении РУД;
- горит или мигает светосигнализатор «ИМ-24 ЗАТОРМОЖЕН» системы ПРТ (при нормальной температуре газов за турбиной);
- изменение давления масла по ИКМ более ± 10 кгс/см²;
- изменение температуры газов за турбиной, давления топлива и частоты вращения ротора более $\pm 1\%$

КВС - БИ	Руд до падения напряжения по вольтметру «ПОЛОЖЕНИЕ ВАЛА ИМ-24» до 0-0,2 в и погасания светосигнализатора «ИМ-24 ЗАТОРМОЖЕН», но не ниже 22° по УПРТ, плавно	УБРАТЬ
КВС - БИ	Неисправную систему ПРТ	ОТКЛЮЧИТЬ
БИ	Параметры работы двигателя (давление масла ИКМ, температуру газов за турбиной, давление топлива и частоту вращения ротора)	КОНТРОЛИРОВАТЬ
Внимание! Если отключение системы ПРТ не прекращает колебания параметров работы двигателя, необходимо остановить двигатель с флюгированием воздушного винта.		
КВС - БИ	В полёте и при заходе на посадку давление ИКМ двигателя с отключённой системой ПРТ равным давлению ИКМ двигателя с неисправной системой	ВЫДЕРЖИВАТЬ

3.32 Полёты в условиях турбулентности, сдвига ветра и грозовой деятельности

(РЛЭ 5.15)

Преднамеренно входить в мощные кучево-дождевые и грозовые облака запрещается.

Полёт под кучево-дождевыми облаками в зоне осадков с неисправным радиолокатором запрещается.

А. Полёт в условиях турбулентности

КВС - Э	Привязные ремни экипажу и пассажирам	ПРИСТЕГНУТЬ
КВС	При слабой болтанке самолёт без раскочки	ПИЛОТИРОВАТЬ
КВС	Эволюций самолёта с большим креном и кабрированием, резких движений штурвалом	ИЗБЕГАТЬ
КВС	Развороты с креном не более 10°	ВЫПОЛНЯТЬ

Б. При попадании в зону болтанки с приростом $\Delta y > \pm 0,5$:

КВС	Автопилот, если он был включен	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС	Скорость полёта 330-360 км/ч	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Сообщение о метеоусловиях и принятое решение службе ОВД	ПЕРЕДАТЬ
КВС	По согласованию с диспетчером самолёт из зоны сильной болтанки	ВЫВЕСТИ

Внимание! Под воздействием вертикальных порывов возможен выход на большие углы атаки. Следите за показаниями АУАСП-24КР. Запоздалое вмешательство в управление при выходе на большие углы атаки может привести к сваливанию самолёта

В. Полёт в условиях сдвига ветра

КВС-ВП (Ш)	Перед заходом на посадку информацию о скорости и направлении ветра на $n=100$ м и $n=0$ м	СРАВНИТЬ
КВС-ВП (Ш)	Величину и характер сдвига ветра	ОЦЕНИТЬ
КВС - Э	При сдвиге ветра меньше 5 м/с на 100 м высоты посадку на рекомендованной скорости	ВЫПОЛНИТЬ
КВС	При сдвиге ветра 5 м/с и больше на 100 м высоты скорость на посадке на 10-20 км/ч больше рекомендованной	ВЫДЕРЖАТЬ
КВС	Если для удержания самолёта на глиссаде режим работы двигателей увеличен до номинального или скорость снижения самолёта по вариометру превышает установленную величину больше, чем на 3 м/с уход на второй круг	ПРОИЗВЕСТИ

Г. Полёт в условиях грозовой деятельности

КВС-ВП (Ш)	Обходить обнаруженные в полёте бортовым радиолокатором кучево-дождевые облака на удалении не меньше 15 км от ближайшей границы засветки или с превышением не меньше 500 м над верхней границей, а обнаруженные визуально грозовые очаги на удалении не меньше 10 км	
КВС-ВП (Ш)	Производить пересечение фронтальной облачности с отдельными грозовыми очагами на расстоянии между границами засветок на экране бортового радиолокатора не меньше 50 км	

3.33 Особенности пилотирования самолёта на больших углах атаки

(РЛЭ 5.16)

Выход самолёта на большие углы атаки возможен при попадании самолёта в зону сильной болтанки и при грубых ошибках в технике пилотирования, как то:

- уменьшение скорости полёта до скорости сваливания;
- создание значительной положительной перегрузки отклонением штурвала на себя.

АУАСП обеспечивает своевременное предупреждение о приближении самолёта к режиму сваливания.

Табло «критич. Режим» загорается при достижении перегрузки 2,2 или угла атаки меньшего, чем критический:

- на 2 град. - полётная конфигурация;
- на 5 град. - взлётная конфигурация;
- на 4 град. - посадочная конфигурация.

При запоздалом вмешательстве в управление возможно сваливание самолёта с опусканием носа, кренением на крыло и потерей высоты. Потеря высоты для вывода из сваливания составляет 100-300 м.

При несвоевременных и ошибочных действиях пилота возможен вход самолёта в штопор.

А. При загорании табло «КРИТИЧ. РЕЖИМ» или появлении предупредительной тряски на всех режимах полёта:

КВС	Сохраняя руль направления и элероны в нейтральном положении, штурвал от себя	ОТКЛОНИТЬ
КВС	Самолёт на углы атаки до погасания табло «КРИТИЧ. РЕЖИМ» и прекращения предупредительной тряски (не превышая ограничений по скорости)	ПЕРЕВЕСТИ

Б. Для вывода самолёта из сваливания:

КВС	Сохраняя руль направления и элероны в нейтральном положении, немедленно штурвал от себя	ОТКЛОНИТЬ
КВС	Скорость на 15-20 км/ч	УВЕЛИЧИТЬ
КВС	Крен самолёта плавно	УСТРАНИТЬ
КВС	Не превышая ограничений по скорости, перегрузке и углу атаки, самолёт в горизонтальный полёт	ВЫВЕСТИ

В. Для вывода самолёта из штопора:

КВС	Полностью руль направления против вращения самолёта	ОТКЛОНИТЬ
КВС	Элероны в нейтральное положение	УСТАНОВИТЬ
КВС - ВП	Через 0,5-1 виток после отклонения руля направления штурвал от себя полностью	ОТКЛОНИТЬ
КВС	Руль направления в нейтральное положение после прекращения вращения самолёта	УСТАНОВИТЬ
КВС	Не превышая ограничений по скорости, перегрузке и углу атаки, самолёт в горизонтальный полёт	ВЫВЕСТИ

Примечание: характеристики установившегося нормального штопора:

- угол атаки - $26^{\circ} \div 46^{\circ}$;
- угловая скорость вращения - $65 \div 120$ град/сек
- время витка - $5,5 \div 3$ с;
- вертикальная скорость снижения - $82 \div 115$ м/с.

3.34 Отказ в полёте двух авиагоризонтов

(РЛЭ 5.19)

КВС	Автопилот, если он был включен	ОТКЛЮЧИТЬ
КВС	Не пользуюсь показаниями отказавших авиагоризонтов, прямолинейный полёт без скольжения по ЭУП-53 с контролем по исправному авиагоризонту	УСТАНОВИТЬ

Примечание: при снижении по глиссаде без видимости земли уйти на второй круг.

КВС - ВП	ОПРЕДЕЛИТЬ при загорании светосигнализаторов всех авиагоризонтов исправный авиагоризонт путём сравнения показания с ЭУП-53, считая исправным тот, показания которого совпадают с ЭУП-53	
КВС - ВП	Неисправные авиагоризонты и БКК-18	ОТКЛЮЧИТЬ

Примечание: светосигнализатор отказа включенного авиагоризонта при этом погаснет

КВС - ВП	УБЕДИТЬСЯ в правильности показаний включенного (исправного) авиагоризонта, сравнив его показания с ЭУП-53	
КВС - ВП	Пилотирование самолёта по исправному авиагоризонту с контролем по ЭУП-53	ОСУЩЕСТВЛЯТЬ
КВС	При необходимости управление самолётом второму пилоту	ПЕРЕДАТЬ
КВС	Решение о завершении полёта в зависимости от метеоусловий и характера отказа	ПРИНЯТЬ
КВС - ВП	Диспетчеру о принятом решении	СООБЩИТЬ

3.35 Перечень допустимых отказов Skyrouter

ПЕРЕЧЕНЬ ДОПУСТИМЫХ ОТКАЗОВ И НЕИСПРАВНОСТЕЙ САМОЛЁТА Ан-26, С КОТОРЫМИ РАЗРЕШАЕТСЯ ЗАВЕРШЕНИЕ РЕЙСА ДО АЭРОПОРТА БАЗИРОВАНИЯ, Приложение 1 к Дополнению к РЛЭ

К. Радиооборудование

№ з.п.	Неисправность	Дополнительные условия для полета на базовый аэродром
1	Неисправность блока HE7200A-BB2327	Допускается эксплуатация самолета. Эксплуатация не ограничивается перелетом на базовый аэродром. - Рядом с блоком HE100A установить табличку/бирку с предупреждением о неработающем оборудовании. - При снятии неисправного блока кабели подключения должны быть заглушены и надежно зафиксированы.
2	Неисправность блока HE100A	Допускается эксплуатация самолета. Эксплуатация не ограничивается перелетом на базовый аэродром. - Рядом с блоком установить табличку/бирку с предупреждением о неработающем оборудовании. - При снятии неисправного блока кабели подключения должны быть заглушены и надежно зафиксированы. - Ниша на панели снятого оборудования должна быть закрыта технологической панелью- заглушкой.
3	Неисправность блока РТА12-100	Допускается эксплуатация самолета. Эксплуатация не ограничивается перелетом на базовый аэродром. - Рядом с блоком установить табличку/бирку с предупреждением о неработающем оборудовании. - При снятии неисправного блока кабели подключения должны быть заглушены и надежно зафиксированы. - Ниша на панели снятого оборудования должна быть закрыта технологической панелью- заглушкой.

3.36 Порядок ведения радиосвязи в чрезвычайных обстоятельствах.

Состояние бедствия и состояние чрезвычайности определяются как:

а) бедствие - состояние, при котором есть серьезная, или непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

б) чрезвычайность - состояние, при котором не требуется оказание немедленной помощи, но необходима немедленная передача информации.

Сигналом состояния бедствия служит фраза "Терплю бедствие" (при международных полетах - "МЭЙДЕЙ"), сигналом чрезвычайности - слово "ПАН".

Сообщение о бедствии имеет приоритет над всеми другими передачами, а сообщение о чрезвычайности преобладает над всеми сообщениями, кроме сообщения о бедствии.

Экипажи, использующие сигнал бедствия, или чрезвычайности, должны вести передачу сообщения медленно и четко, чтобы избежать ненужных повторений.

При необходимости передачи сигнала о бедствии командир воздушного судна (или по его указанию член экипажа) включает сигнал 7700.

Воздушное судно, терпящее бедствие, передает сигнал бедствия в случаях:

- Отказа двигателя (двигателей);
- Пожара на воздушном судне;
- Потери ориентировки;
- Потери радиосвязи;
- Потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;
- Нападения на экипаж (пассажиров);
- Вынужденной посадки вне аэродрома;
- Экстренного снижения.

Сообщение о бедствии по возможности включает в себя следующие элементы, которые передаются в ниже приведенном порядке:

- "ТЕРПЛЮ БЕДСТВИЕ" (при международных полетах - "МЭЙДЭЙ") – повторяется трижды;
- Позывной диспетчерского пункта;
- Позывной воздушного судна;
- Характер бедствия;
- Решение командира воздушного судна и действия экипажа;
- Местоположение воздушного судна;
- эшелон (высота), курс и скорость полета;
- любая другая полезная информация и сведения, которые могли бы способствовать спасательным работам и выяснению причины происшествия.

3.37 Действия экипажа при возникновении чрезвычайных обстоятельств при полёте в зоне B-RNAV

При возникновении чрезвычайных обстоятельств при полете в зоне B-RNAV (обход опасных метеообразований и парирование непреднамеренных сближений воздушных судов) сохранять информацию о текущих координатах местоположения самолета относительно ЛЗП для последующего выхода по согласованию с диспетчером УВД на ЛЗП или в очередной ППМ. .

Использовать режим управления от рукоятки «Разворот» при полете по оперативному маршруту в режимах СНС:

- Выход на ЛЗП;
- «прямо на» (кратчайшее расстояние);
- Параллельное смещение («паралл. маршрут»).

При невозможности использования указанных режимов вследствие отказов СНС КВС сообщает об этом органу УВД фразой «NEGATIVE B-RNAV» и выполняет его указания по продолжению полета.

Для обеспечения надежности выдаваемой информации в аппаратуру через кодер высот АК 350 (датчик барометрической высоты) подается значение барометрической высоты. Статическое давление в кодер подается от линии статического давления штурмана.

Информация, вырабатываемая аппаратурой, отображается на экране приемника, а информация об отклонении от ЛЗП выдается на КППМ летчиков.

Для обеспечения коммутации и индикации сигналов, вырабатываемых аппаратурой, в кабине экипажа установлены:

а) Переключатели:

«GPS-КМП» – для подключения к КППМ левого (правого) летчика сигналов от аппаратуры «Курс МП» (в положении «КМП») или GPS (в положении «GPS»);

«ДЕНЬ-НОЧЬ» - для установки уровня подсвета светосигнальных табло;

б) Светосигнальные табло:

«MSG» – для индикации о наличии предупреждающих сообщений;

«WPT» – для индикации сообщений о подходе;

«GPS»- для индикации о работе КППМ от аппаратуры GPS;

«КМП» - для индикации о работе КППМ от аппаратуры Курс МП;

с) Кнопка «КОНТРОЛЬ ЛАМП» - для проверки исправности ламп светосигнальных табло на рабочих местах штурмана и летчиков;

д) Выключатель «GPS – ОТКЛ» – для включения и отключения электропитания аппаратуры.

Электропитание аппаратуры осуществляется постоянным током аварийной шины через АЗС с трафаретом «GPS», расположенным на щитке АЗС.

3.38 Действия экипажа при отказе основного ответчика TDR-94D

В случае отказа основного ответчика TDR-94D (распознается по: отказу системы СПС с выдачей сигнализации TCAS-Fail и отказу функции ADS-B ответчика с загоранием светосигнализатора “ADS-B Fail”) переходите на резервный ответчик, с помощью переключателя «1/2» на пульте управления (переведите в положение «2»). При этом функции ADS-B Out и EHS работать не будут.

В случае отказа ВБЭ-СВС, являющегося основным источником высоты для ответчика TDR-94D – переходите на резервный источник с помощью переключателя “ALT1 / ALT2”

TABLE OF CONTENTS**ЗМІСТ**

4.	PERFORMANCE	4-3
4.	ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ	4-3

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 4 KE – Частина B1 – 4	PERFORMANCE ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ	Page Стор	2
--	---	--	--------------	---

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

4. PERFORMANCE

See Section 6 of AOM; for Antonov-26B - additionally Section 8 of AOM.

Mass of airplane; see Section 6 of AOM, item 6.3; for Antonov-26B - additionally Section 8 of AOM, item 8.1.2.

Airplane centering; see Section 6 of AOM, item 6.4; for Antonov-26B - additionally Section 8 of AOM, item 8.1.3.

Amount of fuel required for fueling; see Section 6 of AOM, item 6.5.

Meteorological parameters for calculations; see Section 6 of AOM, item 6.6.

Take-off characteristics with engine PY19A-300 operative; see Section 6 of AOM, item 6.7.

Take-off characteristics with engine PY19A-300 inoperative; see Section 6 of AOM, item 6.8.

Clear take-off path with failed engine AI-24BT; see Section 6 of AOM, item 6.9.

Aerodynamic corrections to altimeters, indicators of flight speed and ambient air temperature, see Section 6 of AOM, item 6.10.

Climb modes; see Section 6 of AOM, item 6.11.

Most advantageous altitude of flight; see Section 6 of AOM, item 6.12.

Modes of cruising flight; see Section 6 of AOM, item 6.13.

Descent modes; see Section 6 of AOM, item 6.14.

Calculated parameters required for landing; see Section 6 of AOM, item 6.15.

4. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26; для літака Ан-26Б - додатково розділ 8 КЛЕ

Маса літака, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.3; для літака Ан-26Б - додатково розділ 8 КЛЕ, п. 8.1.2.

Центрівка літака, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.4; для літака Ан-26Б - додатково розділ 8 КЛЕ, п. 8.1.3.

Кількість палива, потрібна для заправки літака, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.5.

Розрахункові метеорологічні параметри, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.6.

Злітні характеристики з працюючим двигуном PY19A-300, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.7.

Злітні характеристики з непрацюючим двигуном PY19A-300, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.8.

Чиста траєкторія злету з двигуном AI-24BT, що відмовив, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.9.

Аеродинамічні поправки до висотомірів, указчиків швидкості і температури зовнішнього повітря, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.10.

Режими набору висоти, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.11.

Найвигідніша висота польоту, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.12.

Режими крейсерського польоту, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.13.

Режими зниження, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.14.

Розрахункові параметри, потрібні для посадки, див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26, п. 6.15.

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 4 KE – Частина B1 – 4	PERFORMANCE ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ	Page Стор	4
--	---	--	--------------	---

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

5.	FLIGHT PLANNING	5-3
5.	ПЛАНУВАННЯ ПОЛЬОТУ	5-3
5.1.	The procedure for calculating the take-off and landing performances depending on the runway state code	5-5
5.1.	Порядок розрахунку злітно-посадкових характеристик в залежності від коду стану ЗПС	5-5

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

5. FLIGHT PLANNING

See Section 6 of AOM

1 It is required at the preflight preparation as per instruction of pilot-in-command:

Co-pilot:

- to select the most advantageous mode of flight taking into account the set flight level (see item 6.12, 6.13). To make sure that at flight above mountain peaks the required safe altitude for over flight of mountain peaks in the case of one engine failure will be provided (see sub-item 5.1.5.1);
- to calculate an amount of fuel, required for refueling of airplane (see item 6.5);
- to calculate parameters required for take-off and landing (see items 6.6, 6.7, 6.9, 6.15), to make sure that are into set limitations. To report the pilot-in-command on results of preparation.
- to calculate the take-off mass of airplane (see item 6.3), balance (see item 6.4), the landing mass at final destination aerodrome (see item 6.3) and make sure that those parameters are into set limitations; to report pilot-in-command.

2 For determination of parameters that must be calculated followings input data are required:

- distance between arrival and destination aerodromes;
- altitude of set flight level;
- speed and direction of wind at the cruise flight (forecast);

Aerodrome conditions at take-off:

- take-off run available (TORA);
- accelerate stop-distance available (ASDA) taking into account the coefficient of friction on RWY (see Fig. 6.7.-2a);
- take-off distance available (TODA);
- runway gradient;
- runway surface (concrete; snow, ground);
- state of runway's surface (dry, damp, wet - the coefficient of friction on RWY);
- height of obstacles, present in the area of air corridors, relatively to the point of take-off run, and their location;
- distance to obstacle from the point of take-off run;
- angle of turn away for the detour of obstacle.

Meteorological conditions at take-off:

- pressure of the departure aerodrome (P);
- temperature of ambient air at the take-off;
- speed and direction of wind at the departure aerodrome;

5. ПЛАНУВАННЯ ПОЛЬОТУ

Див. Розділ 6 КЛЕ Ан-26.

1 Під час передпольотної підготовки за вказівкою командира повітряного судна необхідно:

Другому пілоту:

- обрати найвигідніший режим польоту з урахуванням заданого ешелону (див. підрозділ 6.12, 6.13). При польоті над гірськими вершинами переконатись, що забезпечується потрібний запас висоти для прольоту гірських вершин у випадку відмови одного з двигунів (див. п. 5.1.5.1);
- розрахувати кількість палива, потрібну для заправки літака (див. підрозділ 6.5);
- розрахувати параметри, потрібні для злету і посадки (див. підрозділи 6.6, 6.7, 6.9, 6.15), переконатись, що вони не виходять за межі установлених обмежень. Про результат підготовки повідомити командира повітряного судна;
- розрахувати злітну масу літака (див. підрозділ 6.3), центрівку (підрозділ 6.4), посадочну масу на кінцевому аеродромі маршруту (див. підрозділ 6.3) і переконатись, що ці параметри не виходять за межі встановлених обмежень, доповісти командирові повітряного судна.

2 Для визначення розрахункових параметрів потрібні наступні вихідні дані:

- відстань між аеродромами злету і посадки;
- висота заданого ешелону;
- швидкість і напрямок вітру в польоті по маршруту (прогноз);

Аеродромні умови при злеті:

- наявна довжина розбігу (РДР);
- наявна дистанція перерваного злету (РДПВ) з урахуванням поправки на коефіцієнт зчеплення ЗПС (мал. 6.7.-2а);
- наявна дистанція злету (РДВ);
- нахил ЗПС;
- покриття ЗПС (бетон, сніг, ґрунт);
- стан поверхні ЗПС (суха, волога, мокра - коефіцієнт зчеплення ЗПС);
- висота перешкод в зоні повітряних підходів відносно точки початку розбігу і місце їх розташування;
- відстань до перешкоди від точки початку розбігу (L_{prep});
- кут розвороту для обходу перешкоди.

Метеорологічні умови при злеті:

- тиск на аеродромі злету (P);
- температура зовнішнього повітря при злеті;
- швидкість і напрямок вітру на аеродромі вильоту;

Aerodrome conditions at landing:

- landing distance available (LDA);
- runway gradient;
- runway surface (concrete; snow, ground);
- state of runway's surface (dry, damp, wet - the coefficient of friction on RWY).

Meteorological conditions at landing (forecast):

- pressure at the destination aerodrome (P);
- temperature of ambient air;
- speed and direction of wind.

3 Parameters to be calculated, required for take-off:

- longitudinal and lateral wind components (Fig. 6.6-1);
- aerodrome altitude (Fig. 6.6-2);
- deviation of temperature of ambient air from the standard one (Fig. 6.6-3);
- maximum permissible take-off mass of airplane at given aerodrome and meteorological conditions (Figures 6.7-1, 6.7-3, 6.7-5, 6.7-6);
- decision speed (Figures 6.7-1, 6.7-3, 6.7-5, 6.7-6);
- take-off safety speed (Fig. 6.7-8);
- unstick speed (Fig. 6.7-8);
- rotation speed (Fig. 6.7-8).

At preflight preparation the pilot-in-command shall select the take-off mode depending on take-off conditions (with the brakes on or with the short stop on runway).

4 Net take-off flight path parameters with one second series AI-24 engine inoperative:

- the net climb path at segment 3 (Fig. 6.9-1);
- net climb paths at segments 2 and 4a (Fig. 6.9-2);
- an altitude will be reached at the end of segments 2, 3, and 4a (Fig. 6.9-3);
- a distance of segments 2, 3, and 4a (can be determined by formula, see item 6.9);
- a distance of level segment 4b (Fig. 6.9-4);
- a flight time to point of segment's 4b start (Fig. 6.9-5);
- a radius of stabile turn with bank of 15° at detour of obstacle (Fig. 6.9-7);
- a distance traveled at the time of detour of obstacle (Fig. 6.9-8).

5 Parameters to be calculated, required for landing

- remain of fuel;
- the landing mass;
- the maximum permitted landing mass (Figures 6.15-1 and 6.15-2);
- longitudinal and lateral wind components (Fig. 6.6-1);

Аеродромні умови при посадці:

- наявна посадочна дистанція;
- нахил ЗПС;
- покриття ЗПС (бетон, сніг, ґрунт);
- стан поверхні ЗПС (суха, волога мокра - коефіцієнт зчеплення ЗПС);

Метеорологічні умови при посадці (прогноз):

- тиск на аеродромі посадки (P);
- температура зовнішнього повітря;
- швидкість і напрямок вітру.

3 Розрахункові параметри, потрібні для злету:

- поздовжня і бічна складові вітру (мал. 6.6-1);
- висота розташування аеродрому (мал. 6.6-2);
- відхилення температури зовнішнього повітря від стандартного значення (мал. 6.6-3);
- максимально припустима злітна маса літака для даних аеродромних і метеорологічних умов (мал. 6.7-1, 6.7-3, 6.7-5, 6.7-6);
- швидкість прийняття рішення (мал. 6.7-2, 6.7-4, 6.7-7 і 6.10-1);
- безпечна швидкість злету (мал. 6.7-8);
- швидкість початкового набору висоти (мал. 6.7-8);
- швидкість підйому передньої стійки шасі (мал. 6.7-8).

При підготовці до польоту залежно від умов злету, командир повітряного судна повинен обрати метод злету (з гальм або з короткочасною зупинкою на ЗПС).

4 Параметри чистої траєкторії злету з двигуном AI-24BT, що відмовив:

- чистий градієнт набору висоти на ділянці 3 (мал. 6.9-1);
- чисті градієнти набору висоти на ділянках 2 і 4a (мал. 6.9-2);
- висота польоту літака в кінці ділянок 2, 3 і 4a (мал. 6.9-3);
- дистанція ділянок 2, 3 і 4a (визначається за формулою, див. підрозділ 6.9);
- дистанція горизонтальної ділянки 4b (мал. 6.9-4);
- час злету до точки початку ділянки 4b (мал. 6.9-5);
- радіус сталого розвороту літака з креном 15° при обльоті перешкоди (мал. 6.9-7);
- відстань, пройдена літаком за час розвороту при обльоті перешкоди (мал. 6.9-8).

5 Розрахункові параметри, потрібні для посадки:

- залишок палива;
- посадочна маса;
- максимально припустима посадочна маса (мал. 6.15-1 і 6.15-2);
- поздовжня і бічна складові швидкості вітру (мал. 6.6-1);

- a pressure altitude of aerodrome (Fig. 6.6-2);
- a deviation of temperature of ambient air from the standard one (Fig. 6.6-3);
- the final approach speed with wing-flaps retracted on 38° (Fig. 6.15-3);
- the landing distance required (Fig. 6.15-4);
- full climb gradient at a go-around from the altitude of start of flare out (Fig. 6.15-5).

5.1. The procedure for calculating the take-off and landing performances depending on the runway state code

See p.A i.8.1.6 OM and Section 6.16 AFM of AN-26 stated in accordance to change №84 from 01.10.2021.

- висота розташування аеродрому (мал. 6.6-2);
- відхилення температури зовнішнього повітря від стандартного значення (мал. 5.6-3);
- швидкість планерування з закрилками, випущеними на 38° (мал. 6.15-3);
- потрібна посадочна дистанція (мал. 6.15-4);
- повний градієнт набору висоти при виході на друге коло з висоти вирівнювання (мал. 6.15-5).

5.1. Порядок розрахунку злітно-посадкових характеристик в залежності від коду стану ЗПС

Див. ч.А KE р.8.1.6. та Розділ 6.16 РЛЕ Літака Ан-26 викладений згідно до зміни №84 від 01.10.2021р.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS
ЗМІСТ

6.	WEIGHT & BALANCE	6-3
6.	MACA TA ЦЕНТРИВКА	6-3
6.1.	Antonov-26 airplane.....	6-3
6.1.	Літак Ан-26	6-3
6.1.1.	Airplane weight data.....	6-3
6.1.1.	Вагові дані літака.....	6-3
6.1.2.	Balance of airplane	6-3
6.1.2.	Центрівка літака	6-3
6.2.	Addition in relation to AN-26-100, AN-26Б-100.....	6-9
6.2.	Доповнення щодо варіанту АН-26-100, АН-26Б-100	6-9
6.2.1.	General information.....	6-9
6.2.1.	Загальні відомості	6-9
6.2.2.	Weighting of airplane	6-10
6.2.2.	Зважування літака	6-10
6.2.3.	Pre-flight calculation of mass and balance	6-10
6.2.3.	Передпольотний розрахунок маси і центрівки.....	6-10
6.2.4.	Description and rules of use of Balance Sheets	6-11
6.2.4.	Опис і правила користування центрувальними графіками.....	6-11

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

6. WEIGHT & BALANCE

6.1. Antonov-26 airplane

The weight and balance of the aircraft must be calculated for each flight.

Calculated data should be reflected in:

- Load Sheet and Load Message (hereinafter - Load Sheet);
- Balance Diagram (hereinafter – Balance sheet)

6.1.1. Airplane weight data

Maximum taxiing mass	24230 kg
Maximum take-off mass	24000 kg
Normal take-off mass	23700 kg
Maximum landing mass	24000 kg
Maximum permissible mass of loaded airplane without fuel	22000 kg

Maximal mass of commercial load (with provision for equipment, installed in account of commercial load)

5500 kg

Maximum mass of fuel 5500 kg

Take-off mass consists of:

- empty mass of airplane;
- mass of service equipment and crew;
- mass of commercial load;
- mass of fuel.

Empty mass of airplane must be got in airplane's logbook. Mass of empty airplane with equipment, installed in account of commercial load, is recorded in airplane logbook.

List and mass of equipment, installed in account of commercial load:

Stationary details of sanitary equipment	15 kg
Oxygen equipment	65 kg
Removable part of conveyer	166 kg
Mounting of БЛ-56 electric mechanism with the control box	26 kg
Electric immersion heater, thermos and waste tank	16 kg
Total	288 kg
Mass of one flight crewmember	85 kg
Mass of one cabin crewmember	75 kg

6.1.2. Balance of airplane

1 Airplane's balance envelope:

maximum front	15% MAC
maximum back	33% MAC

WARNINGS:

(1) **It is forbidden** to exceed the limits of airplane's balance in any variants of load of airplane at all operating modes.

(2) At the ferry flight a maximum front balance that is 15% MAC (undercarriage retracted) should be provided by placing ballast in tail part of fuselage; the mass of ballast must be determined using balance sheet (fig. 6-3).

6. MACA TA ЦЕНТРИВКА

6.1. Літак Ан-26

Для кожного польоту має бути виконано розрахунки щодо ваги та центрування повітряного судна.

Розраховані дані мають бути відображені у:

- Зведеній завантажувальній відомості (далі – Load Sheet);
- Центрувальному графіку (далі – ЦГ).

6.1.1. Вагові дані літака

Максимальна маса рулювання	24230 кг
Максимальна злітна маса	24000 кг
Нормальна злітна маса	23700 кг
Максимальна посадочна маса	24000 кг
Максимально припустима маса завантаженого літака без палива	22000 кг

Максимальна маса комерційного вантажу (з урахуванням устаткування, установленого в рахунок комерційного вантажу)

5500 кг

Максимальний запас палива 5500 кг

Злітна маса літака складається:

- з маси пустого літака;
- з маси службового спорядження і екіпажу;
- з маси комерційного вантажу;
- з маси палива.

Маса пустого літака береться з формуляру літака. В формуляр літака заноситься маса пустого літака з устаткуванням, установленим в рахунок комерційного вантажу.

Перелік і маса устаткування, установленого в рахунок комерційного вантажу:

Незнімні деталі санітарного устаткування	15 кг
Кисневе устаткування	65 кг
Знімна частина транспортеру	166 кг
Установка електричного механізму з коробкою управління	26 кг
Електричний кип'ятильник, термос і зливний бачок	16 кг
Всього	288 кг
Маса одного члена льотного екіпажу	85 кг.
Маса одного члена кабінного екіпажу	75 кг.

6.1.2. Центрівка літака

1 Припустимий діапазон центрівки літака:

гранично передня	15% САХ
гранично задня	33% САХ

ПОПЕРЕДЖЕННЯ:

(1) **Забороняється** вихід центрівки літака з припустимого діапазону при будь-яких варіантах завантаження літака на всіх експлуатаційних режимах польоту.

(2) При перегонці літака гранично передня центрівка, яка дорівнює 15% САХ (шасі прибрано), має забезпечуватись розміщенням в хвостовій частині фюзеляжу баласту, маса якого визначається за графіком центрівки (мал. 6-3).

Maximum consumption of fuel will change a balance:

- at take-off balance close to maximum front - to 4% MAC forward;
- at take-off balance close to maximum back - to 1% MAC back.

Retraction of undercarriage will change a balance forward:

- at the least landing mass - to 4.07% MAC;
- at the greatest landing mass - to 2.6% MAC.

2 Balance sheet is compiled for calculation of balance of Antonov-26 airplanes. Distances of all loading types are counted off on the scale of cargo compartment distances the null mark of which is located 115 mm in front of frame No 7 (fig. 6-1).

Reference values of sheet are mass and balance of an equipped airplane without crew.

In the scale «Fuel» is written: 'Does not affect a balance'; however a mass of fuel (take-off or landing) must be obligatory considered in take-off (or landing) mass of airplane.

At such account of fuel mass the take-off (landing) balance will be adjusted automatically depending on amount of fuel. Account of crewmember mass is performed using the scale 'Flight Crew Members'.

There is an alignment chart with the curve 'Gears retraction influence' placed in lower part of sheet for determination of take-off and landing mass.

3 Calculation of take-off balance starts with determination of equipped airplane's mass and balance, thereto to the empty mass of airplane the mass of equipment of 124 kg must be added, and from balance recorded in logbook a value of 0.56% MAC (effect of equipment) must be deducted.

This is a point on alignment chart of equipped airplane corresponding to equipped airplane's determined mass and balance. This point lies on crossing of horizontal line of mass and curve of equipped airplane's balance. From this point a perpendicular goes down to the scale "Flight Crew Members". From a lower point of perpendicular in pointer's direction a number of points equal to amount of crewmembers can be lay off. From new point received on scale "Flight Crew Members" a perpendicular goes down to scale of load at the proper distance. In pointer's direction a mass of load on this distance lies off taking into account the scale factor.

ATTENTION! The scale factor of cargo cabin changes by value depending on distances, and is given in kilograms.

Similarly, other points can be found taking into account the direction of pointers and scale factor; these points characterize placing and mass of load in cargo cabin. At that a load mass must be accepted taking into account the mooring equipment.

From the last point a perpendicular goes down on alignment chart of balance to crossing with a horizontal line corresponding to calculated flight mass.

4 The calculation of landing mass is similar to calculation of the take-off mass. Mass of fuel at landing must be obligatory included in landing mass. Calculation of landing balance is necessary at balance approaching to limiting.

Витрата максимального запасу палива зміщує центрівку:

- при злітних центрівках, близьких до гранично передньої, до 4% САХ уперед;
- при злітних центрівках, близьких до гранично задньої, до 1% САХ назад.

Прибирання шасі зміщує центрівку літака уперед:

- при найменшій посадочній масі на 4.07% САХ;
- при найбільшій злітній масі на 2.6% САХ.

2 Графік центрівки складений для розрахунку центрівки літаків Ан-26. Дистанції всіх видів навантаження відлічуються по шкалі дистанцій вантажної кабіни, «0» ділення якої перебуває поперед від шп. № 7 фюзеляжу на 115 мм (мал. 6-1).

В графіку за вихідні прийняті маса і центрівка спорядженого літака без екіпажу.

На шкалі «Паливо» написано: «На центрівку не впливає», проте маса палива (злітна або посадкова) обов'язково мають ураховуватись в злітній (або посадковій) масі літака.

При такому обліку маси палива автоматично корегуються злітні (посадкові) центрівки залежно від величини заправки палива. Облік маси членів екіпажу ведеться по шкалі «Члени льотного екіпажу».

В нижній частині графіку розміщена номограма для визначення злітної і посадкової маси з кривою лінією «Вплив прибирання шасі».

3 Розрахунок злітної центрівки починається з визначення маси і центрівки спорядженого літака, для чого до маси пустого літака додається маса спорядження 124 кг, а з центрівки, записаної в формулярі віднімається 0.56% САХ - вплив спорядження.

На номограмі спорядженого літака є точка, яка відповідає визначеним масі і центрівці спорядженого літака. Ця точка лежить на перетині горизонтальної лінії маси і похилої лінії центрівки спорядженого літака. З цієї точки опускається перпендикуляр на шкалу «Члени льотного екіпажу». Від нижньої точки перпендикуляру в напрямку стрілки відкладається кількість ділень, яка дорівнює кількості членів екіпажу. З отриманої на шкалі «Члени льотного екіпажу» нової точки опускається перпендикуляр на шкалу вантажу відповідної дистанції. В напрямку стрілки відкладається величина завантаження даної дистанції з урахуванням ціни ділення.

УВАГА! Ціна ділення шкал вантажної кабіни змінюється за величиною залежно від дистанцій і надана в кг.

Аналогічно, ураховуючи напрямок стрілок і ціни ділень, знаходяться інші точки, які характеризують розташування і величину завантаження в вантажній кабіні. Маса вантажів при цьому береться з урахуванням швартувального устаткування.

З останньої точки опускається перпендикуляр на номограму центрівки до перетину з горизонталлю, яка відповідає підрахованій злітній масі.

4 Розрахунок посадочних центрівки аналогічний розрахунку злітних. У посадочну масу обов'язково включається маса палива на посадці. Розрахунок посадочних центрівки необхідний при центрівках, що наближуються до граничних.

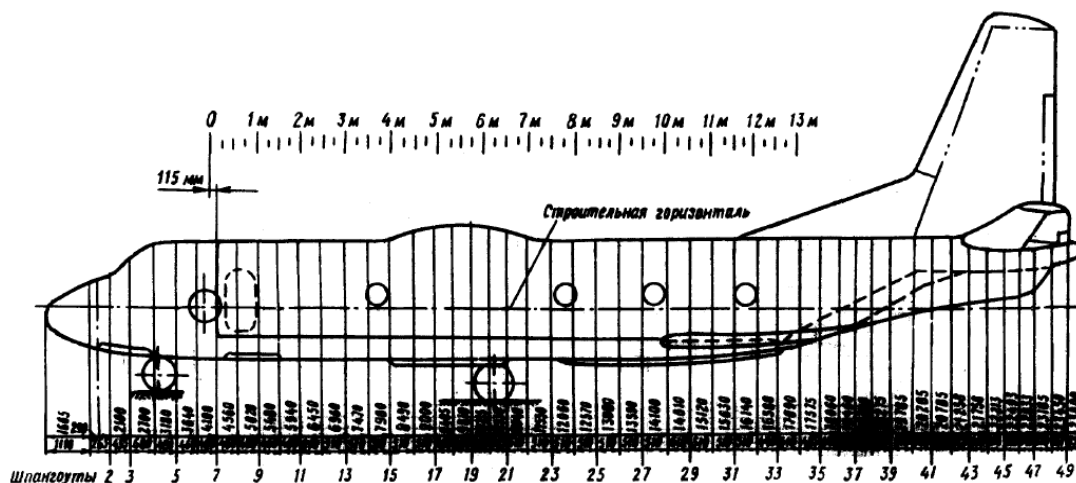


Fig. 6-1. Chart of fuselage frames and cargo cabin's distances.

Мал. 6-1. Схема розбивки шпангоутів фюзеляжу і дистанцій вантажної кабіни.

If not all of seats are occupied, to take into account a placing of separate passenger by rows.

Якщо не всі сидіння зайняті, урахувати розміщення окремих пасажирів по рядах.

Place No for placing of service passenger groups № місць для розміщення груп службових пасажирів	The distance by the scale of cargo cabin distances, m Дистанція за шкалою дистанцій вантажної кабіни, м
1	2.25
2	2.75
3	3.25
4	3.75
5	4.25
6	4.75
7	5.25
8	5.75
9	6.25
10	6.75

5 Passenger luggage and carry-on baggage should be placed in the tail part of cargo cabin beyond a cargo.

5 Багаж і ручну поклажу пасажирів розміщати в хвостовій частині вантажної кабіни за вантажем.

Example 1

Input data:

Empty mass of airplane	15484 кг
Balance of empty airplane	20% MAC
Mass of service equipment	124 кг
Crew (5 persons)	425 кг
Fuel	2850 кг
Commercial load	3900 кг

including at distance (from zero mark):

Passengers (19 persons) and loadmaster at distance of 4.5 m	1671 кг
Cargo: at distance of 8.5 m	600 кг
at distance of 10.5 m	400 кг
Passenger luggage at distance of 12 m	400 кг
Take-off mass	23994 кг

Приклад 1

Вихідні дані:

Маса пустого літака	15484 кг
Центрівка пустого літака	20% САХ
Маса службового спорядження	124 кг
Екіпаж 5 осіб	425 кг
Паливо	2850 кг
Комерційний вантаж	3900 кг

в тому числі на дистанції (від 0 м):

Пасажири 19 осіб і бортоператор на дистанції 4.5 м	1671 кг
Вантаж: на дистанції 8.5 м	600 кг
на дистанції 10.5 м	400 кг
Багаж пасажирів на дистанції 12 м	400 кг
Злітна маса літака	23994 кг

Mass of equipped airplane: 15484 + 124 + 60 = 15668 kg

Equipped airplane balance: 20 - 0.56 - 0.2 = 19.24% MAC

Balance of airplane at take-off, determined by the Balance sheet, will make 32%.

Notes: 1 It is recommended to load not more than 2000 kg of load at operations with service passengers in amount of 19 persons.

2 At operations with service passengers only in amount of 19 persons to have a load (luggage) mass of not less than 200 kg, that provides the permissible range of balance. Service passengers' cargo and luggage must be fastened in tail part of cargo cabin at distance of 12 m (from zero mark).

3 At operations with service passengers without cargo and luggage for providing the permissible balance, a number of service passengers cannot exceed 11 persons. At that passengers will be placed on seats No 5 to 10 on a right and left sides.

Example 2

Input data:

Empty mass of airplane	15484 kg
Balance of empty airplane	20,55% MAC
Mass of service equipment	124 kg
Crew (5 persons)	425 kg
Fuel	2423 kg
Commercial load	4550 kg

including:

at distance from zero mark, m	mass of cargo, kg
2.50	400
3.50	250
4.50	500
5.50	700
7.75	1350
8.50	1350

Take-off mass of airplane	23006 kg
Mass of equipped airplane	15484 + 124 = 15608 kg
Balance of equipped airplane	20,55 - 0,55 = 20,0% MAC

Solution (see Fig. 6-3 next page):

Search a point A on the overhead alignment chart. Find the following points using a stated method: on lower alignment chart for take-off mass of 23006 kg the take-off balance is 24.6% MAC (undercarriage released) - point B.

Calculation of landing balance can be not executed only in case, if take-off balance lies in range of 22 to 32% MAC.

The take-off balance calculated in example is 24.6% MAC and is within the range given, so it does not require a to be calculated on landing, but an example of the calculation is given below.

Маса спорядженого літака: 15484 + 124 + 60 = 15668 кг

Центрівка спорядженого літака: 20 - 0.56 - 0.2 = 19.24% CAX

Центрівка літака на злеті, визначена за центрувальним графіком, складе 32%.

Примітки: 1 При виконанні польотів з службовими пасажирами в кількості 19 осіб рекомендується завантажувати не більше 2000 кг вантажу.

2 При виконанні польотів тільки зі службовими пасажирами в кількості 19 осіб мати вантаж (багаж) масою не менше 200 кг, що забезпечує припустимий діапазон центрівок. Вантаж і багаж службових пасажирів кріпити в хвостовій частині вантажної кабіни на дистанції 12 м (від 0 м).

3 При виконанні польотів зі службовими пасажирами без вантажу і багажу для забезпечення припустимої центрівки літака кількість службових пасажирів на має перевищувати 11 осіб. При цьому пасажирів розташовуються на сидіннях № 5-10 з правого і лівого борту.

Приклад 2

Вихідні дані:

Маса пустого літака	15484 кг
Центрівка пустого літака	20,55% CAX
Маса службового спорядження	124 кг
Екіпаж 5 осіб	425 кг
Паливо	2423 кг
Комерційний вантаж	4550 кг

в тому числі:

на дистанції (від «0»), м	вантаж, кг
2.50	400
3.50	250
4.50	500
5.50	700
7.75	1350
8.50	1350

Злітна маса літака	23006 кг
Маса спорядженого літака	15484 + 124 = 15608 кг
Центрівка спорядженого літака	20,55 - 0,55 = 20,0% CAX

Рішення (див. мал. 6-3 на наступній сторінці):

На верхній номограмі знаходимо точку А. Наведеним способом знаходимо наступні точки: на нижній номограмі для злітної маси 23006 кг злітна центрівка становить 24.6% CAX (шасі випущене) - точка В.

Розрахунок посадочних центрівок не виконується тільки у випадку, якщо злітні центрівки перебувають в діапазоні 22-32% CAX.

Розрахована в прикладі центрівка на злеті 24.6% CAX не виходить з наведеного діапазону, тому визначення на посадці не потребує але приклад визначення наведено нижче.

From the point **B** drop a perpendicular to crossing the horizontal line of landing mass 21586 kg (taking into account a fuel at landing - point C). Landing balance is 24,2% MAC (undercarriage extended). In example the take-off and landing balance are calculated for extended undercarriage.

For determination of the landing balance with undercarriage retracted, from point **B** draw a horizontal line to crossing with the curve 'Gears retraction influence' - point **D**. From point **D** drop a perpendicular on a lower scale, where effect of retraction of undercarriage will be determined. In our sample it is 2.85% MAC.

Thus, a balance before landing with undercarriage retracted makes up: $24,2 - 2,85 = 21,35\%$ MAC, and will be not out of envelope.

З точки **B** опускаємо перпендикуляр до перетину з горизонталлю посадочної маси 21586 кг (з урахуванням палива на посадку - точка C). Центрівка на посадці – 24,2% САХ (шасі випущене). В прикладі злітна і посадочна центрівки розраховані для літака з випущеним шасі.

Для визначення центрівки на посадці з прибраним шасі з точки **B** проводимо горизонталь до перетину з кривою лінією «Вплив прибирання шасі» - точка **D**. З точки **D** опустимо перпендикуляр на нижню шкалу, на якій прочитаємо величину впливу прибирання шасі. В нашому прикладі це 2.85% САХ.

Таким чином, центрівка з прибраним шасі перед посадкою становитиме: $24,2 - 2,85 = 21,35\%$ САХ і не вийде з допуску.

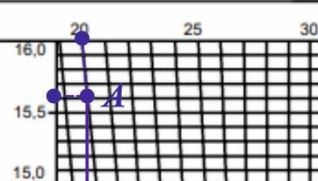
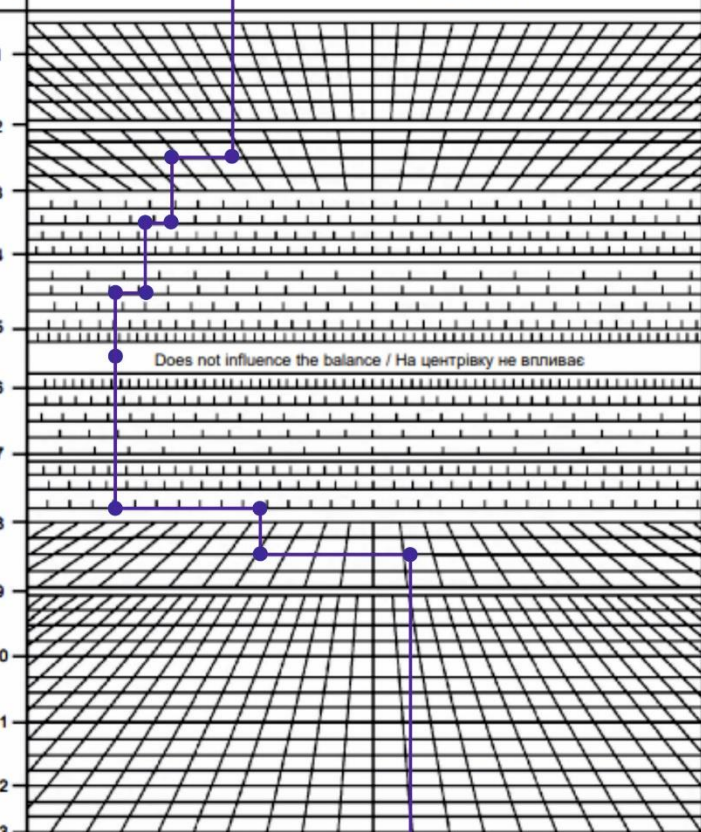
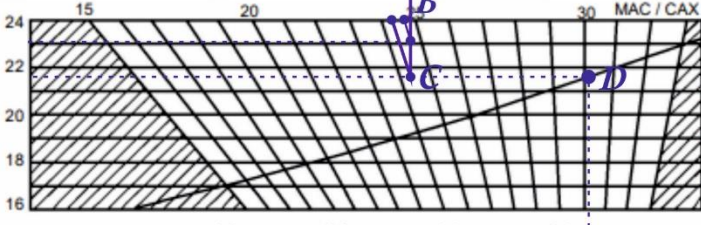
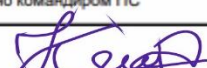
BALANCE SHEET																											
MTOM 24 000 kg			Antonov-26, Antonov-26B airplane			Макс. припустима злітна маса 24 000 кг																					
The envelope of permitted balances makes from 15 to 33% MAC			Cargo variant			Діапазон припустимих центрів складає 15 - 33 % CAX																					
Flight No / № рейсу UNO 506 P					Pilot-in-command / Командир ПС S. KISHLALY																						
Airport dep. / АП вильоту HJJJ			Dest. airport / АП призначення HJMK																								
Date / Дата 29.09.2023			Time / Час 06:00 UTC			Basic balance, % MAC/ Центривка порож. ПС 20,55																					
Airplane No / Бортовий № UR CEP					Mass, kg / Маса, кг																						
Equipped airplane balance, % MAC Центривка спорядженого літака, % CAX 20,00					<table border="1"> <tr> <td>Empty / Порожній</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>8</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Equipment / Спорядження</td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Equipped / Спорядженого</td> <td>1</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>0</td> <td>8</td> </tr> </table>					Empty / Порожній	1	5	4	8	4	Equipment / Спорядження			1	2	4	Equipped / Спорядженого	1	5	6	0	8
Empty / Порожній	1	5	4	8	4																						
Equipment / Спорядження			1	2	4																						
Equipped / Спорядженого	1	5	6	0	8																						
Scale names Найменування шкал		Equipped airplane mass, t Маса спорядженого літака, т				Actual loading / Фактичне завантаження																					
1	Flight crew members Члени льотного екіпажу	5 per.				<table border="1"> <tr> <td></td> <td>4</td> <td>2</td> <td>5</td> </tr> </table>					4	2	5														
	4	2	5																								
2	Fuel Паливо	5500 kg	Does not influence the balance / На центривку не впливає			<table border="1"> <tr> <td></td> <td>2</td> <td>4</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> </table>					2	4	2	3													
	2	4	2	3																							
DISTANCE, m ВІДСТАНЬ, м	← 100 kg	1																									
	← 200 kg	2				<table border="1"> <tr> <td></td> <td>4</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>					4	0	0														
		4	0	0																							
	← 500 kg	3	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>2</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> </table>					2	5	0																	
		2	5	0																							
	← 500 kg	4	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>5</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>					5	0	0																	
		5	0	0																							
	← 500 kg	5	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>7</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </table>					7	0	0																	
		7	0	0																							
	← 500 kg	6	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																								
← 200 kg	7	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																									
← 200 kg	8	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> </table>					1	3	5	0																	
	1	3	5	0																							
← 200 kg	9	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>3</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> </table>					1	3	5	0																	
	1	3	5	0																							
← 100 kg	10	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																									
		11	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																								
		12	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																								
		13	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																								
Take-off mass, kg Злітна маса, кг		2 3 0 0 6				<table border="1"> <tr> <td></td> <td>2</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>6</td> </tr> </table>					2	3	0	0	6												
	2	3	0	0	6																						
Trip fuel, kg Паливо на політ, кг		1 4 2 0				Total mass, kg Загальна маса, кг																					
Landing mass, kg Посадкова маса, кг		2 1 5 8 6				<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																					
Take-off balance, % MAC Злітна центривка, % CAX		2 4, 6				<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																					
Landing balance, % MAC Посадкова центривка, % CAX		2 4, 2				<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>																					
Gear retraction influence, % MAC		3,4 3,2 3,0 2,8				Вплив прибирання шасі, % CAX																					
Prepared by Розрахунок виконав		A. HACHIKIYAN		Checked and approved by pilot-in-command Перевірено і схвалено командиром ПС																							
Signature Підпис				Signature Підпис																							

Fig. 6-3

Мал. 6-3

6.2. Addition in relation to AN-26-100, AN-26Б-100

WARNING.

The loaded airplane can have the back balance.

Execute carefully the pre-flight calculation of take-off, flight and landing balances, providing balance within the envelope of allowable operating balances!

Pay the special attention to that balances did not exceed the possible maximum back.

Be attentive!

6.2.1. General information

An-26-100, An-26Б-100 airplane is rearranged from the serial Antonov-26 airplane for the use in followings variants:

- up to 36 passengers in the passenger cabin (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- up to 24 passengers in cargo-and-passenger configuration (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- up to 18 passengers in cargo-and-passenger configuration (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- up to 4 passengers in cargo-and-passenger configuration (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- only goods in cargo configuration. (aircraft Reg.Marks UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK).

Airplane is developed on base of serial An-26 airplane.

At the removal of passenger seats, partition between fr. No 24 to 25, heat-reflecting curtain on fr. No 29, passenger's cloak-room, luggage rack (fr. No 29 to 33), barrier and hand-rail, a possibility of cargo transportation (without passengers) will be provided. De-installation and setting of aforesaid equipment is provided in conditions of operator's enterprise.

The special freight carrier variant comes from a cabin one by dismantling of all equipment of passenger cabin up to the front wall (fr. No 13). In cargo variant all of front utility module (cloak-room, buffet, luggage racks and rest room) are saved.

For pre-flight calculations a mass and balance of empty rearranged airplane must be taken only from an act about weighing and balance of rearranged An-26-100, An-26Б-100 separately in all variants of use, or from airplane's log-book at presence of the proper extract from an act about weighing and balance of rearranged airplane in these variants.

Modification of freight carrier airplane in cargo-passenger is carried out without change of aerodynamic arrangement and structurally-power scheme (of the frame). Therefore ALL maximum permissible weight and balance limitations in a rearranged variant ARE THE SAME, as in transport.

6.2. Доповнення щодо варіанту АН-26-100, АН-26Б-100

ПОПЕРЕДЖЕННЯ.

Завантажений літак може мати задні центрівки.

Ретельно виконуйте передпольотний розрахунок злітних, польотних і посадочних центрівки, забезпечуючи центрівки в межах припустимих експлуатаційних центрівки!

Звертайте особливу увагу на те, щоб центрівки не перевищували припустиму гранично задню.

Будьте уважні!

6.2.1. Загальні відомості

Літак АН-26-100, АН-26Б-100 дообладнаний з серійного літака АН-26 для використання в наступних варіантах:

- до 36 пасажирів в пасажирському салоні; (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- до 24 пасажирів в вантажно-пасажирському варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- до 18 пасажирів в вантажно-пасажирському варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- до 4 пасажирів в вантажно-пасажирському варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK);
- тільки вантажів у вантажному варіанті (ПС реєстраційний номер UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK).

Літак розроблений на базі серійного літака АН-26.

При знятті пасажирських сидінь, перегородки між шп. № 24-25, теплозахисної штори по 29 шп., гардеробу для пасажирів, багажника (шп. 29-33), огороження і поручня має бути забезпеченою можливість перевезення вантажів (без пасажирів). Зняття і установка наведеного устаткування забезпечується в умовах підприємства-експлуатанта.

Вантажний спеціальний варіант виходить з салонного шляхом демонтажу всього устаткування пасажирського салону до передньої стінки (13 шп.). В вантажному варіанті усі передні службові приміщення побутового відсіку (гардероб, буфет, багажники і туалет) зберігаються.

Для передпольотних розрахунків масу і центрівку пустого дообладнаного літака необхідно брати тільки з акту про зважування і центрівку дообладнаного літака АН-26-100, АН-26Б-100 окремо в усіх варіантах застосування або з формуляру літака за наявності відповідної виписки з акту про зважування і центрівку дообладнаного літака в цих варіантах.

Модифікування транспортного літака в салонно-транспортний виконано без зміни аеродинамічної компоновки і конструктивно-силової схеми (планеру). Тому ВСІ максимально припустимі обмеження з ваги і центрівки в дообладнаному варіанті ТІ Ж САМІ, що в транспортному.

Assembling of 36-seat all-passenger version must be performed from 2-cabin passenger 32-seat by REMOVAL of inter-cabin partition with shade, 2 tables (on right and left boards) in the second cabin, 2 anti-accelerative frames behind the backs of 2 doubled blocks of first row passenger arm-chairs of the second cabin set by the backs in direction of flight, and by INSTALLATION of two additional doubled blocks of passenger arm-chairs. Thus a front cabin extends in tail part of a transport cabin on 3 rows (7, 8 and 9) with placing of all passengers facing forward in direction of flight.

For the pre-flight calculation of mass and balance of 36-seat all-passenger version it is necessary to change mass and balance of empty airplane in two cabin all-passenger version for 32 places, written down in log book:

- reduce a mass of empty airplane on 56 kg;
- reduce a balance of empty airplane on 0.4% MAC.

Maximum mass of commercial load is 5000 kg

Equipment, installed on account of commercial load, is absent on an airplane.

6.2.2. Weighting of airplane

At the re-equipment of base variant an airplane should be weighed and balanced twice in accordance with active instruction from weighing and balance:

(1) in all-passenger and cargo-passenger variants with all regular equipment of a front cloak-room, front luggage racks and cabin with a partition between cabins and heat-reflecting curtain, complete set of ELT, fire-extinguishers, oxygen equipment, with oxygen and smoke-protective masks with a telephone handset, but without:

- rescuing facilities on water and survival kit HA3-7, mass of which (at presence of) must be taken into account as a part of cargo in commercial load;
- loading-unloading facility - only in a cabin-transport variant.

(2) In the special freight carrier variant and in combined cargo-passenger version:

All of cabin equipment is dismantled in the special freight carrier variant, loading-unloading facility must be set in utmost front position.

Shifting of loading-unloading facility from utmost front position to utmost back displaces the balance of empty airplane backwards on 0.2% MAC. There are included in mass of removable parts of loading-unloading facility (45 kg): BL-56, BL-56, telpher's carriage, mobile block, cross-arm, rollers, ПУЛ-47 and other.

In this variant the mass of all loading and mooring equipment (except for loading-unloading facility) an amount of which depends on a kind and mass of loads as well as on the base variant of airplane, joins in mass of cargo, and is absent at weighing.

6.2.3. Pre-flight calculation of mass and balance

The order of conducting of pre-flight calculation of balance is similar as on the base airplane.

For pre-flight determination of mass and balance 6 special balance sheets are implemented.

Монтаж 36-місцевого пасажирського варіанту виконується з 2-салонного пасажирського 32-місцевого ЗНЯТТЯМ міжсалонної перегородки з шторою, 2-х столиків (на правому і лівому бортах) в другому салоні, 2 протиперевантажних рам за спинками 2-х здвоєних блоків першого ряду пасажирських крісел другого салону, установлених спинками в напрямку польоту, та УСТАНОВКОЮ 2-х додаткових здвоєних блоків пасажирських крісел. При цьому передній салон продовжується в хвостовій частині транспортної кабіни на 3 ряди (7, 8 і 9) з розміщенням всіх пасажирів обличчям в напрямку польоту.

Для передпольотного розрахунку маси і центрівки 36-місцевого пасажирського варіанту необхідно змінити масу і центрівку пустого літака в двох салонному пасажирському варіанті на 32 місця, записані в формулярі:

- масу пустого літака зменшити на 56 кг;
- центрівку пустого літака зменшити на 0.4% САХ.

Максимальна маса комерційного вантажу 5000 кг.

На літаку відсутнє обладнання, установлене в рахунок комерційного вантажу.

6.2.2. Зважування літака

При переобладнанні базового варіанту літак двічі зважується і центрується у відповідності з діючою інструкцією з зважування і центрівки:

(1) в пасажирських і вантажно-пасажирських варіантах з усім штатним обладнанням переднього гардеробу, передніх багажників і салону з перегородкою між салонами і теплозахисної шторою, з комплектом аварійних радіостанцій, з вогнегасниками, з кисневим устаткуванням, кисневими і димозахисними масками з мікро телефонною трубою, але без:

- засобів рятування на воді і HA3-7, маса яких (за наявності) має враховуватись в якості вантажу в комерційному завантаженні;
- бортового завантажувального пристрою (БПУ) - тільки в салонно-транспортному варіанті.

(2) В спеціальному вантажному варіанті та змішаному вантажно-пасажирському варіанті.

В вантажному спеціальному варіанті знімається все устаткування салонів, БПУ устатковується в крайньому передньому положенні.

Переміщення БПУ з крайнього переднього положення в крайнє заднє зміщує центрівку пустого літака назад на 0.2% САХ. В масу знімних частин БПУ (45 кг) входять: БЛ-56, каретка тельферу, рухливий блок, траверса, ролики, ПУЛ-47 і ін.

В цьому варіанті маса всього завантажувального і швартувального устаткування (крім БПУ), кількість якого залежить від виду і маси вантажів, також, як і на базовому варіанті літака, включається в масу комерційного вантажу, і відсутнє при зважуванні.

6.2.3. Передпольотний розрахунок маси і центрівки

Порядок проведення передпольотного розрахунку центрівки такий же, що на базовому літаку.

Для передпольотного визначення маси і центрівки вводяться 6 спеціальних центрувальних графіків.

Those balance sheets comply with the balance sheet of base An-26 airplane.

Rules of the use by them are the same that for a base airplane.

Balance sheets are the obligatory documents which allow document both data of the load of airplane and process of pre-flight determination of mass and balance.

Every balance sheet must be filled in two copies (one remains on the airplane, second - at departure airport), and will be signed by officials (by crewmembers): person who does pre-flight calculation of mass and balance, or checks both a calculation (filling the balance sheet), and accordance of load fixed in a balance sheet for concrete flight to an actual, present on-board of airplane; and by the pilot-in-command.

Filled and signed balance sheets are an obligatory engineering and legal document at the fulfillment of concrete flight task and fully comply with operating rules.

6.2.4. Description and rules of use of Balance Sheets

Balance sheets has three clearly expressed areas:

- overhead, intended for fixing of service information about flight and airplane, maximal structural take-off mass and envelope of permissible balances, and also (on a right side) balances of empty and equipped airplane;
- working space of balance sheet, where scales for the account of influence on mass and balance of load in cabin, luggage racks, cargo cabin, service compartments are present;
- lower, where in a center the alignment chart for determination of balance is present, on the left the results of calculation are fixed and crewmembers, accountable for a pre-flight calculation of mass and balance of airplane shall sign.

In an overhead part of balance sheet:

It is required to write down in columns from the left side:

- flight No;
- departure aerodrome;
- destination aerodrome;
- date of flight;
- airplane No.

It is required to write down from the right side:

- empty airplane balance in % MAC;
- influence of equipment (of the service load without crew) in % MAC;
- determine and write down a balance of equipped airplane (empty one with influencing of equipment) in % MAC.

In all variants following items are included in mass of equipment:

Oil, including:

Ці центрувальні графіки відповідають центрувальному графіку базового літака Ан-26.

Правила користування ними такі ж самі, що й на базовому літаку.

Центрувальний графік є обов'язковим документом, який дозволяє задокументувати як дані з завантаження літака, так і сам процес передпольотного визначення маси і центрівки.

Кожен центрувальний графік має заповнюватись в двох екземплярах (один залишається на борту літака, другий - в аеропорті вильоту), підписуються посадовими особами (членами екіпажу): той, хто розрахував перед вильотом масу і центрівку, або перевірів як розрахунок (заповнення центрувального графіку), так і відповідність зафіксованого в центрувальному графіку для конкретного польоту завантаження фактичному, наявному на борту літака, і КПС.

Заповнені і підписані графіки є обов'язковим інженерним і юридичним документом при виконанні конкретного польотного завдання і повністю відповідають діючим правилам.

6.2.4. Опис і правила користування центрувальними графіками

Центрувальні графіки мають три чітко виражені зони:

- верхню, призначену для фіксації службової інформації про політ і літак, максимальну конструктивну злітну масу та діапазон припустимих центрівок, а також (з правого боку) центрівки пустого і спорядженого літака;
- робочого поля центрувального графіку, на якому наявні шкали для урахування впливу на масу і центрівку завантаження салонів, багажників, вантажної кабіни, побутових приміщень;
- нижню, в якій в центрі наявна номограма для визначення центрівки, з лівого боку фіксуються результати розрахунку і внизу розписуються члени екіпажу, відповідальні за передпольотний розрахунок маси і центрівки літака.

В верхній зоні центрувального графіку:

Зліва наявні графи, куди необхідно записати:

- № рейсу;
- аеропорт вильоту;
- пункт посадки;
- дату виконання польоту;
- № літака.

З правого боку слід записати:

- центрівку пустого літака в % CAX;
- вплив спорядження (службового вантажу без екіпажу) в % CAX;
- підрахувати і записати центрівку спорядженого літака (пустого з впливом спорядження) в % CAX.

В усіх варіантах в масу спорядження входять:

Мастило, в тому числі:

- for AI-24BT engine	95 kg;
- for PY19A-300 engine	6 kg.
Technical water (with biochemical mining) in a rest room and water for a washstand	39 kg.
Unusable fuel reserve	55 kg.
Oxygen for crewmembers	7.4 kg.
Total	202.4 kg

Features of balance sheets of An-26-100, An-26B-100 airplane, re-arranged to passenger variant with 36 seats, cargo-passenger variant with 24, 18 and 4 seats, and special freight carrier variant

Numeration of seat rows carries out from the beginning of cabin to the tail of airplane.

There are names and loadings corresponding to arrangements of the implemented again variants of application resulted in columns «Scale names».

There are pointers given on a right side of every scale (direction of counting by a scale) and scale factors (over pointers).

Note: In scales for account of passengers influence on airplane's mass and balance the accepted weight of one passenger makes 75 kg. For the account of passengers influence on balance with the total mass over 75 kg (passenger + luggage) is required to mark off a greater suitable number of divisions.

For example, 2 passengers in 1st row with personal luggage weigh 170 kg - it is required to count off not one division, but 1.1 divisions (as $170/150 = 1.13$).

For simplification and facilitation of pre-flight calculation of balance for cases of complete load of all rows in all-passenger versions on 36 places and in cargo-passenger for 24 places the scale «All passengers» is foreseen. Thus, the flight attendant will be not included to amount of 36 and 24 persons. Influence on mass and balance of flight attendant will be taken into account using the special scale No 7 «Cabin crew».

Marking off by these scales one by one («high») division it is possible to take into account an influence on balance and mass of airplane of the COMPLETE load.

Thus it is IMPOSSIBLE TO USE scales for the account of placing of passengers in separate rows; in the process of filling a balance sheet it is required to skip these scales.

For comfort of counting out «high» points «All passengers» in two cabin variant is divided on 8 little («low»).

ATTENTION!

1 **It is forbidden** to use scales «Total persons» at an incomplete load!

2 At flights over water it is necessary to take into account influence on mass and balance of rescuing facilities:

- in all-passenger versions by the scale «Rear baggage rack»;
- in cargo-passenger variants on 24 places - by the scales of cargo compartment;
- in cargo-passenger variants on 4 places and in the cargo variant - by the scale «Hand luggage rack fr. 11 to 13».

- для AI-24BT	95 кг;
- для PY19A-300	6 кг.
Вода технічна (з біохімікатами) в туалеті і вода для умивальника	39 кг
Не випрацьований залишок палива	55 кг
Кисень для екіпажу	7.4 кг
Всього:	202.4 кг

Особенности центровальных графиков самолета Ан-26-100, Ан-26Б-100, доопрацованого в пассажирські на 36 місць, пасажирсько-вантажні на 24, 18 і 4 місць і спеціальний вантажний варіанти

Нумерація рядів крісел - від початку салону до хвоста літака.

В графах «Найменування шкал» наведені найменування і навантаження, які відповідають компоновкам знов введених варіантів застосування.

В кожній шкалі з правого боку надані стрілки (напрямок відліку по шкалі) і ціни ділень (над стрілками).

Примітка: В шкалах для обліку впливу на масу і центрівку літака пасажирів прийнята вага одного пасажиря, що становить 75 кг. Для урахування впливу на центрівку пасажирів сумарною вагою понад 75 кг (пасажир + багаж) потрібно відраховувати відповідно більшу кількість ділень.

Наприклад, 2 пасажиря в 1 ряду з особистим багажем важать 170 кг - необхідно відлічити не одне ділення, а 1.1 ділення (оскільки $170/150 = 1.13$).

3 метою спрощення і полегшення передпольотного розрахунку центрівки для випадків повного завантаження всіх рядів в пасажирських варіантах на 36 місць і в вантажно-пасажирському на 24 місця передбачені шкали «Всі пасажиря». При цьому, до кількості 36 і 24 особи бортпровідник не входить. Вплив на масу і центрівку бортпровідника ураховується спеціальною шкалою № 7 «Бортпровідник».

Відраховуючи за цими шкалами по одному («високому») діленню можна урахувати вплив на центрівку і масу літака ПОВНОГО завантаження.

При цьому шкали для обліку розміщення пасажирів в окремих рядах ВИКОРИСТОВУВАТИ НЕ МОЖНА; в процесі заповнення центрувального графіку ці шкали слід пропускати.

Для зручності відліку «високі» ділення на шкалі «Всі пасажиря» 8 чел., салон № 2» в двох салонному варіанті розділені на 8 маленьких («низьких»).

УВАГА!

1 Користуватись шкалами «Все вместе» при неповному завантаженні **забороняється!**

2 При польотах над водою необхідно урахувати вплив на масу і центрівку літака засобів рятування на воді:

- в пасажирських варіантах по шкалі «Багажник-гард. задн.»;
- в вантажно-пасажирських варіантах на 24 місць - по шкалам вантажного відсіку;
- в вантажно-пасажирських варіантах на 4 місць і вантажному варіантах - по шкалі «Баг. д/руч. кл. 11-13 шп.»

In the special freight carrier variant scales 1 to 6 are the same as for all-passenger variant

Scales «Distance, m, direction of account, constants» in cargo variant are given for account of cargo displacement. They are the same, that in a base variant and with the same beginning of distances counting out.

For the calculation of mass and balance of equipped airplane to actual mass of empty airplane, taken from airplane log book, a mass of equipment of 202.4 kg will be added, and from the balance written down in log book, 0.94% MAC will be deducted - the influence of equipment.

ATTENTION!

It should be remembered that the features of the passenger cabin or the cargo cabin location, their loading can lead to unallowable rear or front center of gravity position. Pay a special attention for possibility of unallowable front center of gravity position appearance when there is an cargo in the front zone of the cargo cabin or in case of passengers absence. In this case it is necessary to provide the allowable center of gravity position by placing balancing load in the rear part of cargo cabin or in the rear wardrobe. In case of loads absence in the cargo cabin check the front center of gravity position is allowable. In this case place balancing load in the cargo cabin rear part when necessary

В спеціальному вантажному варіанті шкали 1-6 такі ж, що і в салонному.

Шкали «Дистанція, м, напрямок відрахунку, ціна ділення» в вантажному варіанті надані для обліку розміщення вантажів. Вони збережені такими ж, що в базовому варіанті і з тим же початком відліку дистанцій.

Для обчислення маси і центрівки спорядженого літака до фактичної маси пустого літака, взятої з формуляру літака, додати масу спорядження 202.4 кг, а з центрівки, записаної в формулярі, відняти 0.94% САХ - вплив спорядження.

УВАГА!

Слід пам'ятати, особливості розміщення салону або вантажного відсіку, їх завантаження можуть призвести до неприпустимих задніх або передніх центрівки. звертайте особливу увагу на вирогідність неприпустимих передніх центрівки при наявності вантажу в передній зоні вантажного відсіку або при відсутності пасажирів. в цьому випадку необхідно забезпечити припустимі експлуатаційні центрівки, розміщуючи центрувальний вантаж в задній частині вантажної кабіни або в задньому гардеробі. При відсутності вантажів в вантажній кабіні перевірте припустимість передніх центрівки. За потреби, в цьому випадку, розміщуйте центрувальний вантаж в задній частині вантажного відсіку

Balance diagram for cargo-passengers variant with 36 passengers for aircrafts UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

Центрувальний графік для вантажно-пасажирського варіанту на 36 пасажирів для літаків UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

BALANCE SHEET					
MTOM 24 000 kg The envelope of permitted balances makes from 15 to 33% MAC		Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane Passenger variant (36 persons)		Макс. припустима злітна маса 24 000 кг Діапазон припустимих центрівок складає 15 - 33 % САХ	
Flight No / № рейсу		Pilot-in-command / Командир ПС			
Airport dep. / АП вильоту	Dest. airport / АП призначення				
Date / Дата	Time / Час	Basic balance, % MAC/ Центрівка порож. ПС			
Airplane No / Бортовий №		Mass, kg / Маса, кг			
Equipped airplane balance, % MAC Центрівка спорядженого літака, % САХ		20 25 30		Empty / Порожній	
Scale names Найменування шкал		Equipped airplane mass, t Маса спорядженого літака, т		Equipment / Спорядження	
		16,5 16,0 15,5		Equipped / Спорядженого	
				Actual loading / Фактичне завантаження	
1	Flight crew members Члени льотного екіпажу	per.	← 1 per.		
2	Fuel Паливо	5500 kg	Does not influence the balance / На центрівку не впливає		
3	Crew wardrobe Гардероб екіпажу	50 kg	← 50 kg		
4	Galley Кухня	150 kg	← 100 kg		
5	Baggage rack Багажна полка	150 kg	← 100 kg		
6	Baggage rack Багажна полка (плоти)	200 kg	← 100 kg		
7	Cabin crew Бортпроводник	1 per.	← 1 per.		
8	Passengers 1 row Пасажири 1 ряду	4 per.	← 2 per.		
9	Passengers 2-3 row Пасажири 2-3 ряду	8 per.	← 4 per.		
10	Passengers 4-5 row Пасажири 4-5 ряду	8 per.	→ 4 per.		
11	Passengers 6 row Пасажири 6 ряду	4 per.	→ 2 per.		
12	Passengers 7 row Пасажири 7 ряду	4 per.	→ 1 per.		
13	Passengers 8 row Пасажири 8 ряду	4 per.	→ 1 per.		
14	Passengers 9 row Пасажири 9 ряду	4 per.	→ 1 per.		
15	All Passengers Всі пасажирів	36 per.	→ 36 per.		

Take-off mass, kg Злітна маса, кг		Trip fuel, kg Паливо на політ, кг		Landing mass, kg Посадкова маса, кг		Take-off balance, % MAC Злітна центрівка, % САХ		Landing balance, % MAC Посадкова центрівка, % САХ	

Prepared by Розрахунок виконав		Checked and approved by pilot-in-command Перевірено і схвалено командиром ПС	
Signature Підпис		Signature Підпис	

Gear retraction influence, % MAC		Вплив прибирання шасі, % САХ	

Total mass, kg Загальна маса, кг	

MAC / САХ	
15 20 25 30	24 22 20 18 16
3,4 3,2 3,0 2,8 2,6	

Balance diagram for cargo-passengers variant with 24 passengers for aircrafts UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

Центрувальний графік для вантажно-пасажирського варіанту на 24 пасажирів для літаків UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

BALANCE SHEET									
MTOM 24 000 kg The envelope of permitted balances makes from 15 to 33% MAC			Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane Cargo-passenger variant (24 persons)				Макс. припустима злітна маса 24 000 кг Діапазон припустимих центрівок складає 15 - 33 % САХ		
Flight No / № рейсу			Pilot-in-command / Командир ПС						
Airport dep. / АП вильоту		Dest. airport / АП призначення		Time / Час		Basic balance, % MAC/ Центрівка порож. ПС			
Airplane No / Бортовий №			Mass, kg / Маса, кг						
Equipped airplane balance, % MAC Центрівка спорядженого літака, % САХ			20 25 30				Empty / Порожній		
Scale names Найменування шкал			Equipped airplane mass, t Маса спорядженого літака, т				Equipment / Спорядження		
			16,5 16,0 15,5				Equipped / Спорядженого		
							Actual loading / Фактичне завантаження		
1	Flight crew members Члени льотного екіпажу	per.	← 1 per.						
2	Fuel Паливо	5500 kg	Does not influence the balance / На центрівку не впливає						
3	Crew wardrobe Гардероб екіпажу	50 kg	← 50 kg						
4	Galley Кухня	150 kg	← 100 kg						
5	Baggage rack Багажна полка	150 kg	← 100 kg						
6	Baggage rack Багажна полка (плоти)	200 kg	← 100 kg						
7	Passengers 1a row Пасажири 1а ряду	4 per.	← 1 per.						
8	Passengers 1 row Пасажири 1 ряду	4 per.	← 2 per.						
9	Passengers 2-3 row Пасажири 2-3 ряду	8 per.	← 4 per.						
10	Passengers 4-5 row Пасажири 4-5 ряду	4 per.	→ 4 per.						
11	Passengers 6 row Пасажири 6 ряду	4 per.	→ 2 per.						
12	All Passengers Всі пасажири	24 per.	→ 24 per.						
DISTANCE, m ДИСТАНЦІЯ, м		100 kg	9						
			10						
			11						
			12						
			13						
Take-off mass, kg Злітна маса, кг				24		15 20 25 30 MAC / САХ		Total mass, kg Загальна маса, кг	
Trip fuel, kg Паливо на політ, кг				22				21	
Landing mass, kg Посадкова маса, кг				20				19	
Take-off balance, % MAC Злітна центрівка, % САХ				18				17	
Landing balance, % MAC Посадкова центрівка, % САХ				16					
				3,4 3,2 3,0 2,8 2,6		Вплив прибирання шасі, % САХ			
Prepared by Розрахунок виконав				Checked and approved by pilot-in-command Перевірено і схвалено командиром ПС					
Signature Підпис				Signature Підпис					

Balance diagram for cargo-passengers variant with 18 passengers for aircrafts UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

Центрувальний графік для вантажно-пасажирського варіанту на 18 пасажирів для літаків UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

BALANCE SHEET									
MTOM 24 000 kg The envelope of permitted balances makes from 15 to 33% MAC			Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane Cargo-passenger variant (18 persons)				Макс. припустима злітна маса 24 000 кг Діапазон припустимих центрівок складає 15 - 33 % САХ		
Flight No / № рейсу			Pilot-in-command / Командир ПС						
Airport dep. / АП вильоту		Dest. airport / АП призначення		Time / Час		Basic balance, % MAC/ Центрівка порож. ПС			
Airplane No / Бортовий №			Mass, kg / Маса, кг						
Equipped airplane balance, % MAC Центрівка спорядженого літака, % САХ			20 25 30				Empty / Порожній		
Scale names Найменування шкал			Equipped airplane mass, t Маса спорядженого літака, т				Equipment / Спорядження		
			16,5						
			16,0						
			15,5				Actual loading / Фактичне завантаження		
1	Flight crew members Члени льотного екіпажу	per.	← 1 per.						
2	Fuel Паливо	5500 kg	Does not influence the balance / На центрівку не впливає						
3	Crew wardrobe Гардероб екіпажу	50 kg	← 50 kg						
4	Galley Кухня	150 kg	← 100 kg						
5	Baggage rack Багажна полка	150 kg	← 100 kg						
6	Baggage rack Багажна полка (плоти)	200 kg	← 100 kg						
7	Passengers 1a row Пасажири 1а ряду	2 per.	← 1 per.						
8	Passengers 1 row Пасажири 1 ряду	4 per.	← 2 per.						
9	Passengers 2-3 row Пасажири 2-3 ряду	8 per.	← 4 per.						
10	Passengers 4-5 row Пасажири 4-5 ряду	4 per.	→ 4 per.						
DISTANCE, m ДИСТАНЦІЯ, м	200 kg	8							
		9							
		10							
		11							
		12							
	100 kg	13							
Take-off mass, kg Злітна маса, кг						24 15 20 25 30 MAC / САХ			
Trip fuel, kg Паливо на політ, кг						22 21 Total mass, kg Загальна маса, кг			
Landing mass, kg Посадкова маса, кг						20 19 18 17			
Take-off balance, % MAC Злітна центрівка, % САХ						3,4 3,2 3,0 2,8 2,6			
Landing balance, % MAC Посадкова центрівка, % САХ						Вплив прибирання шасі, % САХ			
Prepared by Розрахунок виконав			Checked and approved by pilot-in-command Перевірено і схвалено командиром ПС						
Signature Підпис			Signature Підпис						

Balance diagram for cargo-passengers variant with 4 passengers for aircrafts UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

Центрувальний графік для вантажно-пасажирського варіанту на 4 пасажирів для літаків UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

BALANCE SHEET										
MTOM 24 000 kg The envelope of permitted balances makes from 15 to 33% MAC		Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane Cargo-passenger variant (4 persons)				Макс. припустима злітна маса 24 000 кг Діапазон припустимих центрівок складає 15 - 33 % CAX				
Flight No / № рейсу			Pilot-in-command / Командир ПС							
Airport dep. / АП вильоту		Dest. airport / АП призначення								
Date / Дата		Time / Час		Basic balance, % MAC/ Центрівка порож. ПС						
Airplane No / Бортовий №			Mass, kg / Маса, кг							
Equipped airplane balance, % MAC Центрівка спорядженого літака, % CAX			Empty / Порожній							
Scale names Найменування шкал			Equipped airplane mass, t Маса спорядженого літака, т			Equipment / Спорядження				
			16,5							
			16,0							
			15,5							
						Actual loading / Фактичне завантаження				
1	Flight crew members Члени льотного екіпажу	per.	← 1 per.							
2	Fuel Паливо	5500 kg	Does not influence the balance / На центрівку не впливає							
3	Crew wardrobe Гардероб екіпажу	50 kg	← 50 kg							
4	Galley Кухня	150 kg	← 100 kg							
5	Baggage rack Багажна полка	150 kg	← 100 kg							
6	Baggage rack Багажна полка (плоти)	200 kg	← 100 kg							
7	Passengers 1 row Пасажири 1 ряду	4 per.	← 1 per.							
DISTANCE, m ДИСТАНЦІЯ, м		← 500 kg → 500 kg → 200 kg → 100 kg	5	← 500 kg						
			6	Does not influence the balance / На центрівку не впливає						
			7							
			8							
			9							
			10							
			11							
			12							
			13							
Take-off mass, kg Злітна маса, кг			24				Total mass, kg Загальна маса, кг			
Trip fuel, kg Паливо на політ, кг			22				21			
Landing mass, kg Посадкова маса, кг			20				19			
Take-off balance, % MAC Злітна центрівка, % CAX			18				17			
Landing balance, % MAC Посадкова центрівка, % CAX			16							
			3,4 3,2 3,0 2,8 2,6				Вплив прибирання шасі, % CAX			
Prepared by Розрахунок виконав		Signature Підпис				Checked and approved by pilot-in-command Перевірено і схвалено командиром ПС				
		Signature Підпис				Signature Підпис				

Balance diagram for special cargo variant for aircrafts UR-
UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZKЦентрувальний графік для спеціального вантажного
варіанту для літаків UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK

BALANCE SHEET									
MTOM 24 000 kg The envelope of permitted balances makes from 15 to 33% MAC		Antonov-26-100, Antonov-26B-100 airplane Cargo variant				Макс. припустима злітна маса 24 000 кг Діапазон припустимих центрівки складає 15 - 33 % САХ			
Flight No / № рейсу					Pilot-in-command / Командир ПС				
Airport dep. / АП вильоту			Dest. airport / АП призначення						
Date / Дата			Time / Час			Basic balance, % MAC/ Центрівка порож. ПС			
Airplane No / Бортовий №					Mass, kg / Маса, кг				
Equipped airplane balance, % MAC Центрівка спорядженого літака, % САХ									
Scale names Найменування шкал					20 25 30				
					Equipped airplane mass, t Маса спорядженого літака, т				
					15,0				
					Actual loading / Фактичне завантаження				
1	Flight crew members Члени льотного екіпажу	per.	← 1 per.						
2	Fuel Паливо	5500 kg	Does not influence the balance / На центріаку не впливає						
3	Crew wardrobe Гардероб екіпажу	50 kg	← 50 kg						
4	Galley Кухня	150 kg	← 100 kg						
5	Baggage rack Багажна полка	150 kg	← 100 kg						
6	Baggage rack Багажна полка (плоти)	200 kg	← 100 kg						
DISTANCE, m ДИСТАНЦІЯ, м	← 200 kg	4							
	← 500 kg	5							
	→ 500 kg	6	Does not influence the balance / На центріаку не впливає						
	→ 500 kg	7							
	→ 200 kg	8							
	→ 200 kg	9							
	→ 200 kg	10							
	→ 200 kg	11							
	→ 200 kg	12							
	→ 200 kg	13							
Take-off mass, kg Злітна маса, кг				24 15 20 25 30 MAC / САХ		Total mass, kg Загальна маса, кг			
Trip fuel, kg Паливо на політ, кг						21			
Landing mass, kg Посадкова маса, кг						19			
Take-off balance, % MAC Злітна центрівка, % САХ						17			
Landing balance, % MAC Посадкова центрівка, % САХ									
Gear retraction influence, % MAC Вплив прибирання шасі, % САХ									
Prepared by Розрахунок виконав					Checked and approved by pilot-in-command Перевірено і схвалено командиром ПС				
Signature Підпис					Signature Підпис				

Центрувальний графік для вантажного варіанту для літаків UR-CEP

Date of Revision / Дата зміни: 18.06.2024

Зведена зважувальна відомість для виконання польотів з перевезення вантажів



ALL WEIGHTS IN KILOS

Зведена зважувальна відомість для виконання польотів з перевезення пасажирів та вантажів



Date of Revision / Дата зміни: 19.06.2025

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

7.	LOADING	7-3
7.	ЗАВАНТАЖЕННЯ	7-3
7.1.	Loading and mooring equipment	7-3
7.1.	Завантажувальне і швартувальне устаткування	7-3
7.1.1.	Normal operation	7-3
7.1.1.	Нормальна експлуатація	7-3
7.2.	Crewmember's duties at loading and unloading	7-6
7.2.	Обов'язки членів екіпажу при завантаженні і вивантаженні	7-6
7.3.	Antonov-26B-100 airplane	7-8
7.3.	Літак Ан-26Б-100	7-8
7.3.1.	Instruction on loading, mooring and unloading of cargo pallets in Antonov-26B-100 airplane	7-8
7.3.1.	Інструкція з завантаження, швартування і вивантаження піддонів з вантажем на літаку АН-26Б-100	7-8
7.3.1.1.	General information about onboard facilities of mechanization of loading-unloading works	7-8
7.3.1.1.	Загальні відомості про бортові засоби механізації завантажувально-розвантажувальних робіт	7-8
7.3.1.2.	Loading and mooring pallets with a load	7-11
7.3.1.2.	Завантаження і швартування піддонів з вантажем	7-11
7.3.1.3.	Unloading pallets with load	7-13
7.3.1.3.	Вивантаження піддонів з вантажем	7-13
7.3.2.	Duties and responsibilities of the crew members	7-15
7.3.2.	Обов'язки та відповідальність членів екіпажу	7-15
7.3.3.	Mooring a load	7-19
7.3.3.	Швартування вантажів	7-19
7.3.4.	Actions in cases of emergencies	7-21
7.3.4.	Дії у аварійних випадках	7-21

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 7 KE – Частина B1 – 7	LOADING ЗАВАНТАЖЕННЯ	Page Стор	2
---	---	-------------------------	--------------	---

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

7. LOADING

7.1. Loading and mooring equipment

1 Loading equipment consists of:

- loading-unloading facility (winch ЛПГ-250/500Т or БЛ-56, monorail, carriage, mobile block, rope, and cross-arm);
- facility for the load of the non-self-propelled wheeled technique using a tractor (rope with the system of blocks);
- facility for the load of the non-self-propelled wheeled technique using conveyer;
- conveyer П-157М (electric drive, two freight chains).

2 Mooring equipment consists of:

- 28 single mooring knots;
- 20 doubled mooring knots;
- 30 mooring straps;
- four buckle straps;
- 8 cords;
- two mooring nets.

7.1.1. Normal operation

1 Goods must be packed into container of good working condition which provides the possibility of reliable mooring and safety of them at transportation.

On concordance with ferrymen, separate loads can be transported in bulk at providing the even distributing of loadings on the floor of cargo cabin in accordance with the chart of possible loadings.

2 Dangerous goods transportation must be carried out in accordance with «Dangerous Goods Regulations».

3 It is required before loading (unloading):

- set the supporting jack under frame No 33;
- set chocks under main undercarriage wheels;
- drop a ramp of cargo hatch (at the loading from a motor vehicle's platform the ramp may be disposed under fuselage);
- lay a rope flooring on a ramp and floor of the cargo cabin before the loading of a self-propelled track-type technique;

4 Loading of freights using a loading-unloading device must be performed as follows:

- set the supporting jack under frame No 33;
- hang a cross-arm on the freight hook of mobile block. The cross-arm can be disposed both along or across of cargo hatch's opening depending on a cargo form and

7. ЗАВАНТАЖЕННЯ

7.1. Завантажувальне і швартувальне устаткування

1 Завантажувальне устаткування складається з:

- завантажувально-розвантажувального пристрою (лебідка ЛПГ-250/500Т або БЛ-56, монорельс, каретка, рухомий блок, трос і траверса);
- устаткування для завантаження несамохідної колісної техніки тягачем (трос з системою блоків);
- устаткування для завантаження несамохідної колісної техніки за допомогою транспортеру;
- транспортеру П-157М (електричний привід, два вантажних ланцюги).

2 Швартувальне устаткування складається з:

- 28 одинарних швартувальних вузлів;
- 20 подвійних швартувальних вузлів;
- 30 швартувальних ременів;
- чотирьох ременів-стягувань;
- 8 шнурів;
- двох швартувальних сіток.

7.1.1. Нормальна експлуатація

1 Вантажі мають бути упакованими у справну тару, яка забезпечує можливість їх надійного швартування і збереження при перевезенні.

Окремі вантажі за узгодженням з перевізниками можуть перевозитись без упаковки за забезпечення рівномірного розподілу навантажень на підлогу вантажної кабіни у відповідності до схеми припустимих навантажень.

2 Перевезення небезпечних вантажів здійснюється у відповідності до «Правил перевезення небезпечних вантажів повітряним транспортом».

3 Перед завантаженням (вивантаженням) потрібно:

- установити опірний домкрат під шп. № 33;
- установити опірні колодки під колеса основних стоек шасі;
- опустити рампу вантажного люку (при завантаженні вантажів з платформи автомобілю рампу зсунути під фюзеляж);
- перед завантаженням самохідної гусеничної техніки на рампу вантажного люку і підлогу вантажної кабіни укласти мотузковий настил.

4 Завантаження вантажів за допомогою завантажувально-розвантажувального пристрою виконується наступним чином:

- установити опірний домкрат під шп. № 33;
- підвесити траверсу на вантажний гак рухливого блоку. Траверса може розташовуватись як вздовж, так і уперек отвору вантажного люку залежно від

dimensions;

- bring up a load to the back freight hatch thus, that centre of masses of it will be disposed approximately along the axe of frame No 38;
- lift up a load on 50 to 100 mm higher of the level of cargo cabin's threshold, stop a lift-up and move by hand a mobile block with a load to front support of П-157M conveyer. At a load lifting, watch attentively a clearance between a load and freight hatch opening. Moving of loading device's mobile block perform using straps. For the facilitation of moving of load at the same time with shifting of mobile block it is necessary to push a load in direction of mobile block. Mooring straps from the complete set of mooring equipment can be utilized as straps for moving of loads;
- put a load on П-157M conveyer, disconnect straps, and move load by conveyer to distance, required for placing the next load;
- dispose loads in a cargo cabin in accordance with a loading chart, permitted centering, and the chart of load on the cabin's floor. The mass of small loads must not exceed 2500 kg.

Note: Clearance between the airplane's structures and a load or technique must be not less than 150 mm;

- upon the end of works using loading-unloading device, stop a mobile block by a stopper.

5 Non-self-propelled technique shall be loaded, as a rule, using a towing device (tow bar) using a push-back method. This method provides an unloading of technique by tractor without application of load equipment.

Before loading a technique having brakes must be unbraked. Loading a technique using tractor must be done as follows:

- set blocks according to the loading diagram (fig. 7-1):

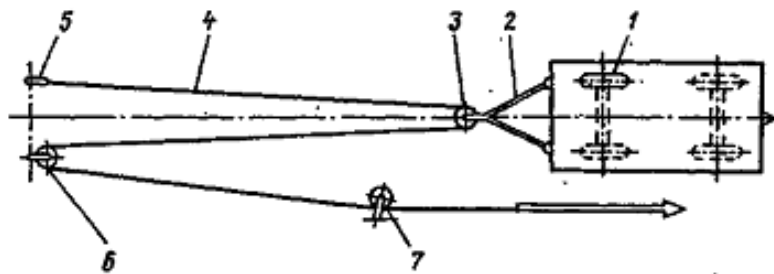


Fig. 7-1. Chart of loading of a non-self-propelled wheeled technique using a tractor:

1 - loaded technique; 2 - strap; 3 - movable block; 4 - feed rope; 5 - mooring knot on the floor of fuselage; 6 - fixed block; 7 - angle block.

- unreel a rope, thereto catch a hook to a mooring knot on the floor, wind off a rope moving a spool, and led it in blocks 3, 6 and 7;
- drive a technique that must be loaded to the ramp of cargo hatch;
- attach straps to tow bar for driving a technique at the loading;

форми і розмірів вантажу;

- подати до заднього вантажного люку вантаж таким чином, щоб його центр мас розташовувався приблизно на вісі шп. № 38;
- підняти вантаж на 50-100 мм вище рівня порогу вантажної кабіни, припинити підйом і перемістити уручну каретку з вантажем до переднього упору транспортеру П-157М. При підйомі вантажу уважно стежити за зазорами між отвором вантажного люку і вантажем. Переміщення каретки вантажопідйомного пристрою виконувати за лямки. Для полегшення переміщення вантажу водночас з переміщенням каретки потрібно тягнути або штовхати вантаж в напрямку каретки. У якості лямок для переміщення вантажів використовувати швартувальні ремені з комплекту швартувального устаткування;
- опустити вантаж на транспортер П-157М, і від'єднавши ремені, перемістити його транспортером на відстань, потрібну для розміщення наступного вантажу;
- розташувати вантажі в вантажній кабіні у відповідності до схеми завантаження, припустимих центрів і схемою навантажень на підлогу кабіни літака. Маса невеликих вантажів не має перевищувати 2500 кг.

Примітка: Зазори між конструкцією літака і вантажем або технікою мають бути не менш ніж 150 мм;

- після закінчення робіт за допомогою завантажувально-розвантажувального пристрою застопорити каретку стопором.

5 Несамохідна техніка завантажуються, як правило, в літак буксирним пристроєм (води́ло) методом «Назад». Цей спосіб забезпечує вивантаження техніки тягачем без застосування завантажувального устаткування.

Перед завантаженням техніка, що має гальма, має розгальмовуватись. Завантаження техніки за допомогою тягачу виконувати в наступному порядку:

- установити блоки у відповідності до схеми завантаження (мал. 7-1):

Мал. 7-1. Схема завантаження несамохідної колісної техніки тягачем:

1 - техніка, що завантажуються; 2 - лямка; 3 - рухливий блок; 4 - завантажувальний трос; 5 - швартувальний вузол в підлозі фюзеляжу; 6 - нерухомий блок; 7 - відвідний блок.

- розмотати трос з котушки, для чого заціпити гак за швартувальний вузол на підлозі; розмотати трос, переміщуючи котушку, і завести його в блоки 3, 6 і 7;
- підкотити техніку, що має бути завантаженою, до рампи вантажного люку;
- приєднати до води́ла стро́пи для управління технікою під час завантаження;

- attach the feed rope to technique;
- set chocks with straps under rear wheels of technique that will be loaded;
- take up a clearance by the slow motion of tractor and check up carefully the state of a rope, a ribbon, and reliability of fastening blocks to mooring knots;
- during motion of a technique it is necessary to move chocks using straps on a distance of 100 to 150 mm from rear wheels (by the loadmaster's command).

Upon completion of loading the rope must be reeled on the spool. After the full reeling of rope to catch a strand to hook on a frame, and then fix the spool using a damp set on the frame.

WARNING. IT IS FORBIDDEN:

- admit persons, which did not instructed to load works;
- be situated in the area of load ropes;
- carry out loading by ropes which do not comply with technical terms (broken tresses, threads, swelling threads);
- carry out loading of technique (what does not have brakes) without securing by chocks.

6 The load of the self-propelled wheeled and caterpillar technique must be executed as follows.

The self-propelled wheeled and caterpillar technique must be loaded in an airplane, as a rule, backwards, what provide a serviceability and speed of unloading.

It is required to cover a cargo hatch ramp and a cargo cabin floor by rope flooring before the load of self-propelled caterpillar technique.

The load of a self-propelled technique must be carried out by the loadmaster's commands.

A technique, loaded in an airplane, must be braked.

If in the process of load a stopping of self-propelled technique on a ramp occurs, it is required to lower it on ground from a ramp and carry out a load again only after that.

WARNING. IT IS FORBIDDEN to carry out a load of caterpillar technique without the rope floorings.

7 Mooring of loads must be performed as follows.

Technique and cargoes having mooring knots must be fastened in airplane using mooring straps.

Technique and cargoes which does not have mooring knots and also packed loads must be fastened in airplane using mooring straps and nets.

Before mooring to screw mooring knots into sockets on the cargo cabin's floor. For screwing it is necessary to insert fielded guides into the slot of plug and twist it against stop.

It is required to turn off the springs of moored technique.

At a mooring, unscrew the single mooring knots on 180° from

- приєднати завантажувальний трос до техніки;
- установити опірні колодки зі стропами під задні колеса техніки, що завантажуються;
- повільним рухом тягача вибрати слабіну тросу і ретельно перевірити стан тросу, стрічки і надійність кріплення блоків до швартувальних вузлів;
- під час руху техніки необхідно (по команді бортоператора) переміщати стропами колодки на відстань 100-150 мм від задніх по ходу коліс.

Після закінчення завантаження трос змотати на котушку. Після повного намотування тросу заціпити стренгу за гак на рамі, потім амортизатором, установленим на рамі, закріпити котушку.

ПОПЕРЕДЖЕННЯ. ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ:

- допускати до завантажувальних робіт осіб, які не пройшли інструктаж;
- перебувати в зоні завантажувальних тросів;
- виконувати завантаження тросами, які не відповідають технічним умовам (обрив пасу, ниток, витріщання ниток);
- виконувати завантаження техніки (яка не має гальм) без підстрахування опірними колодками.

6 Завантаження самохідної колісної і гусеничної техніки виконувати наступним чином.

Самохідна колісна і гусенична техніка завантажуються у літак, як правило, заднім ходом, що забезпечує зручність і швидкість вивантаження.

Перед завантаженням самохідної гусеничної техніки необхідно рампу вантажного люку і підлогу вантажної кабіни покрити мотузковим настилом.

Завантаження самохідної техніки виконувати за командами бортоператора.

Техніку, завантажену у літак, необхідно загальмовувати.

Якщо в процесі завантаження виникла зупинка самохідної техніки на рампі вантажного люку, необхідно з рампи вивести її на землю і тільки після цього знову виконувати завантаження.

ПОПЕРЕДЖЕННЯ. ЗАБОРОНЯЄТЬСЯ виконувати завантажування гусеничної техніки без мотузкових настилів.

7 Швартування вантажів виконується наступним чином.

Техніка і вантажі, що має швартувальні вузли, кріпляться в літаку за допомогою швартувальних ременів.

Вантажі, що не мають швартувальних вузлів, а також пакетовані вантажі кріпляться в літаку за допомогою швартувальних ременів і сіток.

Перед швартуванням укрутити в гніздо на підлозі вантажної кабіни швартувальні вузли. Для укручування вузла необхідно вкласти шліци, що виступають, на вузлі в паз пробки і виконувати укручування до упору.

На техніці, яку швартують, необхідно вимкнути з роботи ресори.

При швартуванні одинарні швартувальні вузли викрутити

position “against stop”, whereupon turn a ring toward mooring knot on technique.

At net fastening, the wedge lock of mooring strap catches with own hook to ring of mooring knot; a hook putted on the end of strap - to any cell of net, and hook of adapter by a strap grips two cells of net. Tightening shall be done by hand.

At the mooring of small loads, it is required to tighten previously densely fixed loads by fasten belts, revolving a tap-wrench of tighten lock. Whereupon cover a group of loads tighten by straps by mooring net, and fix it by mooring straps to mooring knots.

Notes:

- (a) Summary breaking load on one mooring knot makes 4000 kg.
- (b) Breaking load on one mooring device makes 4000 kg.
- (c) Rings of mooring knot or elements of mooring device must not touch rails of conveyer.
- (d) Maximum mass of load which can be moored by one net makes 2500 kg.
- (e) Minimum angle of mooring device to horizon makes 15°.

8 Unmooring of loads shall be carried out in order reverse to mooring. At that for unmooring of mooring device it is necessary to turn the lever of clamp of wedge lock using the ring fastened to the end of strap. For unmooring of tightening strap it is required to move out a stop bush from a ratchet hooking using the tap-wrench.

7.2. Crewmember's duties at loading and unloading

Pilot-in-command:

- shall check up personally the rightness of placing and mooring a loads;
- in case of absence of accepted loading and mooring schemes shall check up schemes, accepted by loadmaster.

Co-pilot:

- obliged to know approved loading and mooring schemes, rules and peculiarities of cargo handling.
- calculates the balance of the received load
- controls the correct placement of cargo in accordance with the balance sheet;
- shall report pilot-in-command about completion of loading (unloading) of airplane and so on.

Flight engineer:

- shall watch an approach to airplane of the transport with load;
- carries responsibility for the correct placing and mooring of load in accordance with balance sheet of airplane;

in-flight shall control periodically a position of loads on

від положення «до упора» на 180°, після чого направити кільце у бік швартувального вузла на техніці.

При кріпленні сітки клиновий замок швартувального ремню своїм гаком чіпляється за кільце швартувального вузла; гак, закладений на кінці ремня, - за будь-яке вічко сітки; а гак перехідника за допомогою лямки захоплює два вічка сітки. Натягнення ременів здійснюється вручну.

При швартуванні невеликих вантажів необхідно, попередньо щільно установивши вантажі, стягнути їх стяжними ременями, обертаючи вороток замку стягування. Після цього накрити групу вантажів, стягнених ременями, швартувальною сіткою і закріпити її швартувальними ременями до швартувальних вузлів.

Примітки:

- (a) Руйнівне сумарне навантаження на один швартувальний вузол становить 4000 кгс.
- (b) Руйнівне зусилля для швартувального пристрою становить 4000 кгс.
- (c) Кільця швартувального вузла або елементи швартувального пристрою не мають торкатись рійок транспортера.
- (d) Максимальна маса вантажу, якого можна зашвартувати однією сіткою, становить 2500 кг.
- (e) Мінімальний кут нахилу швартувального пристрою до горизонту дорівнює 15°.

8 Розшвартування вантажів виконується в порядку, зворотному до швартування. При цьому для розшвартування швартувального пристрою необхідно за допомогою кільця, закріпленого на кінці ремню, повернути важіль притиску клинового замку. Для розшвартування стяжного ремню слід вивести упірну втулку з храпового зачеплення за допомогою воротка.

7.2. Обязанки членів екіпажу при завантаженні і вивантаженні

Командир повітряного судна:

- особисто перевіряє правильність розміщення і швартування вантажів;
- у випадку відсутності ухвалених схем завантаження і швартування перевіряє схеми, прийняті бортоператором.

Другий пілот:

- зобов'язаний знати затверджені схеми завантаження та швартування, правила та особливості поводження з вантажем.
- розраховує центрування прийнятого вантажу;
- контролює правильність розміщення вантажу відповідно до центровочного графіку;
- доповідає командирові повітряного судна про закінчення завантаження (розвантаження) літака та т.ін.

Бортінженер:

- стежить за під'їздом до літака транспорту з вантажем;
- несе відповідальність за правильне розміщення і швартування вантажу у відповідності до центровального графіку літака;
- періодично контролює в польоті положення вантажів

 CONSTANTA	<i>OM – Part B1 – 7</i> <i>KE – Частина B1 – 7</i>	LOADING ЗАВАНТАЖЕННЯ	<i>Page</i> <i>Стор</i>	7
---	---	---------------------------------------	----------------------------	----------

the places of mooring, in case of shift loads shall report pilot-in-command and take measures in relation to fixing of load and so on.

Flight Attendant (for AN-26-100 aircraft type) and flight engineer (for AN-26):

- is responsible for organizing the cargo handling process;
- Controls the integrity of packaging of the cargo and the consistence of the cargo with the accompanying documentation and so on.

Personnel responsibilities on handling the cargo are detailed in the separate document – GO.PR-03 “Instruction on loading, unloading, mooring and transportation of equipment and cargo on aircraft of “Aircompany Constanta” PrJSC”.

на місцях швартування, у випадку зсуву вантажів доповідає командирові повітряного судна і приймає міри щодо закріплення вантажу та т.ін.

Бортпровідник (для ПС типу Ан-26-100) або бортінженер для ПС типу Ан-26):

- Відповідає за організацію процесу обробки вантажів;
- Контролює цілісність пакування вантажів, відповідність вантажу супроводжуючій документації та т.ін.

Детально обов'язки персоналу з обробки вантажів описано в окремому документі – GO.PR-03 “Інструкція з завантаження, розвантаження, швартування та перевезення техніки і вантажів повітряними суднами ПрАТ “Авіакомпанія Константа””.

7.3. Antonov-26B-100 airplane

7.3.1. Instruction on loading, mooring and unloading of cargo pallets in Antonov-26B-100 airplane.

7.3.1.1. General information about onboard facilities of mechanization of loading-unloading works.

There is provided the transportation on Antonov-26 airplane:

- loads in the hard and soft packing, packed on the ПА-2.5 pallets;
- loads in the hard and soft packing, packed on the cargo floor of airplane;
- wheeled technique.

Loading, mooring and unloading of cargoes, packed on floor, and also wheeled technique must be carried out in accordance to Instruction on operation of Antonov-26 airplane. Antonov-26B-100 airplane has mooring equipment and equipment for loading of wheeled technique by tractor in amount of the serial completing of Antonov-26 airplane. The on-board loading equipment (OLE) installed on Antonov-26B-100 airplane allow to carry-out a loading, unloading and mooring of pallets with load by mass of 2500 kg in cargo cabin of airplane both in modern airports, and on landing grounds non-equipped with any special equipment. There are not more than three ПА-2.5 pallets foreseen to place on an airplane the total mass of which with load must not exceed 5200 kg. A height of pallet with load must not exceed 1300 mm.

OLE provide a continuous cycle of loading-unloading works within the limits of carrying capacity of airplane. The pitch angle of airplane at that must not exceed of $\pm 3^{\circ}$.

7.3. Літак Ан-26Б-100

7.3.1. Інструкція з завантаження, швартування і вивантаження піддонів з вантажем на літаку АН-26Б-100.

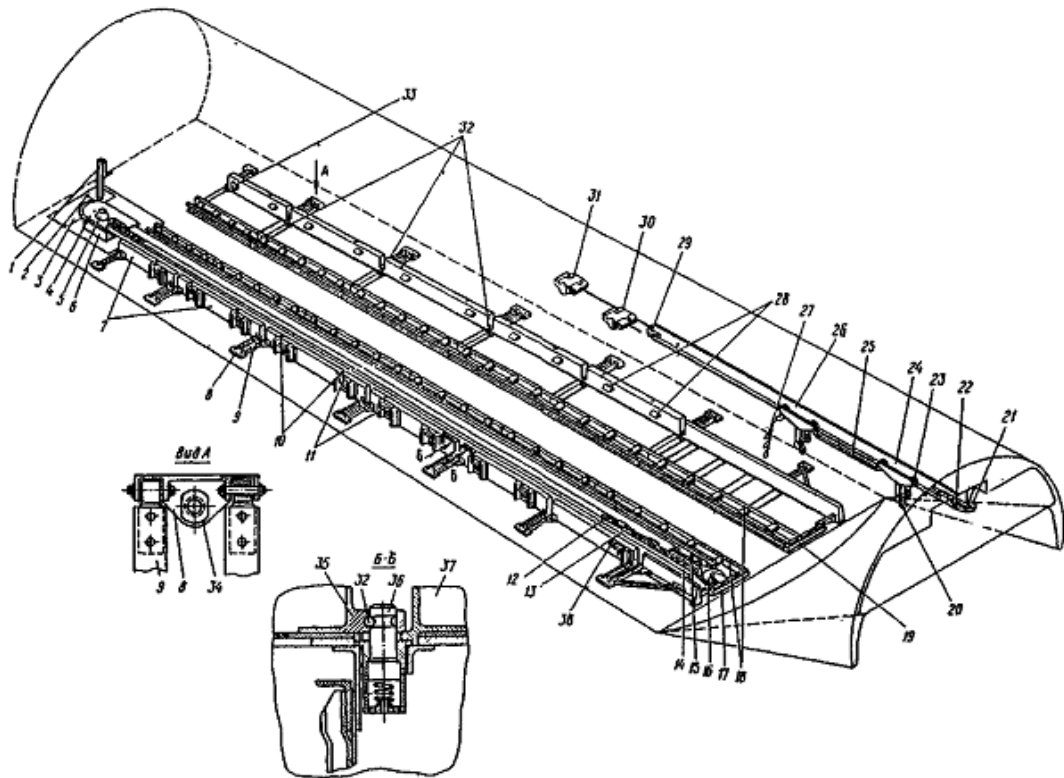
7.3.1.1. Загальні відомості про бортові засоби механізації завантажувально-розвантажувальних робіт.

На літаку Ан-26 забезпечується транспортування:

- вантажів в жорсткій і м'якій упаковці, зпакетованих на піддонах ПА-2.5;
- вантажів в жорсткій і м'якій упаковці, зпакетованих на вантажній підлозі літака;
- колісної техніки.

Завантаження, швартування і вивантаження вантажів зпакетованих на підлозі, а також колісної техніки виконується і відповідності до Інструкції з технічної експлуатації літака Ан-26. Літак Ан-26Б-100 має швартувальне устаткування і устаткування для завантаження колісної техніки тягачем в обсязі серійної комплектації для літака Ан-26. Установлені на літаку Ан-26Б-100 бортові засоби механізації (БСМ) дозволяють здійснювати завантаження, вивантаження і швартування піддонів з вантажем масою до 2500 кг в вантажній кабіні літака як в сучасних аеропортах, так і на посадочних площадках, не оснащених яким-небудь спеціальним устаткуванням. На літаку передбачене розміщення не більш ніж трьох піддонів ПА-2.5, загальна маса яких з вантажем не має перевищувати 5200 кг. Висота піддону з вантажем має бути не більше 1300 мм.

БСМ забезпечують безперервний цикл завантажувально-розвантажувальних робіт в межах вантажопідйомності літака. Кут тангажу літака при цьому не має перевищувати $\pm 3^{\circ}$.



Мал. 7-2

Fig. 7-2. On-board mechanization facilities of loading-unloading works.

1 - hand drive column; 2 - hatch; 3 - panel; 4 - housing; 5 - pull wheel; 6 - hydraulic drive; 7 - rails; 8 - fitting; 9 - link; 10 - rail lock pushers; 11 - lock pedals; 12 - drag-chain; 13 - claw; 14 - drag-chain's trough; 15 - tractor roller; 16 - star wheel; 17, 19 threshold roller; 18 - roller tracks; 20 - movable block; 21 - rear bypass roller; 22 - front bypass roller; 23 - carriage's roller; 24 - monorail; 25 - connecting link; 26 - carriage; 27 - strap; 28 - lock hooks; 29 - loading limitation mechanism on ropes of winches; 30, 31 - БЛ-56 electric winches; 32 - clamps; 33 - front support; 34 - plug; 35, 37 - fittings; 36 - attachment point; 38 - rear support

- the load-lifting device which consists of two electric winches 30 and 31, two carriages 26; two blocks 20 with hooks; bypass rollers 21 and 22, and series of other items;

- the on-floor device, which consists of mechanism of moving of pallets, roller equipment and knots of fastening of roller equipment to the floor of cargo cabin.

Pallets with load are lifted from the platform of vehicle, and moved on a monorail along the cargo cabin using the load-lifting device.

The on-floor device is intended for moving and mooring pallets with a load in the cargo cabin. Pallets should be moored using locks in rails of roller equipment, and a front pallet - additionally using four special clamps.

Basic technical data of the load-lifting device

Carrying capacity at presence of:

two winches	2500 kg
one winch	1400 kg

The speed of lift and dropping of load using the electrical

Мал. 7-2 Бортові засоби механізації завантажувально-розвантажувальних робіт:

1 - колонка ручного приводу; 2 - люк; 3 - панель; 4 - кожух; 5 - тягове колесо; 6 - гідропривід; 7 - рейки; 8 - фітинг; 9 - тяга; 10 - штовхачі рейкових замків; 11 - педалі замків; 12 - тяговий ланцюг; 13 - захват; 14 - жолоб тягового ланцюга; 15 - витягувальний ролик; 16 - «зірочка»; 17, 19 - порогові ролики; 18 - роликові доріжки; 20 - рухливий блок; 21 - задній обвідний ролик; 22 - передній обвідний ролик; 23 - ролик каретки; 24 - монорейка; 25 - з'єднувальна тяга; 26 - каретка; 27 - лямка; 28 - гаки замків; 29 - механізм обмеження навантажень на тросах лебідок; 30, 31 - електричні лебідки БЛ-56; 32 - фіксатори; 33 - передній упор; 34 - втулка; 35, 37 - фітинги; 36 - вузол кріплення; 38 - задній упор

- вантажопідіймний пристрій, який складається з двох електричних лебідок 30 і 31, двох кареток 26, двох блоків 20 з гаками, обвідних роликів 21 і 22 і ряду інших вузлів;

- підлоговий пристрій, який складається з механізму переміщення піддонів, роликового устаткування і вузлів кріплення роликового устаткування до підлоги вантажної кабіни.

За допомогою вантажопідіймного пристрою піддони з вантажем піднімаються з платформи автомобіля і переміщуються по монорейці вздовж вантажної кабіни.

Підлоговий пристрій призначений для переміщення і швартування піддонів з вантажем в вантажній кабіні літака. Піддони швартуються за допомогою замків в рейках роликового устаткування, а передній піддон - крім того чотирма спеціальними хомутами.

Основні технічні дані вантажопідіймного пристрою

Вантажопідіймність за наявності:

двох лебідок	2500 кг
однієї лебідки	1400 кг

Швидкість підйому і опускання вантажу від електричних

drive 1 m/min.

The speed of lift and dropping of load using the manual drive at the rotation of winches' handles at 35 RPM - 0.25 m/min.

Stroke of carriages along a monorail 2378 mm

Maximal lifting of hooks above ground 2940 mm

приводів 1 м/хв.

Швидкість підйому і опускання вантажу від ручних приводів при обертанні рукояток лебідок при 35 об/хв. - 0.25 м/хв.

Хід кареток по монорейці 2378 мм

Максимальний підйом гаків над землею 2940 мм

Basic technical data of the on-floor device

Maximum mass of pallets with a load placed on the on-floor device 5200 kg

Maximum number of ПА-2.5 pallets placed on the on-floor device 3

Maximum speed of drag-chain 14.3 m/min.

Minimum speed of drag-chain 3.7 m/min.

Time of work of hydraulic drive (in «quickly» mode), required for loading in an airplane:

front pallet	1.5 to 2 min.
medium pallet	0.75 to 1 min.
rear pallet	0.5 to 0.75 min.

Основні технічні дані підлогового пристрою

Максимальна маса піддонів з вантажем, розміщених на підлоговому пристрої 5200 кг

Максимальна кількість піддонів ПА-2.5, розміщених на підлоговому пристрої 3 шт.

Максимальна швидкість руху тягового ланцюга 14.3 м/хв.

Мінімальна швидкість руху тягового ланцюга 3.7 м/хв.

Час роботи гідроприводу (на режимі «швидко»), потрібний для завантаження у літак:

переднього піддону	1.5 - 2 хв.
середнього піддону	0.75 - 1 хв.
заднього піддону	0.5 - 0.75 хв.

7.3.1.2. Loading and mooring pallets with a load

ATTENTION! Persons can be admitted to work with on-board loading equipment, learning an arrangement and work of OLE, and also safety measures of rigging works.

WARNING. Pallets in cargo cabin should be disposed taking into account airplane's balance (there are charts of placing and mooring resulted on fig. 8.2-2).

7.3.1.2. Завантаження і швартування піддонів з вантажем

УВАГА! До роботи з бортовими засобами механізації допускаються особи, які вивчили устрій і роботу БСМ, а також техніку безпеки такелажних робіт.

ПОПЕРЕДЖЕННЯ. Розташовувати піддони в вантажній кабіні з урахуванням забезпечення центрівок літака (схеми розміщення і швартування наведені на мал. 8.2-2).

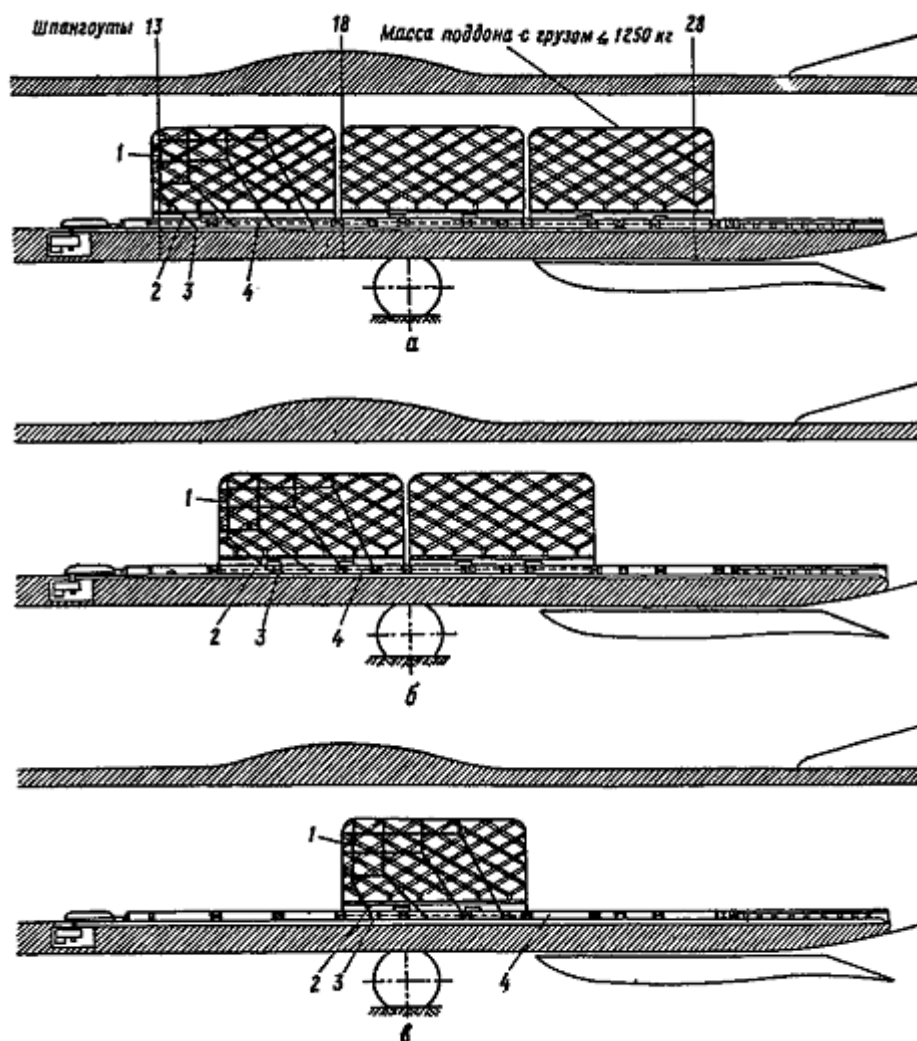


Fig. 7-3 Charts of placing and mooring the pallets with load

a - mass of three pallets with load is 5200 kg; b - mass of two pallets with load is 5000 kg; c - mass of one pallet with load is 2500 kg; 1 - clamp; 2 - mooring strap 26-9471-300; 3 - mooring knot; 4 - floor device's rails

Loading of three pallets shall be carried out in the following order:

- 1 set the carriages of load-lifting device in extreme back position;
- 2 open the cargo hatch of airplane shifting the ramp under fuselage;
- 3 set a supporting jack 6 (fig. 8.2-3) under the threshold of cargo hatch, so that must be no any clearance between an abutment of a jack and ground surface of a stand;

Мал. 7-3 Схеми розміщення і швартування піддонів з вантажем

а - маса трьох піддонів з вантажем 5200 кг; б - маса двох піддонів з вантажем 5000 кг; в - маса піддону з вантажем 2500 кг; 1 - хомут; 2 - швартувальний ремінь 26-9471-300; 3 - швартувальний вузол; 4 - рейки підлогового пристрою

Завантаження піддонів в кількості 3 шт. здійснюється в наступному порядку:

- 1 установити каретки вантажопідйомного пристрою в крайнє заднє положення;
- 2 відчинити вантажний люк літака, прибравши рампу під фюзеляж;
- 3 установити упорний домкрат 6 (мал. 8.2-3) під поріг вантажного люку, щоб між п'ятою домкрата і поверхнею площадки для стоянки не було зазору;

- 4 hang a cross-arm 10 on hooks of load-lifting device;
- 5 fasten a cross-arm's straps 9 on a pallet 7 by putting strap claws 8 in angular fittings of a pallet on its faceplates;
- 6 connect the on-board electric system to aerodrome source;
- 7 engage the HC-14 hydraulic pumping plant;
- 8 engage the hydraulic drive of on-floor device by pushing a button «Пуск гидропривода» on the push-to-talk switch;
- 9 set the on-floor device's grip in extreme back position using the push-to-talk switch, checking at that are the grip's latches deflected upwards;

- 4 навісити на гаки вантажопідйомного пристрою траверсу 10;
- 5 закріпити стропа 9 траверси на піддоні 7 введенням захватів 8 строп в кутові фітинги піддону з його торцевих боків;
- 6 підключити бортову електромережу до аеродромного джерела живлення;
- 7 включити насосну станцію гідросистеми HC-14;
- 8 включити гідропривід підлогового пристрою, натиснувши на тангенті кнопку «Пуск гидропривода»;
- 9 установити захват підлогового пристрою в крайнє заднє положення за допомогою тангенти, перевіряючи при цьому чи випущені клямки захвату уверх;

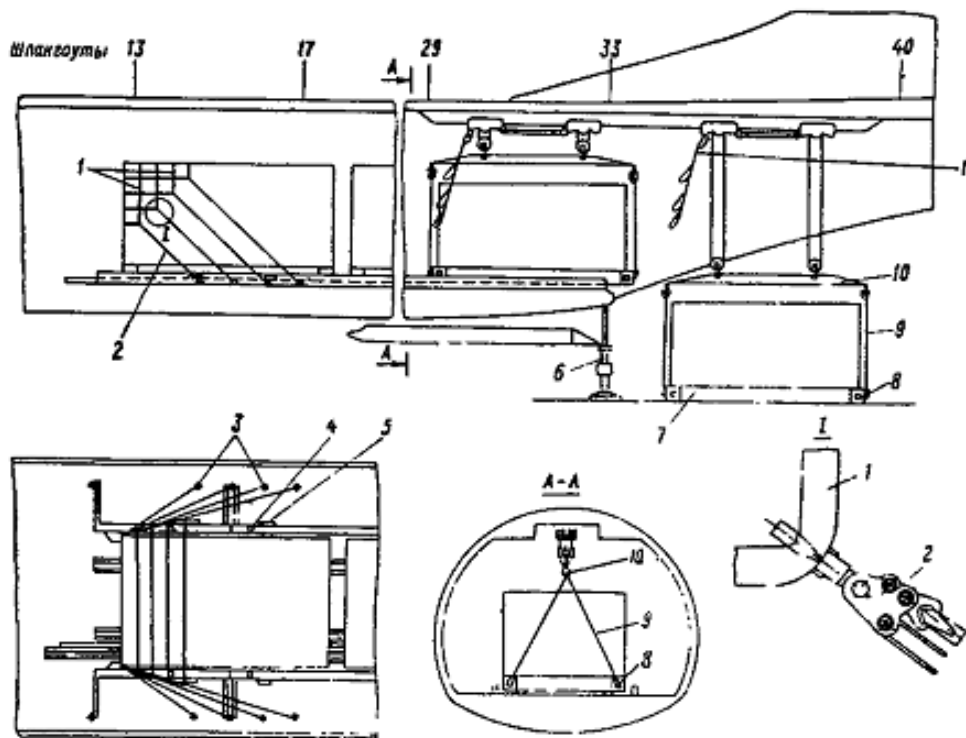


Fig. 7-4 Facilities for loading the pallets with load

1 - clamps; 2 - mooring strap 26-9472-300; 3 - mooring knots; 4 - pusher; 5 - lock's pedal; 6 - supporting jack; 7 - pallet; 8 - grip; 9 - top cords; 10 - cross-arm; 11 - strap

10 lift a pallet on 100 mm above ground and check up the reliability of fastening a pallet to load-lifting device's hooks;

11 lift a pallet to height necessary for its moving within the cargo cabin;

12 at the same time pushing a pallet manually by a strap 11 on a front carriage, to convey a pallet along the monorail forward against stop. In the case of warp a pallet relating to long axis of airplane, remove the warp manually;

13 lower a pallet on roller tracks;

14 by brief plugging of a push-to-talk switch in position «Погрузка» lead-in the grip into linkage with a front fitting of pallet and convey a pallet up to 100 to 150 mm forward;

15 cut off the top cords 9 from a pallet and roll aside the

Мал. 7-4 Засоби для завантаження піддонів з вантажами:

1 - хомути; 2 - швартувальний ремінь 26-9472-300; 3 - швартувальні вузли; 4 - штовхач; 5 - педаль замку; 6 - упорний домкрат; 7 - піддон; 8 - захват; 9 - стропа; 10 - траверса; 11 - лямка

10 підняти піддон на 100 мм від землі і перевірити надійність кріплення піддону до гаків вантажопідйомного пристрою;

11 підняти піддон на висоту, потрібну для його переміщення в вантажній кабіні;

12 за лямку 11 на передній каретці, водночас підштовхуючи піддон руками, перевезти піддон по монорейці уперед до упору. У випадку перекосу піддону відносно поздовжньої вісі літака усунути перекіс уручну;

13 опустити піддон на роликові доріжки;

14 короткочасними включеннями перемикача тангенти в положення «Погрузка» ввести захват у зачеплення з переднім фітингом піддону і перемістити піддон на 100-150 мм уперед;

15 від'єднати стропа 9 від піддону і відкотити каретки

carriages of load-lifting device to area of reception of the cargo hatch;

16 convey a pallet forward against stop by setting the push-to-talk switch in position «Погрузка»;

17 fasten a pallet in the cargo cabin for what close three rail's locks front in flight direction on the port and right boards pressing the pusher 4 by a leg;

18 cut off the grip from a pallet pushing back its front latch down against stop by the pusher, previously taken off from the wall of stack near the frame No 10. Make sure that the pawl fixes the latches in retracted position;

19 convey the grip in extreme back position using the push-to-talk switch and deflect grip's latches again upwards, pressing the pawl's lever by the pusher;

20 similarly load next two pallets then leaving the grip in docked position with a last pallet;

21 twist in a mooring knots 3 (see fig. 8.2-2 and 8.2-3) on the cargo cabin floor on frames 14, 15, 16 and 17 at port and right boards;

22 moor a front pallet by clamps 1, fixing clamps by a mooring straps 2 (26-9471-300) at knots 3;

23 remove the ladders and traverse in stowed position;

24 lift load-lifting device's blocks with hooks upwards against stop in the corps of carriages to avoid a swinging hooks in-flight;

25 turn off the HC-14 hydraulic pumping station;

26 cut off the on-board electric system from aerodrome source;

ATTENTION. A crew shall check before flight:

- whether the rail locks closed fixing pallets in cargo cabin;
- whether a loads on pallets connected effectively;
- whether a supporting jack that must be set under cargo cabin's threshold present on board.

7.3.1.3. Unloading pallets with load

Unloading pallets must be carried out in the following order:

1 open the cargo hatch shifting the ramp under a fuselage;

2 set a supporting jack 6 (fig. 8.2-3) under the threshold of cargo hatch, so that must be no any clearance between an abutment of a jack and ground surface of a stand;

3 connect the on-board electric system to aerodrome source;

4 remove clamps 1 on frames No 14, 15, 16 and 17 from a front pallet disconnecting mooring straps 2 from mooring knots 3;

5 hang up the cross-arm 10 on hooks of load-lifting device;

6 make sure that the grip of drag-chain is snap-together with a rear pallet and open three by three rear rail-locks on port and right board pressing the lock's pedal 5 by a leg

вантажопідйомного пристрою у зону прийому вантажного люку;

16 перемістити піддон уперед до упору, установивши перемикач тангенти в положення «Погрузка»;

17 закріпити піддон в вантажній кабіні, для чого закрити три передніх по польоту рейкових замки по лівому і правому бортам, натиснувши ногою штовхач 4;

18 від'єднати захват від піддону, відтиснувши його передню клямку униз до упору штовхачем, попередньо знятим зі стінки етажерки біля шп. № 10. Переконавшись, що фіксатор утримує клямки в прибраному положенні;

19 перемістити захват в крайнє заднє положення за допомогою тангенти і знов випустити клямки захвату уверх, натиснувши на важіль фіксатора штовхачем;

20 аналогічно завантажити у літак наступні два піддони, потім залишивши захват зістикованим з останнім піддоном;

21 укрутити швартувальні вузли 3 (див. мал. 8.2-2 і 8.2-3) на підлозі вантажної кабіни по шп. № 14, 15, 16, 17 у правого і лівого бортів;

22 пришвартувати передній піддон хомутами 1, закріпивши хомути швартувальними ременями 2 (26-9471-300) за вузли 3;

23 прибрати трапи і траверсу у похідне положення;

24 підняти блоки з гаками вантажопідйомного пристрою уверх до упору в корпуси кареток для уникнення розгойдування гаків в польоті;

25 вимкнути насосну станцію HC-14;

26 відімкнути бортову електромережу від аеродромного джерела живлення;

УВАГА. Екіпажеві перед польотом перевірити:

- чи закриті рейкові замки, які фіксують піддони в вантажній кабіні;
- чи надійно закріплені вантажі на піддонах;
- чи є на борту упорний домкрат, який установлюється під поріг вантажної кабіни.

7.3.1.3. Вивантаження піддонів з вантажем

Вивантаження піддонів здійснюється в наступному порядку:

1 відчинити вантажний люк, прибравши рампу під фюзеляж;

2 установити упорний домкрат 6 (мал. 8.2-3) під поріг вантажного люку, щоб між п'ятою домкрату і поверхнею площадки для стоянки не було зазору;

3 підключити бортову електромережу до аеродромного джерела живлення;

4 зняти хомути 1 з переднього піддону, від'єднавши швартувальні ремені 2 від швартувальних вузлів 3 на шп. № 14, 15, 16, 17;

5 навісити траверсу 10 на гаки вантажопідйомного пристрою;

6 переконавшись, що захват тягового ланцюга зістикований з заднім піддоном, і відкрити по три задніх рейкових замки з лівого і правого боків, натиснувши ногою педалі 5 замків;

- 7 engage the HC-14 hydraulic pumping station;
- 8 engage the hydraulic drive of on-floor device pushing push-to-talk switch «Пуск гидропривода»;
- 9 set the push-to-talk switch in position «Выгрузка» and convey a rear pallet in area of electric winches for lifting;
- 10 fasten a cross-arm's top cords 9 on a pallet 7 by putting strap claws in angular fittings of a pallet on its faceplates;
- 11 lift a pallet on 150 mm above cargo cabin's floor and check up the reliability of fastening a pallet to load-lifting device's hooks;
- 12 at the same time pushing a pallet manually by a strap 11 on a front carriage, to convey a pallet along the monorail backwards disposing a pallet over opened cargo hatch;
- 13 drop a pallet on ground (vehicle's platform);
- 14 cut off the top cords from a pallet and lift their up to ceiling together with the cross-arm;
- 15 using a strap 11 to convey carriages of load-lifting device forward against stop (to the frame No 29);
- 16 using the push-to-talk switch to shift a grip of on-floor-device forward to the moment of joining with next pallet and unload a pallet like the first one;
- 17 after unloading of all pallets from an airplane set carriages of load-lifting device in extreme front position;
- 18 remove the mooring straps, top cords, cross-arm, and clamps 1 in stowed position;
- 19 lift the blocks with hooks of load-lifting device upwards against stop in the corps of carriages to avoid a swinging hooks in-flight;
- 20 switch-off the HC-14 pumping station;
- 21 cut off the on-board electric system from aerodrome source;
- 22 remove a supporting jack from the threshold of cargo cabin;
- 23 close a cargo hatch.

Note: the order of loading, mooring and unloading of the self-propelled and non-self-propelled wheeled technique, and also loads that must be placed on the floor of cargo cabin is resulted in the Book 2 of Instruction on maintenance of Antonov-26 airplane (except for order of loading using conveyer).

- 7 увімкнути насосну станцію HC-14;
- 8 увімкнути гідропривід підлогового пристрою, натиснувши кнопку «Пуск гидропривода» на тангенті;
- 9 установити перемикач тангенти в положення «Выгрузка» і перемістити задній піддон в зону електричних лебідок для підйому;
- 10 закріпити стропи 9 траверси на піддоні введенням захватів строп у кутові фітинги піддону з його торцевих сторін;
- 11 підняти піддон на 150 мм від підлоги вантажної кабіни і перевірити надійність кріплення піддону до гаків вантажопідйомного пристрою;
- 12 за лямку 11 на передній каретці, водночас підштовхуючи піддон руками, перевезти піддон по монорейці назад, розташувавши піддон над відкритим вантажним люком;
- 13 опустити піддон на землю (платформу кари);
- 14 від'єднати стропи від піддону і разом з траверсою підняти їх уверх до стелі;
- 15 за лямку 11 перекотити каретки вантажопідйомного пристрою уперед до упору (до шп. № 29);
- 16 за допомогою тангенти перемістити захват підлогового пристрою уперед до моменту стикування з наступним піддоном і вивантажити піддон аналогічно першому;
- 17 після вивантаження усіх піддонів з літака установити каретки вантажопідйомного пристрою в крайнє переднє положення;
- 18 прибрати швартувальні ремені, стропи, траверсу і хомут 1 у похідне положення;
- 19 підняти блоки з гаками вантажопідйомного пристрою уверх до упору в корпуси кареток для уникнення розгойдування гаків в польоті;
- 20 вимкнути насосну станцію HC-14;
- 21 відключити бортову електромережу від аеродромного джерела живлення;
- 22 прибрати опірний домкрат з-під порогу вантажної кабіни;
- 23 закрити вантажний люк.

Примітка: порядок завантаження, швартування і вивантаження самохідної і несамохідної колісної техніки, а також вантажів, які розміщуються на підлозі вантажної кабіни, наведений в Інструкції з технічної експлуатації літака Ан-26, книга 2 (за винятком порядку завантаження за допомогою транспортеру).

7.3.2. Duties and responsibilities of the crew members

Handling the cargo described in the separate document - GO.PR-03 Instruction on loading, unloading, mooring and transportation of equipment and cargo on aircraft of "Aircompany Constanta" PrJSC.

The crew members distribute duties and responsibilities during loading, unloading, mooring, and transporting cargo in accordance with the requirements of AFM for each particular aircraft type and OM.

Pilot-in-command:

- must personally check the correctness of the placement and mooring of goods, balance, paperwork;
- must personally check the procedures adopted by the co-pilot in the absence of accepted loading and mooring procedures.

Co-pilot:

- obliged to know approved loading and mooring schemes, rules and peculiarities of cargo handling.
- when operating on aircraft of the An-26 and An-26B-100 types, accepts the cargo and accompanying documentation from the representative of the shipper or the handling company;
- calculates the balance of the received load
- controls the correct placement of cargo in accordance with the balance sheet;
- reports to the PIC on the completion of loading (unloading) of the aircraft.

Flight engineer:

- must know the approved loading and mooring schemes, rules and peculiarities of cargo handling, safety measures during loading, unloading and during the flight. Inform the personnel involved in loading / unloading about them (in the absence of a flight attendant).
- performs the duties of a flight attendant for handling cargo (including DG) when operating on aircraft of the An-26 and An-26B-100 types;
- to monitor the approach to the aircraft of the transport with cargo, as well as to ensure that the airport machinery and other vehicles are supplied to the substation in good working order and with absorbing equipment;
- manage the work of loaders (handling company or shipper) during the delivery of cargo to the AC ramp and loading from the ground;
- in the absence of accepted loading and mooring schemes, informs the co-pilot about the need to calculate the balance of the received cargo;
- controls the correct mooring, securing the cargo in the cargo compartment;

7.3.2. Обязанности та відповідальність членів екіпажу

Порядок виконання робіт з обробки вантажів описано в окремому документі - GO.PR-03 Інструкція з завантаження, розвантаження, швартування та перевезення техніки і вантажів повітряними суднами ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

Члени екіпажу розподіляють обов'язки та несуть відповідальність під час завантаження, розвантаження, швартування та транспортування вантажів відповідно до вимог КЛЕ для кожного конкретного типу ПС та КЕ.

Командир повітряного судна:

- повинен особисто перевіряти правильність розміщення і швартування вантажів, центрування, оформлення документів;
- повинен особисто перевірити схеми, які прийняті другим пілотом, у випадку відсутності ухвалених схем завантаження і швартування.

Другий пілот:

- зобов'язаний знати затверджені схеми завантаження та швартування, правила та особливості поводження з вантажем.
- при польотах на ПС типу Ан-26 та Ан-26Б-100 приймає від представника відправника або хендлінгової компанії вантаж та супроводжуючу документацію;
- розраховує центрування прийнятого вантажу;
- контролює правильність розміщення вантажу відповідно до центровочного графіку;
- доповідає командирові ПС про закінчення завантаження (розвантаження) літака.

Бортінженер:

- зобов'язаний знати затверджені схеми завантаження та швартування, правила та особливості поводження з вантажем, заходи безпеки при завантаженні, розвантаженні та під час польоту. Інформувати про них персонал задіяний в завантаженні/розвантаженні (у разі відсутності бортпровідника).
- виконує обов'язки бортпровідника щодо обробки вантажів (в т.ч. НВ) при польотах на ПС типу Ан-26 та Ан-26Б-100;
- стежить за під'їздом до літака транспорту з вантажем, а також за тим, щоб засоби механізації аеропорту та інші транспортні засоби подавались до ПС справні та з амортизуючим устаткуванням;
- керує роботою вантажників (хендлінгова компанія або вантажовідправник) під час підвозу вантажу до рампи ПС та завантаження з землі;
- у випадку відсутності ухвалених схем завантаження і швартування інформує другого пілота щодо необхідності розрахунку центрування прийнятого вантажу;
- контролює правильність швартування, кріплення вантажу у вантажній кабіні;

- can carry out the laying and mooring of cargo in the absence of EAS personnel;
- upon arrival at the airport of destination, he controls the cargo handling, unloading of cargo and prepares cargo documentation.

Flight attendant (for the An-26 (An-26B-100) type, his duties are performed by a flight engineer):

- is obliged to know the approved loading and mooring schemes, rules and peculiarities of cargo handling, safety measures during loading, unloading and during the flight and to inform the personnel involved in loading/unloading about them;
- is responsible for organizing the cargo handling process, and when carrying out this process is guided by requirements and this instruction.
- accepts the cargo and accompanying documentation from the representative of the shipper or the handling company;
- controls the integrity of the packaging of the cargo and the consistency of the cargo with the accompanying documentation;
- periodically controls in flight the position of cargo at the mooring places, in case of cargo displacement, reports to the PIC and takes measures to secure the cargo;
- *in the case of cargo and passenger transportation:*
 - **when loading**, first of all, the flight attendant performs cargo handling (reception, control of loading, reporting to the PIC), after that he supervises the boarding of passengers on the aircraft;
 - **when unloading**, first of all, the flight attendant ensures the disembarkation of passengers, and then controls the unloading and delivers the cargo in accordance with the documentation.
- *the flight attendant is responsible for accepting dangerous goods for carriage, namely:*
 - acceptance of cargo for transportation;
 - filling in the acceptance check-list;
 - check for damage and leakage during loading;
 - restrictions on loading into the passenger compartment or cockpit;
 - elimination of pollution;
 - safety distance and DG compatibility
 - securing cargo packages with DG;
 - loading of cargo aircraft;
 - preparation of the Declaration for the carriage of non-toxic substances as regards;
 - preeparation notification to captain (NOTOC);
 - that the PIC has read the NOTOC and signed it;

- може виконувати укладання та швартування вантажу в разі відсутності інженерно-технічного персоналу ІАС;
- після прибуття в аеропорт призначення контролює розшвартування, розвантаження вантажу та оформлює вантажну документацію.

Бортпровідник (для типу ПС Ан-26(Ан-26Б-100) його обов'язки виконує бортінженер):

- зобов'язаний знати затверджені схеми завантаження та швартування, правила та особливості поводження з вантажем, заходи безпеки при завантаженні, розвантаженні та під час польоту та інформувати про них персонал задіяний в завантаженні/розвантаженні;
- відповідає за організацію процесу обробки вантажів, та при виконанні цього процесу керується вимогами цієї інструкції;
- приймає від представника відправника або хендлінгової компанії вантаж та супроводжуючу документацію;
- контролює цілісність пакування вантажу та відповідність вантажу супроводжуючій документації;
- періодично контролює в польоті положення вантажів на місцях швартування, у випадку зсуву вантажів доповідає командирові ПС і приймає міри щодо закріплення вантажу;
- *у випадку вантажно-пасажирського перевезення:*
 - **при завантаженні** першочергово бортпровідник виконує обробку вантажів (приймання, контроль завантаження, звітування КВС), після цього керує посадкою пасажирів на ПС;
 - **при розвантаженні** в першу чергу бортпровідник забезпечує висадку пасажирів, а потім контролює розвантаження та здає вантаж у відповідності до документації.
- *бортпровідник відповідає за приймання небезпечного вантажу до перевезення, а саме за:*
 - прийняття вантажу до перевезення;
 - заповнення приймально-перевірочного чек-листа;
 - перевірку на виявлення ушкоджень або витоку під час завантаження;
 - обмеження при навантаженні в пасажирський салон або кабінку екіпажу;
 - усунення забруднення;
 - безпечна відстань і сумісність НВ;
 - кріплення вантажних місць з НВ;
 - завантаження вантажних ПС;
 - оформлення Декларації на перевезення НВ у частині, що її стосується;
 - оформлення вказівок КПС (NOTOC);
 - те, що КПС ознайомився з NOTOC і поставив свій підпис;

- check for damage and leakage during unloading;

EAS personnel:

- must know how the loading and approved mooring schemes, the rules and peculiarities of cargo handling, safety measures during loading and unloading. He must also be familiar with the measures to prevent and eliminate hazardous phenomena that may arise with the cargo in flight;
- is responsible for the completing and serviceability of the cargo and mooring equipment;
- control the process of loading and unloading operations inside the cargo compartment;
- during loading and unloading should:
 - check the completeness and serviceability of the cargo and mooring equipment;
 - check the technical condition of the cargo compartment and the floor of the cargo compartment.
- in preparation for loading should:
 - open the cargo hatch (depending on the loading conditions, lower the ramp or roll it back under the fuselage) in accordance with the requirements of the AOM and this instruction.
 - set a jack under the threshold of the cargo hatch until the surface of the parking area touches it;
 - prepare the on-board mechanization equipment for operation.
- during loading should:
 - carry out loading in accordance with the requirements of the this instruction.
 - operate on-board mechanization equipment during its work;
 - manage the work of loaders (handling company or shipper) when laying and mooring cargo in the aircraft cargo compartment;
 - make sure that foreign objects do not interfere with the closure of the cargo hatch;
 - set the onboard mechanization equipment to the stowed position in accordance with this instruction;
 - close the cargo hatch;
 - remove the persistent jack from under the cargo hatch sill;
 - to close the aircraft door at the command of the PIC.
- upon arrival at the destination airport should:

- перевірку на виявлення ушкоджень або витоків під час розвантаження.

ІТП ІАС:

- зобов'язаний знати затверджені схеми завантаження та швартування, правила та особливості поводження з вантажем, заходи безпеки при завантаженні, розвантаженні. Також повинен бути ознайомлений із заходами щодо попередження та ліквідації небезпечних явищ, які можуть виникнути із вантажем в польоті;
- відповідає за комплектацію і справність вантажного і швартувального устаткування;
- контролює процес завантажувально – розвантажувальних робіт в середині вантажної кабіни;
- при завантаженні-розвантаженні зобов'язаний:
 - перевірити комплектність та справність вантажного та швартувального обладнання;
 - перевірити технічний стан вантажної кабіни та підлоги вантажної кабіни.
- при підготовці до завантаження зобов'язаний:
 - відкрити вантажний люк (в залежності від умов завантаження опустити рампу або відкрити її під фюзеляж) відповідно до вимог КЛЕ та цієї інструкції;
 - встановити упорний домкрат під поріг вантажного люка до торкання його поверхнею стояночної площадки;
 - підготувати до роботи бортові засоби механізації.
- при завантаженні зобов'язаний:
 - завантаження виконувати відповідно до вимог цієї інструкції.
 - керувати бортовими засобами механізації при роботі;
 - керувати роботою вантажників (хендлінгова компанія або вантажовідправник) при укладанні та швартуванні вантажів в вантажній кабіні ПС;
 - переконатись в тому, що закриттю вантажного люка не заважають сторонні предмети;
 - встановити в похідне положення бортові засоби механізації відповідно до цієї інструкції
 - закрити вантажний люк;
 - прибрати упорний домкрат з-під порогу вантажного люка;
 - за командою КВС закрити двері ПС.
- по прибутті в аеропорт призначення зобов'язаний:

- after stopping the engines, open the aircraft door;
- place the ladder
- set backing blocks under the aircraft wheels;
- open the cargo hatch;
- set a support jack under the threshold of the cargo hatch;
- cargo mooring;
- bring on-board mechanization equipment into working condition;
- control the unloading of cargo;
- bring the transport equipment to its original condition;
- close the cargo door.

The Pilot in command, Co-pilot, Flight Engineer, Flight Attendant as well as ETP of EAS are equally responsible (including material responsibility) for:

- performing in full these obligations and duties;
- compliance with the rules of loading and safety and
- the safety of the cargo taken under Aircompany responsibility on board the aircraft.

All involved personnel of the Aircompany should undergo internal training in accordance with the approved program (Part D KE) and this instruction.

The instructor who conducts the training must be appointed by order of Aircompany Director General.

- після зупинки двигунів відчинити двері ПС;
- встановити трап
- встановити колодки під колеса ПС;
- відчинити вантажний люк;
- під поріг вантажного люку встановити опірний домкрат;
- розшвартувати вантаж;
- привести в робочий стан бортові засоби механізації;
- контролювати розвантаження вантажу;
- привести транспортне обладнання у похідний стан;
- закрити вантажний люк.

Командир повітряного судна, другий пілот, бортінженер, бортпровідник та ІТП ІАС несуть відповідальність (в тому числі матеріальну) в рівному ступені:

- за виконання в повному обсязі цих обов'язків;
- за дотримання правил завантаження та безпеки;
- за збереження на борту повітряного судна вантажу, взятого під відповідальність Авіакомпанії.

Весь задіяний персонал Авіакомпанії повинен пройти внутрішнє тренування згідно затвердженої програми (Частини D KE) та цієї інструкції.

Інструктор, що проводить навчання, призначається наказом Генерального директора Авіакомпанії.

7.3.3. Mooring a load

After loading and placing a cargo in A/C the EAS official must perform a mooring. Eliminate springs before mooring a technique with springs using facilities of shipper.

Fasten the cargo with mooring knots using mooring knots. Fasten the cargo without mooring knots using mooring nets.

Screw in mooring knots before mooring both in nests along mains of conveyer and in boards, screw in binary mooring knots only in boards. At screw in grooves coming out on knots, inlay corks in a slot and screw against stop, whereupon, screwing out in reverse direction not more than on 180°, set the ring in position, necessary for mooring.

Before mooring to make sure that ribbon of mooring straps is not twisted. On airplanes up to No 02010, completed with mooring straps with wedge locks, for adjusting a length of mooring strap is required to open the spin lock by turning its lever. Enter the hook of wedge locks in a ring of mooring knot. Hitch a hook of free end of strap by a knot on load, or using the strap - by meshes of mooring net, whereupon to reach a ribbon through lock to haul in slack and turning the lever on lock to fix the ribbon in this position. On aircraft from No 02101, completed with lever locks it is required for adjusting a length of mooring strap to turn the lever for the opening of a lock.

Enter a lever lock's hook in the ring of mooring knot on cargo cabin's floor. To hitch hooks of free end of strap by knot on load or using a strap. To haul in slack to drag out a ribbon through lock and fix it in this position by turn of lever on a lock.

At mooring of packed load using a mooring net and straps, it is allowed to execute a capture of net meshes using hooks of free ends and adapter hooks. Thus, all straps must be oriented in one direction. At the same time stretch the ribbon of mooring straps, which work in opposite directions (for prevention of load displacement at mooring). Upon completion of mooring, check drew of straps manually. The sagging of mooring straps is impermissible. Avoid the fastening to double mooring knot of mooring straps working in one direction.

7.3.3. Швартування вантажів

Після завантаження та розміщення вантажу в літаку робітник ІАС виконує швартування вантажу. Перед швартуванням техніки з ресорами за допомогою засобів вантажовідправника виключити ресори.

Вантаж з швартувальними вузлами, закріпити швартувальними вузлами. Вантаж без швартувальних вузлів закріпити швартувальними сітками.

Перед швартуванням повернути швартувальні вузли як в гнізда вдовж магістралей транспортеру, так і по бортах; подвійні швартувальні вузли ввертати тільки по бортах. При ввертанні шліці, що виступають на вузли, вкласти у паз пробки та завернути до упору, після чого, вивертаючи у зворотному напрямку не більш ніж на 180°, встановити кільце у положення, необхідне для швартування.

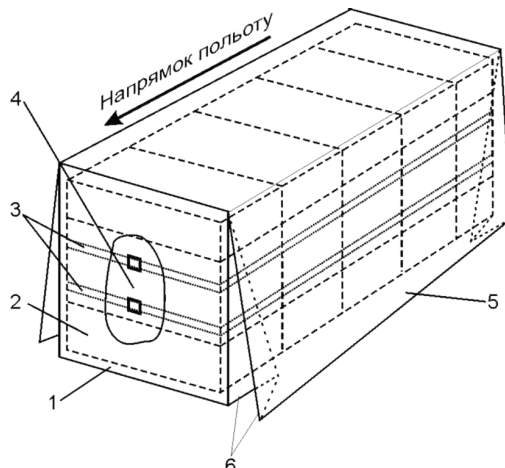
Перед швартуванням переконатися в тому, що стрічки швартувальних ременів не перекручені. На літаках до № 02010, укомплектованих швартувальними ременями з клиновими замками, для регулювання довжини швартувального ременю необхідно відкрити спиновий замок повертанням важеля замка. Крюк клинового замка завести у кільце швартувального вузла. Крюк вільного кінця ременя зачепити за вузол на вантажі або за допомогою лямки - за чарунки швартувальної сітки, після чого протягуванням стрічки через замок вибрати слабіну і повертанням важеля на замок зафіксувати стрічку в цьому положенні. На літаках з № 02101, укомплектованих важільними замками, при регулюванні довжини швартувального ременя для відкриття замку слід повернути важіль.

Крюк важільного замка завести у кільце швартувального вузла підлоги вантажної кабіни. Крюк вільного кінця ременя зачепити за вузол на вантажі або за допомогою лямки. Протягуванням стрічки через важільний замок вибрати її слабіну та повертанням важеля зафіксувати стрічку в цьому положенні.

При швартуванні пакетованого вантажу за допомогою швартувальної сітки і ременів допускається виконувати захват крюками вільних кінців та крюками перехідників за чарунки сітки. При цьому усі лямки повинні орієнтуватися в одному напрямку. Одночасно виконати натяжку стрічки на швартувальних ременях, що працюють у протилежних напрямках (для запобігання зміщення вантажу під час швартування). Після закінчення швартування перевірити руками натяг ременів. Провисання швартувальних ременів неприпустимо. До подвійного швартувального вузла не допускається кріпити швартувальні ремені, що працюють в одному напрямку.

Setting the mooring net on a pack of small goods:

- 1 net;
- 2 front tail;
- 3 straining straps;
- 4 packs of goods;
- 5 lateral tail;
- 6 pocket.

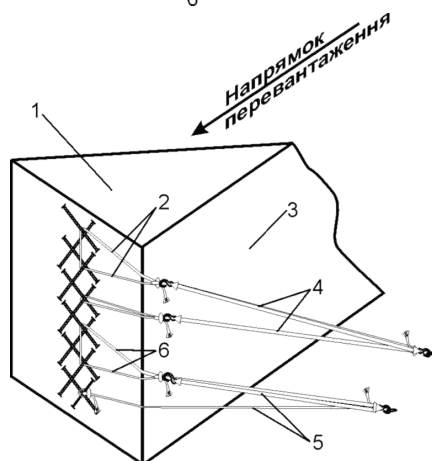


Встановлення швартувальної сітки на пакет дрібних вантажів:

- 1 сітка;
- 2 передня фалда;
- 3 стяжні ремені;
- 4 закований вантаж;
- 5 бічна фалда;
- 6 карман.

Arrangement of mooring straps during fastening the load by a mooring net:

- 1 mooring net;
- 2, 6 straps;
- 3 cargo;
- 4, 5 mooring straps.



Встановлення швартувальних ременів під час кріплення вантажу швартувальною сіткою:

- 1 швартувальна сітка;
- 2, 6 лямки;
- 3 вантаж;
- 4, 5 швартувальні ремені.

Cargo mooring scheme:

At growth of load mass the number of straps must be increased:

- | | |
|-----------------|-----|
| up to 1000 kg | 10; |
| 1000 to 1500 kg | 14; |
| 1500 to 2000 kg | 18; |
| 2000 to 2500 kg | 22. |

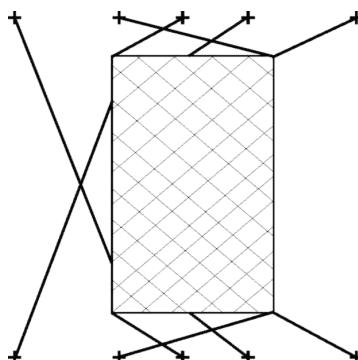


Схема швартування вантажу.

При зростанні маси вантажу збільшується кількість ременів:

- | | |
|----------------|---------|
| до 1000 кг | 10 шт.; |
| 1000 - 1500 кг | 14 шт.; |
| 1500 - 2000 кг | 18 шт.; |
| 2000 - 2500 кг | 22 шт. |

Work with documents

For passing through formalities of arriving and departure, followings vehicular documents are used:

- General Declaration;
- Passenger Manifest;
- Cargo Manifest;
- Load sheet;
- Load Message.

Documents at transportation of loads and mail:

- freight invoice;
- list of delivery/acceptance;
- act about disrepair at transportation of load (in proper cases);
- act about non-delivery a load (in proper cases);
- act about damage or destroying a load (in proper cases);

Робота з документацією

Для проходження формальностей з прильоту та вильоту застосовується наступна перевізна документація:

- генеральна декларація, (General Declaration);
- пасажирська відомість (маніфест), (Passenger Manifest);
- вантажна відомість (маніфест), (Cargo Manifest);
- зведена вантажна відомість, (Load sheet);
- телеграма про завантаження рейсу, (Load Message).

Документація при перевезенні вантажів та пошти:

- вантажна накладна;
- передаточна відомість;
- акт про несправність при перевезенні вантажу (у відповідних випадках);
- акт про невручення вантажу (у відповідних випадках);
- акт про пошкодження або знищення вантажу (у відповідних випадках);

- report about change of payment for transportation of load;
- certificate of sender in relation to dangerous/radioactive materials.

Co-pilot is responsible for document registration.

EAS official shall control cargo and passengers during flight: before take-off check up the fastening and mooring a load, fastening of passengers by safety belts. Control the state of load and passengers during take-off and over all flight. Before descent check up the fastening of passenger by safety belts and fastening a load.

7.3.4. Actions in cases of emergencies

PIC gives pointing to one of crewmembers to reveal passengers about future emergency landing and order of evacuation through doors (hatches). It is necessary to take actions in prevention of panic among passengers.

Text of information for passengers:

«Attention! The airplane is forced to execute emergency landing. You must perform the following safety requirements:

- take off glasses, dentures, remove from pockets pens, lighters and other sharp objects;
- take off shoes on high heels;
- loose the collar and tie, and also close and tightening clothes;
- put on the life-jacket but not inflate it in A/C (at ditching);
- prepare soft things to protect a head from shots;
- check, are the safety belts fastened and tightened.

By my command «Attention, landing» you shall:

- bend forward, protect a head using soft things, lay a head on hands by which seize knees crosswise;
- remain in this position up to full stop of airplane;

- after the stop of airplane unfasten safety-belts and evacuate following pointing of crewmembers.

For evacuation it is necessary to keep rest and fulfil all given commands; use only that exit, which will be indicated».

Select at disposal of crewmembers the necessary number of physically strong passengers (calculated for two men on every emergency exit) and instruct them rules of opening of emergency exits.

By the PIC's command: «Attention, landing!» repeat the command to passengers and check up the execution by them safety requirements.

Shut out passenger attempts to open emergency exits in mid air. Before ditching prepare lowering rescue facilities, emergency stocks and emergency radio station near the entrance door, take place in obedience to emergency plan. After emergency landing on dry land open the right board door.

Assist passengers to evacuate through entrance doors, whereupon leave the A/C.

відповідних випадках);

- повідомлення про зміну оплати за перевезення вантажу;
- сертифікат відправника щодо небезпечних/радіоактивних матеріалів.

За оформлення документації відповідає 2-й пілот.

Робітник ІАС під час польоту повинен контролювати вантаж та пасажирів: перед злетом перевірити кріплення й швартування вантажу, кріплення прив'язних ременів пасажирів. При злеті й на протязі усього польоту контролювати стан вантажу та пасажирів. Перед зниженням перевірити кріплення прив'язних ременів пасажирів та кріплення вантажу.

7.3.4. Дії у аварійних випадках

Командир ПС дає вказівку одному з членів екіпажу повідомити пасажирів про майбутню аварійну посадку та порядок евакуювання з літака через двері (люки). Треба прийняти заходи щодо недопущення паніки серед пасажирів.

Текст інформації для пасажирів:

«Увага! Літак змушений виконати аварійну посадку. Ви повинні виконати наступні вимоги з безпеки:

- зняти окуляри, зубні протези, вийняти з кишень авторучки, запальнички та інші гострі предмети;
- зняти взуття на високих підборах;
- послабити комір та галстук, а також тісний та стягуючий одяг;
- надіти рятувальний жилет але не надувати його в літаку (при посадці на воду);
- для захисту голови від ударів приготувати м'які речі;
- перевірити чи застібнуті та затягнуті прив'язні ремені.

По моїй команді «Увага, посадка» Ви повинні:

- схилитися уперед, голову захистити м'якими речами, покласти голову на руки, якими навхрест обхопити коліна;
- залишатися в цьому положенні до повної зупинки літака;
- після зупинки літака розстебнути прив'язні ремені та евакуюватися, слідуючи вказівкам членів екіпажу.

Для евакуації з літака необхідно зберігати спокій и виконувати усі команди, що подаються, користуватися тільки тим виходом, що буде вказаний».

Відібрати в розпорядження членів екіпажу необхідну кількість фізично міцних пасажирів (з розрахунку по два чоловіки на кожний аварійний вихід) та проінструктувати їх правилам відкриття аварійних виходів.

По команді командира ПС: «Увага, посадка!» продублювати команду пасажирам і перевірити виконання ними вимог з безпеки.

Не допускати спроб відчинити пасажирами аварійних виходів в повітрі. Перед посадкою на воду у вхідної двері підготувати до спуску рятувальні засоби, аварійні запаси та аварійну радіостанцію, зайняти місця згідно аварійного розкладу. Після аварійної посадки на сушу відчинити вхідні двері на правому борті.

Допомагати пасажирам евакуюватися через вхідні двері, після чого самому покинути ПС.

 CONSTANTA	<i>OM – Part B1 – 7</i> <i>KE – Частина B1 – 7</i>	LOADING ЗАВАНТАЖЕННЯ	<i>Page</i> <i>Стор</i>	22
---	---	-------------------------	----------------------------	----

At ditching take place in obedience to emergency plan. After ditching open entrance door and restore rescue rafts to working state together with co-pilot and flight engineer. To provide assistance to passengers at evacuation.

При аварійній посадці на воду зайняти місця згідно аварійного розкладу. Після приводнення відчинити входні двері та привести в робочий стан надувні рятувальні плоти разом з 2-м пілотом та бортінженером. Допомогати пасажиром при евакуації.

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

8. CONFIGURATION DEVIATION LIST	8-3
8. ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ	8-3

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 8 КЕ – Частина B1 – 8	CONFIGURATION DEVIATION LIST ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ	Page Стор	2
---	---	--	--------------	---

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 8 KE – Частина B1 – 8	CONFIGURATION DEVIATION LIST ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ	Page Стор	3
--	---	--	--------------	---

8. CONFIGURATION DEVIATION LIST

No data available in Aircraft Operation Manual

8. ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ

Керівництво з льотної експлуатації даних не містить.

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 8 КЕ – Частина B1 – 8	CONFIGURATION DEVIATION LIST ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ	Page Стор	4
---	---	--	--------------	---

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS**ЗМІСТ**

9.	MINIMUM EQUIPMENT LIST	9-3
9.	ПЕРЕЛІК МІНІМАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ	9-3

INTENTIONALLY LEFT BLANK
Навмисно залишена незаповненою

9. MINIMUM EQUIPMENT LIST

When determining the suitability of the aircraft for flight with failures or malfunctions, the PIC should be guided by the MEL Conditions and Limitations (see the "Minimum Equipment List" for each An-26 Aircompany aircraft of separately approved by the SAAU).

Any item which is related to the airworthiness of the aircraft and which is not included in the MEL is always required to be operative before a departure.

MEL Conditions and Limitations do not relieve the PIC from determining that the aircraft is in a fit condition for safe operation with specified failures allowed the MEL.

Failures and malfunctions rectification should be accomplished at the earliest opportunity.

The MEL conditions are applicable until the aircraft commences the flight.

Any decision to continue a flight following a failure or malfunction which are discovered after the beginning of a flight and until start of takeoff procedure must be the subject of pilot judgement and good airmanship. The PIC may continue to make reference to and use of the MEL as appropriate.

If the failure or malfunction is discovered after the start of the take off procedure, the PIC must act in accordance with the requirements of sec. 3 (3a), OM B1.

9. ПЕРЕЛІК МІНІМАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ

При визначенні придатності ПС до виконання польоту з відмовами або несправностями КПС має керуватися умовами та обмеженнями MEL (див. схвалений Державіаслужбою «Перелік мінімального обладнання» окремо для кожного із повітряних суден Ан-26 Авіакомпанії).

Будь-який елемент, який стосується льотної придатності повітряного судна та не входить до MEL, завжди має бути працездатним перед вильотом.

Умови MEL і його обмеження не звільняють КПС від самостійного визначення чи знаходиться ПС у стані, що задовільняє вимогам безпеки при наявності несправностей, дозволених MEL.

Усунення відмов та несправностей має виконуватися за першої можливості.

Умови MEL є застосовними поки ПС не починає політ.

Будь-яке рішення стосовно продовження польоту після виявлення відмови або несправності у період після початку польоту і до початку процедури зльоту, повинно ґрунтуватися на професійному судженні пілота та на високій льотній майстерності. КПС може продовжувати посилатися на MEL та застосовувати його відповідно.

У випадку, коли відмова чи несправність виявляється після початку процедури зльоту, КПС має діяти відповідно до вимог р. 3 (3а) Частини B1 KE.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

10.	SURVIVAL AND EMERGENCY EQUIPMENT INCLUDING OXYGEN.....	10-3
10.	АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ ВКЛЮЧАЮЧИ КИСЕНЬ.....	10-3
10.1.	General Provisions	10-3
10.1.	Загальні положення	10-3
10.2.	AN-26 airplane	10-4
10.2.	Літак Ан-26	10-4
10.3.	AN-26 Aircraft Oxygen Equipment	10-5
10.3.	Кисневе устаткування Ан-26	10-5
10.3.1.	Stationary oxygen	10-6
10.3.1.	Стационарне обладнання	10-6
10.3.2.	Portable oxygen equipment.....	10-7
10.3.2.	Переносне аварійне обладнання.....	10-7
10.3.3.	Normal operation	10-7
10.3.3.	Нормальна експлуатація.....	10-7
10.4.	AN-26-100, AN-26B-100 airplane	10-9
10.4.	Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100.....	10-9
10.4.1.	Emergency equipment	10-9
10.4.1.	Аварійно-рятувальне обладнання	10-9
10.4.2.	Oxygen equipment.....	10-11
10.4.2.	Кисневе обладнання	10-11
10.5.	Emergency Light Transmitters (ELT)	10-15
10.5.	Аварійні радіомаяки (ELT).....	10-15
10.5.1.	ARTEX C406-1 AF (Automatic Fixed) ELT	10-15
10.5.1.	Аварійний автоматичний стаціонарний радіомаяк ARTEX C406-1	10-15
10.5.2.	ELT ARTEX C406-1 Operations.....	10-17
10.5.2.	Користування ELT ARTEX C406-1	10-17
10.6.	Scheme of safety and emergency equipment location of the AN-26 aircraft.....	10-18
10.6.	Схема розміщення аварійно-рятувального обладнання літака Ан-26	10-18
10.6.1.	AN-26 Aircraft Cargo Configuration (UR-CEP).....	10-18
10.6.1.	Вантажна конфігурація ПС Ан-26 (UR-CEP).....	10-18

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

10. SURVIVAL AND EMERGENCY EQUIPMENT INCLUDING OXYGEN

10.1. General Provisions

The Aircompany operates AN-26, AN-26B-100, AN-26-100 aircraft (DSTC №ТЛ0019) with emergency equipment is installed in accordance with the requirements of the following documents:

- AN-26 (AN-26B) AFM No 26.04.00.000.000 РЛЭ;
- Amendment to AN-26 (AN-26B) AFM № 8/2005;
- Amendment to AN-26 (AN-26B) AFM № 78 та № 79 (only for AN-26B-100, AN-26-100);
- ARU No 682 (CAT.IDE).

Following equipment is included in the configuration of aircraft on-board emergency equipment:

- oxygen equipment;
- rescue rope;
- portable fire-extinguishers;
- emergency axes;
- ELTs;
- life jackets for flight crew members;
- life jackets for flight attendant and passengers (AN-26-100, AN-26B-100);
- first-aid kit;
- emergency aid kit (AN-26-100, AN-26B-100);
- life-rafts;
- doors and emergency exits (hatches) with locks and handles, used for evacuation out of the airplane at the emergency landing both on dry land or ditching;
- electric torches;
- survival kit.

Scheme of safety and emergency equipment location of the AN-26 aircraft in cargo configuration are given in para 10.4.

Scheme of safety and emergency equipment location of the AN-26-100 (AN-26B-100) aircraft in any configuration are given in Cabin Crew Operations Manual FO.OM-01.

Safety Briefing Card - Safety Instructions of the AN-26-100 (AN-26B-100) aircraft for passengers transportation configurations are given in Cabin Crew Operations Manual FO.OM-01 (Annex 7).

Rescue rope

is intended for disembarkation of crewmembers at leave of airplane through the cockpit emergency hatch.

For use of rescue rope it is required to execute the following:

- to open an overhead emergency hatch;
- to open the rope's container cover, take out the rope;
- to unfold the rope and throw out it through an

emergency exit.

Portable fire extinguishers

Portable fire extinguishers are intended for extinguishing of a burning electric wiring in airplane's cabins and the small fire seats on board.

The portable carbon-dioxide fire extinguisher is a cylinder with the handle for starting, and the bell through which a fire-extinguisher matter passes.

It is necessary for using the portable fire extinguishers:

- to unfasten the fire extinguisher's fastening lock;
- to take off a fire extinguisher from a bracket;
- to seize a handle by a right arm;
- to turn a bell toward a fire;
- to press a trigger hook by the forefinger;
- to point on a fire seat the stream of «snow» thrown out from to the bell, beginning from the edge of a fire seat;
- to release a trigger hook after extinguishing of fire.

10. АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ ВКЛЮЧАЮЧИ КИСЕНЬ

10.1. Загальні положення

Авіакомпанія експлуатує літаки Ан-26, Ан-26Б-100, Ан-26-100 (ПДСТ №ТЛ0019), на яких встановлено аварійно-рятувальне обладнання відповідно до вимог наступних документів:

- КЛЕ Ан-26 (Ан-26Б) № 26.04.00.000.000 РЛЭ;
- Доповнення до КЛЕ літака Ан-26 (Ан-26Б) № 8/2005;
- Доповнення до КЛЕ літака Ан-26 (Ан-26Б) № 78 та № 79 (тільки для Ан-26Б-100, Ан-26-100);
- АПУ № 682 (CAT.IDE).

До складу бортового аварійно-рятувального обладнання літаків входять:

- кисневе обладнання;
- рятувальний канат;
- переносні вогнегасники;
- аварійні сокири;
- аварійні радіомаяки;
- рятувальні жилети для членів льотного екіпажу;
- рятувальні жилети для бортпроводника та пасажирів (Ан-26-100, Ан-26Б-100);
- аптечка першої допомоги;
- аварійна аптечка (Ан-26-100, Ан-26Б-100);
- рятувальні плоті;
- двері і аварійні виходи (люки) з замками і ручками, які використовуються для евакуації людей з літаку при вимушеній посадці на сушу або воду;
- електричні ліхтарі;
- аварійний запас.

Схеми розміщення аварійно-рятувального обладнання літака Ан-26 у вантажній конфігурації наведено в розділі 10.4.

Схеми розміщення аварійно-рятувального обладнання літака Ан-26-100 (Ан-26Б-100) в будь-яких конфігураціях наведено у Керівництві з дій бортпроводників FO.OM-01.

Інструкції з безпеки літака Ан-26-100 (Ан-26Б-100) для конфігурацій з перевезення пасажирів наведено у Керівництві з дій бортпроводників FO.OM-01 (Додаток 7).

Рятувальний канат

призначений для спуску на землю членів екіпажу при покиданні літака через аварійний люк кабіни екіпажу.

Для використання рятувального канату необхідно виконати наступне:

- відкрити верхній аварійний люк;
- відкрити кришку футляру канату, витягти канат;
- викинути канат назовні через аварійний люк і

спуститись на сушу або воду.

Переносні вогнегасники

Переносні вогнегасники призначені для гасіння електричної проводки, що горить, в кабінах літака та невеликих осередків пожежі на борту літака.

Переносний вуглекислотний вогнегасник становить собою циліндр з рукояткою пуску і розтрубом, крізь який проходить вогнегасна речовина.

Для використання переносного вогнегасника слід:

- відстебнути замок кріплення вогнегасника;
- зняти вогнегасник з кронштейна;
- правою рукою взятися за рукоятку;
- повернути розтруб у бік вогню;
- натиснути вказівним пальцем спусковий гачок;
- струмінь «снігу», який викидається з розтрубу, спрямувати на вогнище, починаючи з його краю;
- після гасіння пожежі відпустити спусковий гачок.

WARNING. USING FIRE-EXTINGUISHER DO NOT INCLINE BULB IN HORIZONTAL POSITION AND DO NOT SEND A «SNOW» STREAM TO MIDDLE OF SURFACE OF BURNING LIQUID FOR AVOIDANCE OF ITS SPLASHING AND INCREASE OF FIRE SEAT.

Emergency axes are intended for uncovering of cockpit and cabin walls, crewmembers' and passenger' seats in case of appearance under them of smoke and fire; for clearing of passage-ways to emergency exits; for the uncovering of airplane's boarding at jamming of doors and emergency exits.

Life rafts and jackets

are intended for rescuing of crewmembers, accompanying persons and passengers in the case of ditching.

The raft is made of proofed fabric and has three isolated compartments. A raft consists of bottom, sides and awning. Awning is intended for protecting against a sun, wind and sparks. A raft has two entrances closed on the inside by aprons of proofed fabric. After inflation of raft on water passengers and crewmembers climb in a raft either directly from an airplane through doors (hatch) or climb in from water using ribbon ladder and cloth hand-rails fastened to the boards of raft.

Outside on board of the raft a yard (cord) is fixed, which allows to passengers and crewmembers floating by life jackets, to hold on to the raft.

Life jacket is made of proofed fabric and consists of two isolated compartments. The life jacket is intended for support of one person afloat after emergency escape of airplane on water and up to boarding a person on a life raft. The jacket has a form of plastron can be put on through opening in jacket, and fastened on a belt by kapron tape.

For bringing a life jacket to the working state it is required to pull the starting head of gas bottle and fill a life jacket with carbonic acid and in the case of refuse of bottle to inflate a life jacket by a mouth through the blowing tubes. The life jacket must be inflated after escape of airplane. The pass of person through the emergency hatch with inflated jacket is complicated and can result in a damage of life jacket. For signaling on water at pure visibility on a life jacket an alarm whistle is fastened. For the signaling in dark time there are the light and battery fastened on a life jacket.

Survival Kit, depending on the aircraft configuration and crew in accordance with the climatic and geographic area of the aircraft operations.

10.2.AN-26 airplane

Survival kit for the crew is given in a table below.

The kit contains equipment for survival and search/rescue aids for use by aircraft crew and passengers after an emergency landing in uninhabited terrain, desert, jungle, mountain, and frigid areas. Complies with Aviation Rules of Ukraine AMC1 CAT.IDE.A.305.

Table 1

List of survival equipment for AN-26 aircraft.

ПОПЕРЕДЖЕННЯ. КОРИСТУЮЧИСЬ ВОГНЕГАСНИКОМ НЕ НАХИЛЯТИ БАЛОН У ГОРИЗОНТАЛЬНЕ ПОЛОЖЕННЯ І НЕ СПРЯМОВУВАТИ СТРУМІНЬ «СНІГУ» НА СЕРЕДИНУ ПОВЕРХНІ РІДИНИ, ЩО ГОРИТЬ, ДЛЯ УНИКНЕННЯ ЇЇ РОЗБРИЗКУВАННЯ І ЗБІЛЬШЕННЯ ВОГНИЩА.

Аварійні сокири призначені для викриття обшивки стін кабіни екіпажу і пасажирського салону, сидінь екіпажу і пасажирів у випадку появи диму і вогню, для розчищення проходів до аварійних виходів, для викриття обшивки літака при заклинюванні дверей і аварійних люків.

Рятувальні плоти і жилети

призначені для рятування членів екіпажу, супроводжуваних осіб і пасажирів у випадку вимушеної посадки літака на воду.

Рятувальний пліт виготовлений з нейлонового полотна з уретановим покриттям і має три ізольованих відсіки. Пліт складається з днища, бортів і тенту. Тент призначений для захисту від сонця, вітру і бризок. Пліт має два входи, які зсередини закриваються фартухами з нейлонової тканини. Після наддування плоту на воді у вхідній двері або верхнього аварійного люку літака члени екіпажу переходять на пліт безпосередньо з літака через двері (люк) або влізають (з води) за допомогою страхуючого троса по зовнішньому периметру плоту.

Ззовні на борту плоту укріплений страхуючий трос, який дозволяє членам екіпажу, що плавають на рятувальних жилетах, триматися за пліт.

Рятувальний жилет виготовлений з нейлонового полотна з уретановим покриттям і складається з двох ізольованих відсіків. Рятувальний жилет призначений для підтримання однієї людини на воді після залишення літака і до посадки на рятувальний пліт. Жилет має вигляд нагруднику, надягається на шию через отвір в жилеті і закріплюється на поясі за допомогою капронової тасьми.

Для приведення жилету у робочий стан необхідно смикнути за пускову голівку газового балончика і наповнити жилет вуглекислою, а у випадку відмови балончика надати жилет ротом через трубки піддування. Жилет надувається відразу після виходу з літака. Прохід людини з надутим жилетом через аварійний люк ускладнений і може призвести до пошкодження жилету. Для сигналізації на воді при поганій видимості на жилеті прикріплений сигнальний свисток. Для подачі сигналу в темний час доби на жилеті установлені сигнальна лампа і батарея.

Аварійний запас, розрахований на екіпаж, залежно від варіанту застосування, у відповідності до кліматично-географічної зони використання літака.

10.2.Літак Ан-26

Аварійний запас, розрахований на екіпаж наведено в таблиці далі за текстом.

Комплект містить спорядження для виживання та засоби пошуку / порятунку для використання екіпажем літака та пасажирів після аварійної посадки у безлюдні місцевості, пустелі, джунглі, гора, та холодні зони. Відповідає вимогам Авіаційних правил України AMC1 CAT.IDE.A.305.

Таблиця 1

Перелік майна для виживання для ПС Ан-26

Item No	Найменування Name		Кіл-ть Quantity
1	Woodman's Pal With Case	Сокира з чохлам	1
2	Knife Assy, Utility	Розкладний ніж	1
3	Survival manual	Посібник з виживання	1
4	Long Burning Candle Assy	Свічка тривалого горіння	4
5	Space Blanket	Фольгована ковдра	50
6	Matches, Can Of 16	Сірники, банка 16 шт.	1
7	Compass	Компас	3
8	Water Purifier Kit	Комплект для очищення води	6
9	Emergency Signaling Mirror	Сигнальне дзеркало	1
10	Day/Night Distress Signal	Сигнальний вогонь день/ніч	6
11	Towel, Wet	Серветки вологі	100
12	Whistle	Свисток	3
13	Flare Launcher Kit	Пістолет для сигнальних набоїв	1
14	Flare	Сигнальні набої	6
15	Water Package	Пакет із водою	50
16	Gill Net	Сітка	1
17	Water Storage Bag	Пакет для зберігання води	5
18	Survival Ration Package	Раціон для виживання	25
19	Insect Repellant	Засіб від комах	5
20	Fishing Kit	Набір для риболовлі	1
21	Flashlight	Ліхтар	2
22	Battery, D Size	Елемент живлення, розмір D	4
23	Sunburn Ointment	Лосьйон для захисту від сонця	10
24	Dried Soup Packet	Сухий суп у пакеті	100
25	Rope, 120 Ft., 1000 Lb. Test Nylon	Канат, 120 фут, 1000 фунтів тест нейлон	1
26	Survival Saw	Пила для виживання	1
27	Outer Case	Зовнішній чохол	1
28	Inner Case	Внутрішній чохол	1
29	Component Maintenance Data Sheet	Перелік компонентів вмісту	1

The Flight Engineer is responsible for the control of the aircraft safety and emergency equipment before flight, its quantity and serviceability.

За контроль комплектації ПС аварійно-рятувальним обладнанням перед вильотом, його кількість та справність відповідає бортовий інженер.

10.3. AN-26 Aircraft Oxygen Equipment

1) General information

There is the stationary and portable oxygen equipment installed on airplane for providing by oxygen in flight of crewmembers and passengers.

2) Composition of stationary oxygen equipment:

- two high pressure containers (up to 150 kg/cm²). Capacity of each container is 25 l. Containers are located on a starboard between frames No 9 and 10;
- КП-24М oxygen devices for each crewmember. Each КП-24М oxygen device is installed in a complete set with following equipment: oxygen valve KB-2МС, reducer KP-24, manometer-indicator ИК-18Н and oxygen mask;
- control panel of system charging by oxygen. There are valve KB-2МС, reducer KP-15, manometer MA-13М, and charge hose installed on the control panel. Control panel is located on the wall of stack, the frame No 9 (starboard);
- control panel of charging of portable oxygen containers. There are valve KB-2МС, reducer KP-15, manometer MA-13М, and charge hose installed on the control panel. Control panel is located on the wall of stack, the frame No 9 (starboard);

10.3.Кисневе устаткування Ан-26

1) Загальні відомості

На літаку установлене стаціонарне і переносне кисневе устаткування для забезпечення членів екіпажу і пасажирів киснем в польоті.

2) Состав стаціонарного кисневого устаткування:

- два балони високого тиску (до 150 кгс/см²). Ємність кожного балону становить 25 л. Балони розташовані по правому борту між шп. № 9 і 10;
- кисневі прилади КП-24М для кожного члена екіпажу. Кожен прилад КП-24М установлений в комплекті з наступним устаткуванням: кисневий вентиль KB-2МС, редуктор KP-24, манометр-індикатор ИК-18Н і киснева маска;
- щиток заправки системи киснем. На щитку установлені: вентиль KB-2МС, редуктор KP-15, манометр MA-13М і зарядний шланг. Щиток розташований на стінці етажерки, шп. № 9 (правий борт);
- щиток підзарядки переносних кисневих балонів. На щитку установлені: вентиль KB-2МС; редуктор KP-15; манометр MA-13М і зарядний шланг. Щиток розташований на стінці етажерки шп. № 9 (правий борт).

10.3.1. Stationary oxygen

Oxygen device КП-24М provides:

- increase proportionally to the altitude of percent content of oxygen in mixture at the opened suction switch, beginning from an altitude of approximately 2 km;
- supply of pure oxygen at any altitude at the closed suction switch (position «100% O₂»);
- emergency supply of oxygen at the opened valve of emergency supply. The handle of valve (small flag) is colored in red color.

10.3.1. Стационарне обладнання

Кисневий прилад КП-24М забезпечує:

- підвищення пропорційно висоті процентного умісту кисню в суміші, при відкритому вимикачі підсосу, починаючи з висоти приблизно 2 км;
- подачу чистого кисню на будь-якій висоті при закритому вимикачі підсосу (положення «100% O₂»);
- аварійну подачу кисню при відкритому вентилі аварійної подачі. Рукоятка вентилю (прапорець) окрашений у червоний колір.

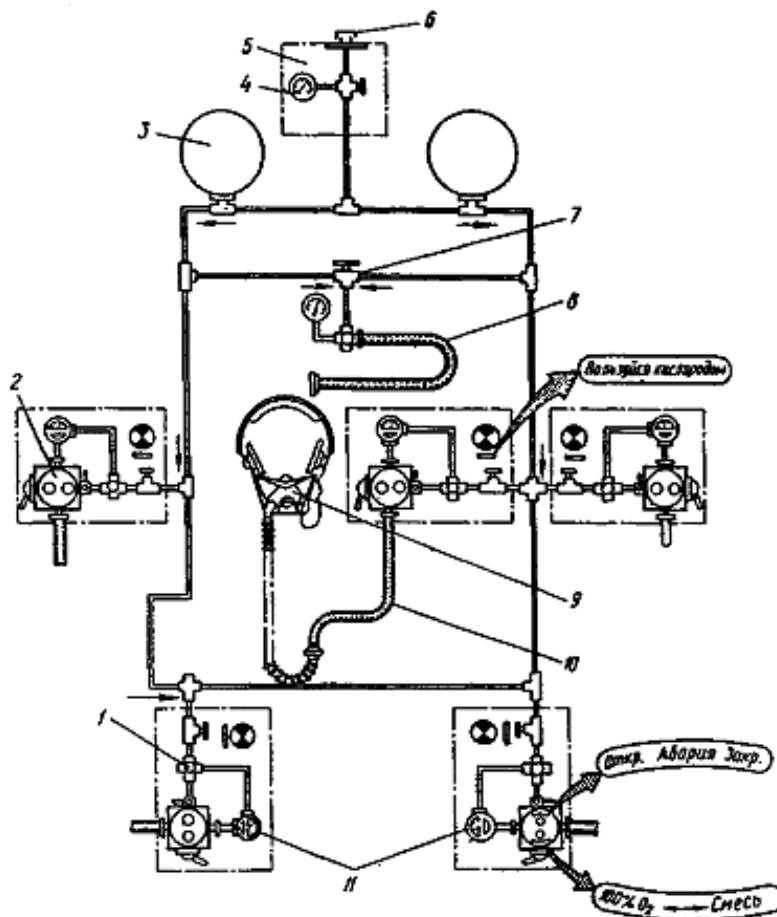


Figure 10.1

The functional diagram of stationary oxygen system

1 oxygen reducer KP-15; 2 oxygen device КП-24М; 3 globe-shaped oxygen container УБШ-25/150; 4 oxygen manometer МК-12; 5 control panel of charging of oxygen containers; 6 charging connecting pipe; 7 oxygen valve KB-2MC; 8 hose for charging of portable oxygen containers; 9 oxygen mask with microphone; 10 oxygen hose КШ-24; 11 manometer indicator ИК-18Н (oxygen indicator).

The amount of oxygen in the containers of stationary system is controlled by readings of manometer MA-250K, located on a charge control panel.

Readings of manometer at the normal and minimum charges in the oxygen system depending on the temperature of ambient air in a cabin are shown in a table below:

Мал. 10.1

Принципова схема стаціонарної кисневої системи

1 кисневий редуктор KP-15; 2 кисневий прилад КП-24М; 3 шароподібний кисневий балон УБШ-25/150; 4 кисневий манометр МК-12; 5 щиток бортової зарядки кисневих балонів; 6 зарядний штуцер; 7 кисневий вентиль KB-2MC; 8 шланг для підзарядки переносних кисневих балонів; 9 киснева маска з мікрофоном; 10 кисневий шланг КШ-24; 11 манометр укажчик ИК-18Н (кисневий індикатор)

Кількість кисню в балонах стаціонарної системи контролюється за показниками манометру MA-250K, розташованого на зарядному щитку.

Показання манометру при нормальній і мінімальній зарядках системи киснем залежно від температури повітря в вантажній кабіні наведені в таблиці нижче:

Temperature of ambient air, °C Температура оточуючого повітря, °C		55	50	45	40	35	30	25	20	15	10	5	0
Pressure, kg/cm ² Тиск, кгс/см ²	Normal	170	167	165	162	160	157	155	152	150	147	145	143
	Minimum	148	146	143	141	139	137	134	132	130	127	125	123

Temperature of ambient air, °C Температура оточуючого повітря, °C		-5	-10	-15	-20	-25	-30	-35	-40	-45	-50	-55
Pressure, kg/cm ² Тиск, кгс/см ²	Normal	140	138	136	134	131	128	126	124	121	118	115
	Minimum	120	118	116	114	111	109	107	105	103	100	98

Control of supply of oxygen in the mask can be performed using the manometer-indicator ИК-18Н. Segments of indicator must open at supply of oxygen in mask.

The signaling indicator «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ» on middle instrument panel and signaling lamps on instrument panels of navigator and radio operator must flash at the depressurization of cabin and increasing of "altitude" in cabin to 3000 ± 150 m.

10.3.2. Portable oxygen equipment

The portable oxygen equipment is intended for oxygen supply of crewmember at moving in depressurized cabin.

The portable oxygen equipment consists of two oxygen containers with capacity of 7.8 l (pressure 30 kg/cm²) each and two oxygen masks. There are valve, manometer, oxygen device КП-21 installed on each container. Containers and oxygen masks are placed in special bags on wall of stack, the frame No 10 (starboard).

The КП-21 oxygen device provides:

- continuous supply of oxygen in a mask with automatic control of size of supply depending on altitude;
- increased continuous supply of oxygen regardless of altitude at the opened red valve «АВАРИЯ».

Recharging of containers in-flight can be performed from the stationary system using the charge control panel.

10.3.3. Normal operation

1 Preflight check of oxygen equipment by each crewmember consists of following checks:

- impermeability of oxygen mask. It is impossible to breathe through mask at closed valves of device, emergency supply, and setting of air suction switch in position «100%O₂»;
- charging of the stationary system oxygen containers and КБ-2 containers by the manometer' readings;
- supply of oxygen in a mask. At the opened valve of device and setting of air suction switch in position «100% O₂» indicator' segments must open at every breath;
- Emergency supply of oxygen. At the opened valve «АВАРИЯ» on КП-24М device indicator' segments must open fully;

Контроль подачи кислорода в маску выполняется за помощью манометру-индикатору ИК-18Н. При подаче кислорода в маску пелюстки индикатора відчиняються.

При розгерметизації кабіни і збільшенні «висоти» в кабіні до (3000 ± 150) м загоряються світлосигнальне табло на середній приладовій дошці пілотів і світлосигналізатори «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ» на приладових дошках штурмана і бортрадиста.

10.3.2. Переносне аварійне обладнання

Переносне кисневе устаткування призначене для постачання киснем членів екіпажу при пересуванні в розгерметизованій кабіні.

Переносне кисневе устаткування складається з двох кисневих балонів ємністю по 7.8 л (тиск 30 кгс/см²) і двох кисневих масок. На кожному балоні установлені: вентиль, манометр, кисневий прилад КП-21. Балони і кисневі маски в спеціальних сумках розташовані на стінці етажерки у шп. № 10 (правий борт).

Кисневий прилад КП-21 забезпечує:

- безперервну подачу кисню в маску з автоматичним регулюванням величини подачі по висотах;
- безперервну збільшену подачу кисню незалежно від висоти при відкритому червоному вентилі «АВАРИЯ».

Підзарядка балонів в польоті може здійснюватись від стаціонарної системи за допомогою щитка підзарядки.

10.3.3. Нормальна експлуатація

1 Передпольотна перевірка кисневого устаткування кожним членом екіпажу містить наступні перевірки:

- герметичність кисневої маски. При закритих вентилях приладу, аварійній подачі і установці вимикача підсосу повітря в положення «100%O₂» вдих через маску виконати неможливо;
- зарядки кисневих балонів стаціонарної системи і балонів за показаннями манометру;
- подачі кисню в маску. При відкритому вентилі приладу і установці перемикача підсосу повітря в положення «100% O₂» пелюстки індикатору потоку мають відчинятися при кожному вдиханні;
- аварійної подачі кисню. При відкритому вентилі «АВАРИЯ» на приладі КП-24М пелюстки індикатору потоку мають відчинятися повністю;

- communication using the intercom at the microphone plug of oxygen mask connected to air garnitures.

2 There must be following position of masks and controls on КП-24М devices after the preflight check:

Device' valve «ОТКРЫТО»

Switch of air suction «СМЕСЬ»

Handle of emergency supply «ЗАКРЫТО»

Oxygen mask attached, checked and stay in position ready to use.

3 Oxygen masks must be put on in following cases:

- at depressurization of cabin;
- at appearance of smoke in cabin;
- for decrease of fatigue (in each 2 hrs on 10 minutes);
- at the heavy breathing or bad feel.

4 At appearance of smoke in the cockpit all crewmembers shall put on oxygen masks and set the air suction switches on КП-24М devices in position «100% O₂»

WARNINGS:

(1) The stock of oxygen in stationary system at closed air suction switches (position «100% O₂») on КП-24М devices gives a possibility to all crewmembers to use oxygen continuously during 1 hour.

(2) Control regularly the stock of oxygen at expense of it from the stationary system. At pressure in system of less than 30 kg/cm² the КП-24М device does not provide the supply of oxygen in a mask.

5 In the case of heavy breath or bad feel, and also at suction of smoke in a mask from a cockpit, it is required to engage the emergency supply of oxygen by setting the handle «АВАРИЯ» on КП-24М device in position «ОТКРЫТО».

6 In flights with official passengers on altitudes over 6000 m at worsening of feel of separate passengers it is required to use a portable oxygen equipment.

7 There is the following order of use of portable container КБ-2 with the КП-21 device:

- attach the hose of oxygen mask to the КП-21 device;
- slowly open fully the valve of device;
- put on and fasten an oxygen mask.

In case of heavy breath or bad feel it is required to increase the supply of oxygen, fluently opening the valve «АВАРИЯ».

To control the supply of oxygen in mask. At supply of oxygen in КМ-15И mask the float of stream indicator must be in overhead position.

- зв'язку по СПУ при приєднаному штекері мікрофону кисневої маски до авіа гарнітури.

2 Положення кисневих масок і органів управління на приладах КП-24М після перед польотної перевірки має бути наступне:

Приладовий вентиль «ОТКРЫТО»

Вимикач підсосу повітря «СМЕСЬ»

Рукоятка аварійної подачі «ЗАКРЫТО»

Киснева маска приєднана, перевірена і перебуває в положенні, готовому до застосування

3 Кисневі маски надягаються в наступних випадках:

- при розгерметизації кабіни;
- при появі диму в кабіні;
- для зниження втоми (через кожні 2 години на 10 хв.);
- при важкому диханні або поганому самопочутті.

4 При появі в кабіні диму необхідно всім членам екіпажу надягти кисневі маски і установити перемикачі підсосу повітря на приладах КП-24М в положення «100% O₂»

ПОПЕРЕДЖЕННЯ:

(1) Запас кисню в стаціонарній системі при закритих вимикачах підсосу повітря (положення «100% O₂») на приладах КП-24М надає можливість всім членам екіпажу безперервно користуватись киснем на протязі 1 години.

(2) При витраті кисню із стаціонарної системи регулярно контролювати його запас. При тиску в системі менше 30 кгс/см² прилад не забезпечує подачу кисню в маску.

5 У випадку утрудненого дихання або поганого самопочуття, а також при підсосі диму з кабіни в маску потрібно включити аварійну подачу кисню, установивши рукоятку «АВАРИЯ» на приладі КП-24М в положення «ОТКРЫТО».

6 При виконанні польотів зі службовими пасажирями на висотах понад 6000 м потрібно при погіршенні самопочуття окремих пасажирів користуватись переносним кисневим устаткуванням.

7 Порядок використання переносного балону КБ-2 з приладом наступний:

- приєднати шланг кисневої маски до приладу КП-21;
- повільно відкрити вентиль приладу повністю;
- надягти і закріпити кисневу маску.

У випадку утрудненого дихання або поганого самопочуття необхідно збільшити подачу кисню, плавно відкривши вентиль «АВАРИЯ».

Контролювати подачу кисню в маску. При подачі кисню в маску КМ-15И поплавков індикатору потоку має перебувати в верхньому положенні.

WARNINGS:

(1) At the opened valve «АВАРИЯ» the stock of oxygen in a portable container provides the continuous use of oxygen during 8-10 minutes.

(2) At the use of КБ-2 container it is necessary to control continuously the stock of oxygen by manometer. At the pressure in container of less than 6 kg/cm² the КП-21 device does not provide the standardized supply of oxygen in mask.

(3) Oxygen device КП-21 with mask does not protect the breathing organs against penetration of smoke.

8 Charging in flight of portable containers is executed with PIC permission in the following order:

- attach the charge hose with a tip to the connecting pipe on КП-21 device;
- open slowly the valve of the stationary system and valve of КП-21 device;
- control a pressure in container by the manometer.

It is required after reaching the pressure of 30 kg/cm² in container КБ-2:

- close the valve of stationary system and valve of device КП-21;
- disconnect the charge hose from a device and lay it in a niche.

9 Safety measures at using oxygen:

- at using oxygen, regardless of amount of consumers, it is forbidden to smoke inside of airplane;
- before the removal of mask it is necessary to breathe out for warning of escape of oxygen from КП-24M device;
- to shut out opening valves of emergency supply on КП-24M and КП-21 devices at the taken off mask;
- before emergency landing close oxygen system's valves at absence of smoke in cockpit.

10.4.AN-26-100, AN-26B-100 airplane

10.4.1. Emergency equipment

There is emergency equipment installed on an airplane for rescuing of crew and passengers at emergency landing of airplane on dry land and water surface:

- survival kit, oriented on all passengers depending on the variant of application, and crew in accordance with the climatic and geographic area of the operation of airplane;

The survival property list below applies to UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK aircraft and is issued directly to each aircraft indicating the modification of the aircraft and its registration number.

The kit contains equipment for survival and search/rescue aids for use by aircraft crew and passengers after an emergency landing in uninhabited terrain, desert, jungle, mountain, and frigid areas. Complies with Ukrainian Aviation Rules AMC1 CAT.IDE.A.305.

ПОПЕРЕДЖЕННЯ:

(1) Запас кисню в переносному балоні при відкритому вентилі забезпечує безперервне користування киснем на протязі 8-10 хв.

(2) При користування балоном КБ-2 необхідно регулярно контролювати в ньому запас кисню за манометром. При тиску в балоні менше 6 кгс/см² прилад КП-21 не забезпечує нормовану подачу кисню в маску.

(3) Кисневий прилад КП-21 з маскою не забезпечує захист органів дихання від проникнення в них диму.

8 Зарядка переносних балонів в польоті виконується з дозволу командира повітряного судна в наступному порядку:

- приєднати зарядний шланг з наконечником до штуцера на приладі КП-21;
- повільно відкрити ventиль стаціонарної системи і ventиль приладу КП-21;
- контролювати за манометром приладу тиск в балоні.

Після досягнення в балоні КБ-2 тиску 30 кгс/см² потрібно:

- закрити ventиль стаціонарної системи і ventиль приладу КП-21;
- від'єднати від приладу зарядний шланг і укласти в нішу.

9 Заходи безпеки при користуванні киснем:

- при користуванні киснем, незалежно від кількості споживачів, забороняється палити в кабінах літака;
- перед зняттям маски необхідно зробити видих для попередження витoku кисню з приладу КП-24M;
- не допускати відкриття ventилів аварійної подачі кисню на приладах КП-24M і КП-21 при знятій масці;
- закрити ventилі кисневої системи перед аварійною посадкою літака за відсутності диму в кабіні.

10.4.Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100

10.4.1. Аварійно-рятувальне обладнання

Для рятування екіпажу і пасажирів при аварійній посадці літака на сушу та водну поверхню на літаку встановлено аварійно-рятувальне устаткування:

- аварійний запас, розрахований на усіх пасажирів, залежно від варіанту застосування, і екіпаж у відповідності до кліматично-географічної зони використання літака у багажнику по лівому борту;

Наданий нижче перелік майна для виживання стосується літаків UR-UZA, UR-UZG, UR-UZJ, UR-UZK оформлюється безпосередньо до кожного літака із зазначенням модифікації літака та його реєстраційного номеру.

Комплект містить спорядження для виживання та засоби пошуку / порятунку для використання екіпажем літака та пасажирями після аварійної посадки у безлюдні місцевості, пустелі, джунглі, гора, та холодні зони. Відповідає вимогам Авіаційних правил України AMC1 CAT.IDE.A.305.

Table 2
Таблиця 2

List of survival equipment for AN-26 aircraft (AN-26-100, AN-26B-100).

Перелік майна для виживання для ПС Ан-26 (Ан-26-100, Ан-26Б-100).

Item No	Найменування Name		Кіл-ть Quantity
1	Woodman's Pal With Case	Сокира з чохлам	1
2	Knife Assy, Utility	Розкладний ніж	1
3	Survival manual	Посібник з виживання	1
4	Long Burning Candle Assy	Свічка тривалого горіння	4
5	Space Blanket	Фольгована ковдра	50
6	Matches, Can Of 16	Сірники, банка 16 шт.	1
7	Compass	Компас	3
8	Water Purifier Kit	Комплект для очищення води	6
9	Emergency Signaling Mirror	Сигнальне дзеркало	1
10	Day/Night Distress Signal	Сигнальний вогонь день/ніч	6
11	Towel, Wet	Серветки вологі	100
12	Whistle	Свисток	3
13	Flare Launcher Kit	Пістолет для сигнальних набоїв	1
14	Flare	Сигнальні набої	6
15	Water Package	Пакет із водою	50
16	Gill Net	Сітка	1
17	Water Storage Bag	Пакет для зберігання води	5
18	Survival Ration Package	Раціон для виживання	25
19	Insect Repellant	Засіб від комах	5
20	Fishing Kit	Набір для риболовлі	1
21	Flashlight	Ліхтар	2
22	Battery, D Size	Елемент живлення, розмір D	4
23	Sunburn Ointment	Лосьйон для захисту від сонця	10
24	Dried Soup Packet	Сухий суп у пакеті	100
25	Rope, 120 Ft., 1000 Lb. Test Nylon	Канат, 120 фут, 1000 фунтів тест нейлон	1
26	Survival Saw	Пила для виживання	1
27	Outer Case	Зовнішній чохол	1
28	Inner Case	Внутрішній чохол	1
29	Component Maintenance Data Sheet	Перелік компонентів вмісту	1

- 01074 life jackets in passenger chairs and in the cloak-room of crew - for the crewmembers, which are equipped with a signal lamp, whistle, and gas filling system.

- rescue ropes designed to land crew members and passengers when leaving the aircraft through emergency hatches and aircraft doors.

To use a lifeline, do the following:

- open the hatch or door;
- open the lid of the rope case, remove the rope;
- throw the rope out through the emergency hatch or door and go down to land or water.
- life jackets in passenger seats and crew workplaces.

At flights over water surfaces with a distance from coast line in excess of 30 minutes of flight must be placed in passenger variants - 1 life raft R1700-103 (in the rear domestic compartment on the port side between fr. № 11-13).

Each life raft shall have the following in quick access:

- means of maintaining buoyancy;
- floating anchor;
- lifelines and means of fastening one life raft to another;

- рятувальні жилети типу 01074 в пасажирських кріслах і на робочих місцях екіпажу, які обладнанні світловим маяком, свистком, та системою газонаповнення.

- рятувальні канати - призначені для спуску на землю членів екіпажу та пасажирів при покиданні літака через аварійні люки та двері літака.

Для використання рятувального канату необхідно виконати наступне:

- відкрити люк або двері;
- відкрити кришку футляру канату, витягти канат;
- викинути канат назовні через аварійний люк або двері і спуститись на сушу або воду;
- рятувальні жилети в пасажирських кріслах і на робочих місцях екіпажу.

При польотах над водною поверхнею з відстанню від берегової смуги понад 30 хвилин польоту встановлюються в пасажирських варіантах - 1 рятувальний пліт R1700-103 (в задньому побутовому відсіку по лівому борту знаходиться між шп. № 11-13 по лівому борту).

На кожному рятувальному плоту має бути у швидкому доступі наступне:

- засоби підтримання плавучості;
- плавучий якор;
- рятувальні троси та засоби кріплення одного рятувального плоту до іншого;

- raft paddles with a capacity of 6 people or less;
- means of protection of passengers from adverse weather conditions;
- moisture-resistant lantern;
- flashing beacon;
- signaling equipment for the presentation of a pyrotechnic distress signal, in accordance with Annex 2, ICAO Flight Rules;
- survival kit;
- at least 2 liters of drinking water in a strong container or a means of converting seawater into drinking water (desalinator), or a set of containers with water and desalinator;
- life raft repair kit;
- first aid equipment.

The flight attendant is responsible for the control of the aircraft safety and emergency equipment before flight, its quantity and serviceability.

10.4.2. Oxygen equipment

Oxygen equipment provides oxygen to crewmembers, flight attendant and passengers, and also protects the breathing and sight organs of crewmembers against smoke and toxic gases escaped at a fire.

Oxygen equipment for crewmembers consists of:

- two БКП-4-3-210 blocks placed: one behind the co-pilot's arm-chair, the second - on the wall under the blister;
- four smoke-protective masks ДМК-1М, placed:
 - for the left pilot - from the left side under arm-chair;
 - for the right pilot - on the right panel;
 - for flight engineer - on the back of co-pilot's arm-chair;
 - on navigators place - to the left on the wall over arm-chair.

The ДМК-1М masks are completed by the prolonged oxygen hoses and prolonged intercom cords that must be attached before flight to blocks and connectors «КИСЛОП. МАСКА» accordingly.

For the necessity of movement of one crewmember with a smoke protective mask, there is the КБ-3 oxygen device with the КП-19 oxygen device and attached mask placed on cockpit doors.

The above oxygen equipment is installed on the aircraft registration marks UR-UZA, UR-UZG.

Oxygen equipment for crewmembers of UR UZJ aircraft consists of:

- Four blocks of oxygen equipment БКО-5М (БКО-5 К) with oxygen mask КМ-114М placed at the crewmembers operation workplaces;
- Four РП-3 supply sleeve;
- Two РП-6 supply sleeve;
- Two РП-6-42 supply sleeve;
- Two БКП-4-4-210 oxygen supply blocks, one is installed behind the co-pilots operational seat, and

- весла для плотів ємністю 6 осіб та менше;
- засоби захисту пасажирів від несприятливих погодних умов;
- вологостійкий ліхтар;
- проблисковий маяк;
- сигнальне обладнання для подання піротехнічного сигналу лиха, відповідно до Додатку 2, Правил польотів ICAO;
- набір для виживання;
- щонайменше 2 літри питної води в міцному контейнері або засіб перетворення морської води в питну (опріснювач), чи набір ємності з водою та опріснювачем;
- ремонтний комплект для плоту;
- обладнання для надання першої медичної допомоги.

За контроль комплектації ПС аварійно-рятувальним обладнанням перед вильотом, його кількості та справності відповідає бортпровідник.

10.4.2. Кисневе обладнання

Кисневе устаткування забезпечує киснем членів екіпажу, бортпровідника і пасажирів, а також захищає органи дихання і зору членів екіпажу від диму і токсичних газів, які виділяються при пожежі.

Кисневе устаткування для екіпажу складається з:

- двох блоків БКП-4-3-210, установлених один за кріслом правого пілота, другий на стінці під блістером;
- чотирьох димозахисних масок ДМК-1М, установлених:
 - для лівого пілота - зліва під кріслом;
 - для правого пілота на правому пульті;
 - для бортінженера на спинці крісла правого пілота;
 - на робочому місці штурмана на стінці зліва над кріслом.

Маски ДМК-1М укомплектовані подовженими кисневими шлангами і подовженими шнурами СПУ, які перед польотом приєднуються до блоків і роз'ємів «КИСЛОП. МАСКА» відповідно.

Для необхідності пересування одного з членів екіпажу з димозахисною маскою, на двері в кабіні екіпажу установлений кисневий прилад КБ-3 з кисневим приладом КП-19 і приєднаною маскою.

Наведене вище кисневе устаткування встановлено на ПС з реєстраційними номерами UR-UZA, UR-UZG.

Для літака UR UZJ кисневе устаткування складається з:

- Чотирьох блоків кисневого обладнання БКО-5М (БКО-5К) з кисневою маскою КМ-114М які встановлено на робочих місцях екіпажу;
- Чотирьох рукави подачі РП-3;
- Двох рукави подачі РП-6;
- Двох рукави подачі РП-6-42;
- Двох блоки кисневого живлення БКП-4-4-210, один з яких встановлено за кріслом другого пілота, а другий-на стінці під блістером (лівий борт);

another one – on the partition wall under the blister (left board)

- Smoke - protective goggles ДЗО-1Л, installed at the crewmembers operational working stations;
- БКП-2-2-210 oxygen supply block with ДКМ-1М smoke – protective oxygen mask is installed on the cockpit door;
- P3-2 - charging sleeve.

Oxygen equipment for crewmembers of UR UZK aircraft consists of:

In the cockpit:

- Standart oxygen system (one oxygen block БЦ-2-210 at the left board, one oxygen block БКП 4-3-210 at the right board);
- Oxygen block БКП-2-2-210 with connected smoke-protective mask ДКМ -1М.

Principal scheme of equipment demonstrated at the Pic. 10.2. Charge of the oxygen supply blocks should be performed via P3-2 charging sleeve from a terrestrial source of oxygen. Pressure control should be performed using the blocks manometers.

To protect the eyes at the workplace of crew members, the use of ДЗО-1Л goggles is provided and if it is necessary to move in the cabins, the БКП-2-2-210 oxygen supply block and ДКМ-1М smoke-protection mask are applying.

- Димозахисних окуляри ДЗО-1Л, які встановлено на робочих місцях екіпажу;
- Блоків кисневого живлення БКП-2-2-210 з димозахисною кисневою маскою ДКМ-1М- на двері в кабінку екіпажу;
- Рукава зарядки P3-2

Для літака UR UZK кисневе устаткування складається з:

В кабіні екіпажу:

- Штатна киснева система (один кисневий блок БЦ-2-210 з лівого борту, один кисневий блок БКП 4-3-210 з правого борту);
- Кисневий блок БКП-2-2-210 з приєднаною димозахисною маскою ДКМ -1М.

Принципову схему обладнання показано на Мал.10.2.

Заправка киснем блоків кисневого живлення здійснюється через рукав зарядки P3-2 від наземного джерела кисню. Контроль тиску здійснюється по манометру на блоках.

Для захисту органів зору на робочих місцях членів екіпажу передбачено застосування димозахисних окулярів ДЗО-1Л, а при необхідності пересування застосовується блок кисневого живлення БКП-2-2-210 та димозахисна маска ДКМ-1М.

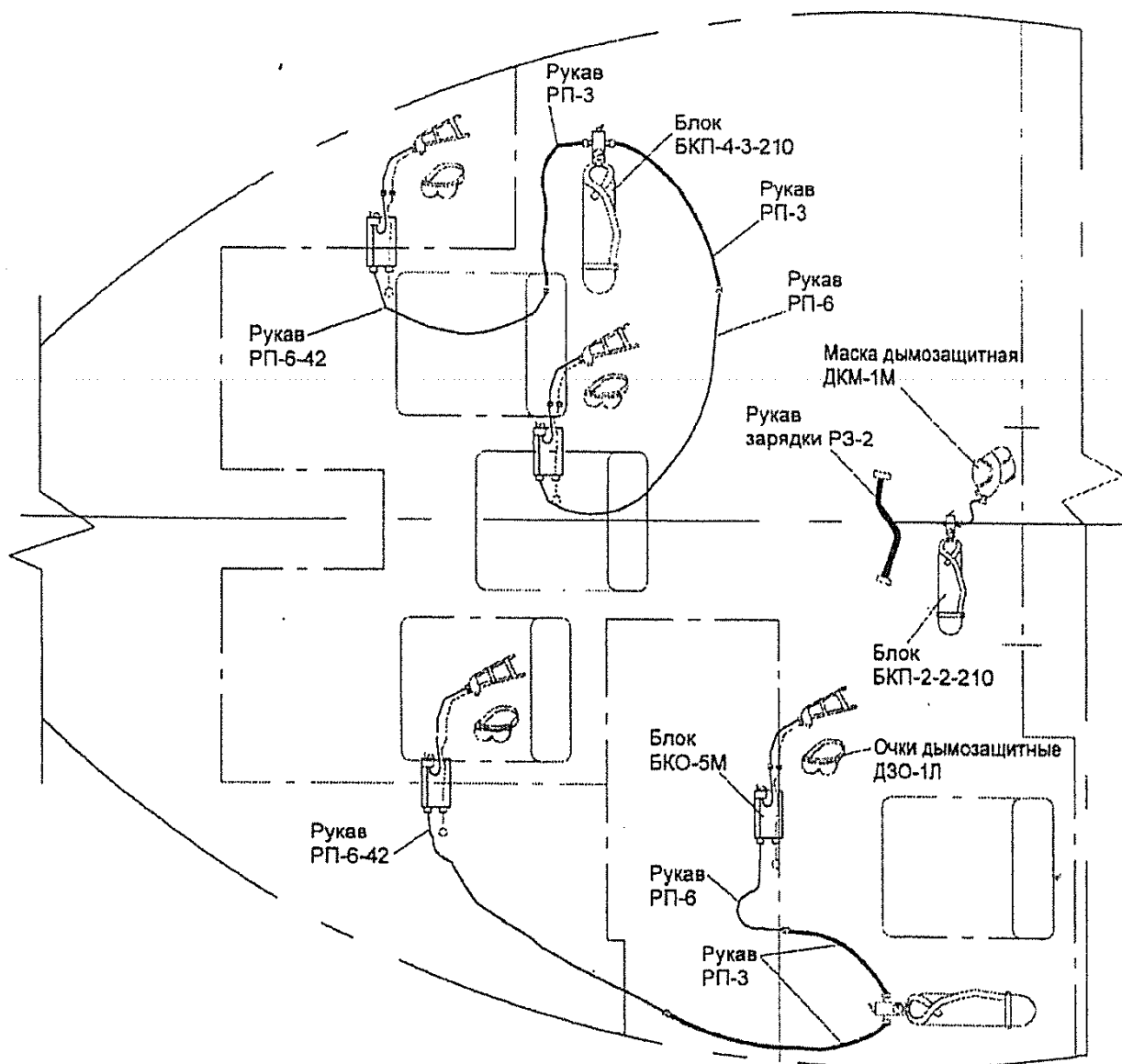


Рис.10.2

Principal scheme of oxygen equipment (type of oxygen ballons and masks may have differences depending on aircraft where the equipment is installed)

Мал. 10.2

Принципова схема кисневого обладнання (тип балонів та масок може відрізнятися в залежності від конкретного повітряного судна, на якому встановлено обладнання)

To inform the crew members about necessity of oxygen applying signal indicators "ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ" are installed in the cockpit

During operation of the aircraft, the handle of the shut-off and reducing device of the БКП-4-3-210 units (БКП-3-2-210) is set to the ВКЛ. position. A member of the crew pulling out the oxygen mask КМ-114М from the eye unit, presses the key to fill the pneumatic belts and they are filled with oxygen.

If there is smoke in the cabin, the crew members put on ДЗО-1Л goggles on top of the oxygen mask.

Oxygen equipment for flight attendant and passengers consists of:

- КБ-2 oxygen block with oxygen device КП-19 and smoke protective mask ЛП-2 placed on a partition on a port side (frame No 13);
- two КБ-2 oxygen blocks with oxygen device КП-21 placed on a partition on a port side (frame No 13);

Для сповіщення членів екіпажу про необхідність користування киснем в кабіні екіпажу встановлено сигнальні лампочки «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ».

В процесі експлуатації літака ручка запорно-редуруючого приладу блоків БКП-4-3-210 (БКП-3-2-210) встановлена в положення ВКЛ. Член екіпажу витягуючи кисневу маску КМ-114М з уклад очного блоку, натискає на клавішу наповнення пневматичних ремней та вони наповнюються киснем.

При наявності диму в кабіні члени екіпажу зверху кисневої маски надівають димозахисні окуляри ДЗО-1Л

Кисневе устаткування бортпроводника і пасажирів складається з:

- кисневого блоку КБ-2 з кисневим приладом КП-19 і димозахисною кисневою маскою ЛП-2, установлених на перегородці по лівому борту (шп. № 13);
- двох кисневих блоків КБ-2 з кисневими приладами КП-21, які установлені на перегородці шп. № 13, лівий борт;

- two oxygen masks stacked in container on a partition on a port side (frame No 13).
- Emergency Oxygen Passenger System (EPOS). Is a light self-contained (oxygen hood) protective respiratory device to protect the respiratory system, head and eyes from fire, toxic fumes and spills of hazardous chemicals.

There are light boards «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ» installed in cockpit and flight attendant's control panel for crewmembers notification about a necessity to use oxygen.

Oxygen equipment for flight attendant and passengers of UR UZK aircraft consists of:

At the Flight Attendant operational place (forward seats block at the front side of the passengers compartment by the right board) at the partition at the Fr.13 are installed:

- Connector for smoke-protective mask ДКМ-1М;
- Light indicator “USE OXYGEN”;
- Oxygen blocks БКП-2-2-210 (2 items.);
- A bag with four oxygen masks МКП-1Т;
- A bag with smoke-protective mask ДКМ-1М

ATTENTION!

(1) *It is forbidden to smoke and apply the opened fire at the use of oxygen.*

(2) *The contact of oxygen with matters containing oil is dangerously explosive.*

Before flight and in-flight the pressure in oxygen containers should be controlled. The table below contains pressure of charging in БКП-2-2-210 and БКП-4-3-210 blocks depending on temperature.

Temperature, °C Температура, °C	-45	-30	-45	-5	+10	+25	+35	+50
Pressure, kg/cm ² Тиск, кгс/см ²	125	137,5	150	162	175	187	200	212,5

The charge hose P3-2 is used for charging the oxygen containers.

- двух кисневих масок, укладених в контейнер на перегородці по шп. № 13, лівий борт.
- аварійної пасажирської кісневої системи (ЕРОС). Уявляє собою легкий автономний захисний дихальний пристрій (кисневий капюшон) для захисту дихальної системи, голови і органів зору від вогню, отруйних парів і розливів небезпечних хімічних речовин.

Для оповіщення членів екіпажу про необхідність користуватись киснем в кабіні екіпажу і на щитку бортпроводника, установлені світлові табло «ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ».

Кисневе устаткування бортпроводника і пасажирів для літака UR UZK складається з:

На робочому місці Бортпроводника (передній блок крісел в початку пасажирського салону по правому борту) на перегородці по Шп.№13 встановлено:

- Роз'єм для підключення димозахисної маски ДКМ-1М;
- Світлосигналізатор «КОРИСТУЙСЯ КИСНЕМ»;
- Кисневі блоки БКП-2-2-210 (2шт.);
- Сумка з чотирма кисневими масками МКП-1Т;
- Сумка з димозахисною маскою ДКМ-1М

УВАГА!

(1) *При користуванні киснем забороняється паління і застосування відкритого вогню.*

(2) *Контакт кисню з речовинами, що містять жир, є вибухонебезпечним.*

Перед і в процесі польоту контролюйте тиск в кисневих балонах. Тиск зарядки в блоках БКП-2-2-210 і БКП-4-3-210 залежно від температури, наведений в таблиці.

Для зарядки кисневих балонів використовується рукав зарядки РЗ-2.

10.5. Emergency Light Transmitters (ELT)

10.5.1. ARTEX C406-1 AF (Automatic Fixed) ELT

The ELT ARTEX C406-1 automatically activates during a crash and transmits the standard sweep tone on 121.5 and 243.0 MHz. Approximately every 50 seconds, for up to 520 milliseconds (long message protocol), the 406 MHz transmitter turns on. During that time, an encoded digital message is sent to the COSPAS-SARSAT Search and Rescue (SAR) satellite system. Information contained in the database includes Serial number assigned to the ELT by the national beacon registration authority, or Aircraft identification or registration number, and Country of registration and country code, plus Position coordinates. The ELT transmits a digital message that allows search and rescue authorities to contact the operator of the aircraft through information contained in a database.

The ELT is coupled with external transmitting antenna placed on upper tail part of fuselage.

ELT can be operated and activated by:

- Cockpit Remote Switch placed on left instrument panel;
- Automatically (by strike) or manually.

ELT can be switched to 27V AC by "ELT-OFF" switcher placed on the left (Captain's) instrument panel.

SPECIFICATIONS

1. Operating Frequencies:
 - 406.025 MHz $\pm$ 2 kHz Biphase L (16K0G1D)
 - 121.5 & 243.0 MHz $\pm$ 0.005% (A3X)
2. Output Power:
 - 406 MHz: 5 W $\pm$ 2 dB (520 ms / 50 sec) for 24 hours -20°C
 - 121.5/243.0 MHz: 100 mW min (+20 dBm for 50 hours -20°C)

DESCRIPTION AND OPERATION

The components of ELT ARTEX C406 – 1 are:

- cockpit-mounted remote switch;
- "ELT-OFF" switcher;
- ELT main assembly;
- buzzer;
- external transmitting antenna.

10.5. Аварійні радіомаяки (ELT)

10.5.1. Аварійний автоматичний стаціонарний радіомаяк ARTEX C406-1

Аварійний автоматичний стаціонарний радіомаяк ARTEX C406-1 (далі - радіомаяк) є малогабаритний передавач сигналів лиха і призначений для використання в міжнародній супутниковій системі пошуку і порятунку "КОСПАС-САРСАТ". Система "КОСПАС-САРСАТ" по сигналах радіомаяка (частота 406,025 Мгц) забезпечує ідентифікацію ПС, що виконало аварійну посадку за межами аеродрому, визначає його місцезнаходження, приналежність (експлуатант) і повідомляє отримані дані в найближчу аварійно-рятувальну службу. Радіомаяк також випромінює радіосигнали на частотах 121,5 Мгц і 243 Мгц для пеленгації пошуково-рятувальними літаками (вертольотами) місця аварії за допомогою пошукових радіокомпасів.

Радіомаяк працює на літакову антену, встановлену у верхній хвостовій частині фюзеляжу.

Управління радіомаяком і приведення його в дію виконується:

- дистанційно з пульта управління розташованому на лівому пульті льотчика;
- автоматично (при ударі) або вручну.

Включення і відключення електроживлення маяка виконується за допомогою вимикача "ELT-ОТКЛ" на робочому місці КПС. Електроживлення радіомаяка на борту здійснюється постійним струмом 27 В.

ОСНОВНІ ДАНІ

1. Робочі частоти:
 - 406.025 MHz $\pm$ 2 kHz Biphase L (16K0G1D)
 - 121.5 & 243.0 MHz $\pm$ 0.005% (A3X)
2. Вихідна потужність :
 - 406 MHz: 5 W $\pm$ 2 dB (520 ms / 50 sec) for 24 hours -20°C
 - 121.5/243.0 MHz: 100 mW min (+20 dBm for 50 hours -20°C)

ОПИС И РАБОТА

До складу аварійного радіомаяка ARTEX C406 - 1 входять:

- пульт дистанційного керування (ПДК);
- вимикач "ELT-ОТКЛ";
- блок ELT C406 - 1;
- зумер;
- зовнішня передаюча антена.

Cockpit Remote Switch

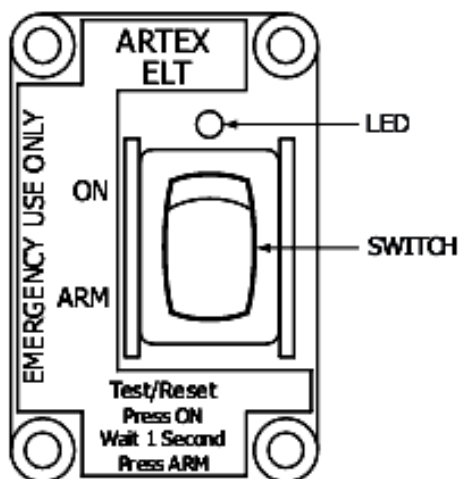
The cockpit-mounted remote switch assembly is comprised of an ELT status LED and control switch, which allows an operator to monitor ELT status and manually turn on the ELT (i.e., activate) for testing and reset (i.e., deactivate) the ELT.

The ELT CANNOT be disarmed or disabled from the cockpit. Cockpit operation is limited to deactivating or manually activating the ELT.

Пульт дистанційного керування ELT

Пульт дистанційного керування складається зі світлодіоду стану ELT і перемикача управління, що дозволяє пілоту контролювати стан ELT: вручну включити ELT (тобто активувати) для тестування та скидання (тобто відключення тесту) ELT.

ELT НЕ МОЖЕ бути де-активований або відключений з кабіни пілотів.

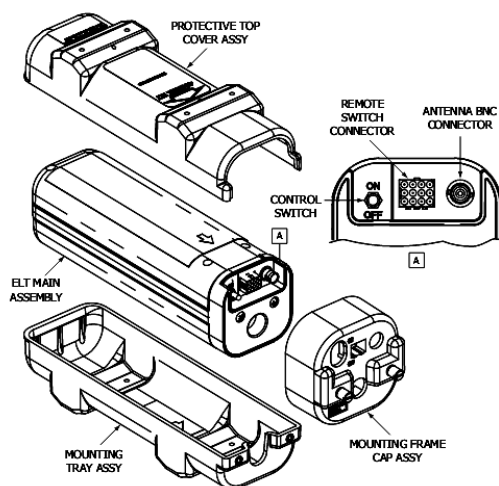


C406-1 Series ELT main assembly

The C406-1 Series ELT main assembly is housed in a high impact, fire resistant, polycarbonate plastic case, which is enclosed in a protective mounting frame assembly made of similar material.

Блок ELT C406-1

Основний блок ELT серії C406-1 розташований в ударостійкому, вогнестійкому, полікарбонатному пластиковому корпусі, який укладений в захисну монтажну раму з аналогічного матеріалу.

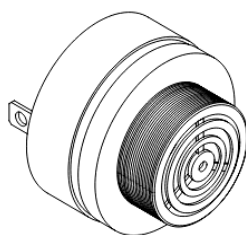


Buzzer

The buzzer (i.e., horn) provides an audible alert when the ELT is active.

Зумер

Зумер забезпечує звукову сигналізацію спрацьовування ELT. Встановлений у пілотській кабіні.

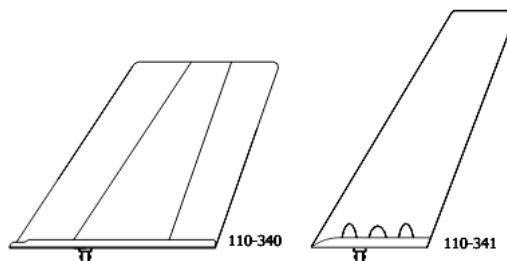


External Antenna

The single-input blade antennas are approved for use with the C406-1 Series ELT

Зовнішня антена

Ножові зовнішні антени з одним входом, що призначені для використання з ELT серії C406-1.



“ELT-OFF” switcher

The “ELT-OFF” switcher is designed to enable and disable ELT from electrical circuit of the aircraft.

Вимикач “ELT-ОТКЛ”

Вимикач “ELT-ОТКЛ” призначений для включення та відключення радіомаяка від бортової електричної мережі літака.

10.5.2. ELT ARTEX C406-1 Operations

- **Normal Operation:**

The cockpit remote switch is in the “ARM” position (i.e., down). The local switch on the ELT is in the “OFF” position (i.e., down). As long as the cockpit remote switch and the ELT local switch are in the ARM/OFF positions respectively, the ELT will automatically activate on impact.

- **Manual Activation:**

The ELT may be manually activated by placing either the remote switch or the ELT local switch in the “ON” position.

- **ELT Reset:**

If the ELT is activated accidentally, it will need to be reset.

Reset the ELT from the cockpit by moving the remote switch to the “ON” position, waiting approximately one second, and then moving it back to the “ARM” position. If the switch is already in the “ON” position, move it to the “ARM” position.

10.5.2. Користування ELT ARTEX C406-1

- **Нормальна експлуатація:**

Для включення радіомаяка в автоматичному режимі встановіть вимикач “ELT-ОТКЛ” на лівому пульті КПС в положення “ELT”, а на ГДК вимикач “ON-ARM” в положення “ARM”. При цьому радіомаяк перейде в робочий режим автоматично при спрацюванні датчика удару.

- **Ручна активація:**

Для переведення радіомаяка в робочий режим вручну, встановіть перемикач “ON-ARM” на ГДК в положення “ON”. При цьому над перемикачем почне блимати світловий сигналізатор і буде чути звуковий сигнал.

- **При ненавмисній активації:**

Якщо радіомаяк активований ненавмисно, то на ПДК переведіть вимикач “ON-ARM” в положення “ON” і через одну секунду знову переведіть в положення “ARM”.

10.6.Scheme of safety and emergency equipment location of the AN-26 aircraft

10.6.Схема розміщення аварійно-рятувального обладнання літака Ан-26

10.6.1. AN-26 Aircraft Cargo Configuration (UR-CEP)

10.6.1. Вантажна конфігурація ПС Ан-26 (UR-CEP)

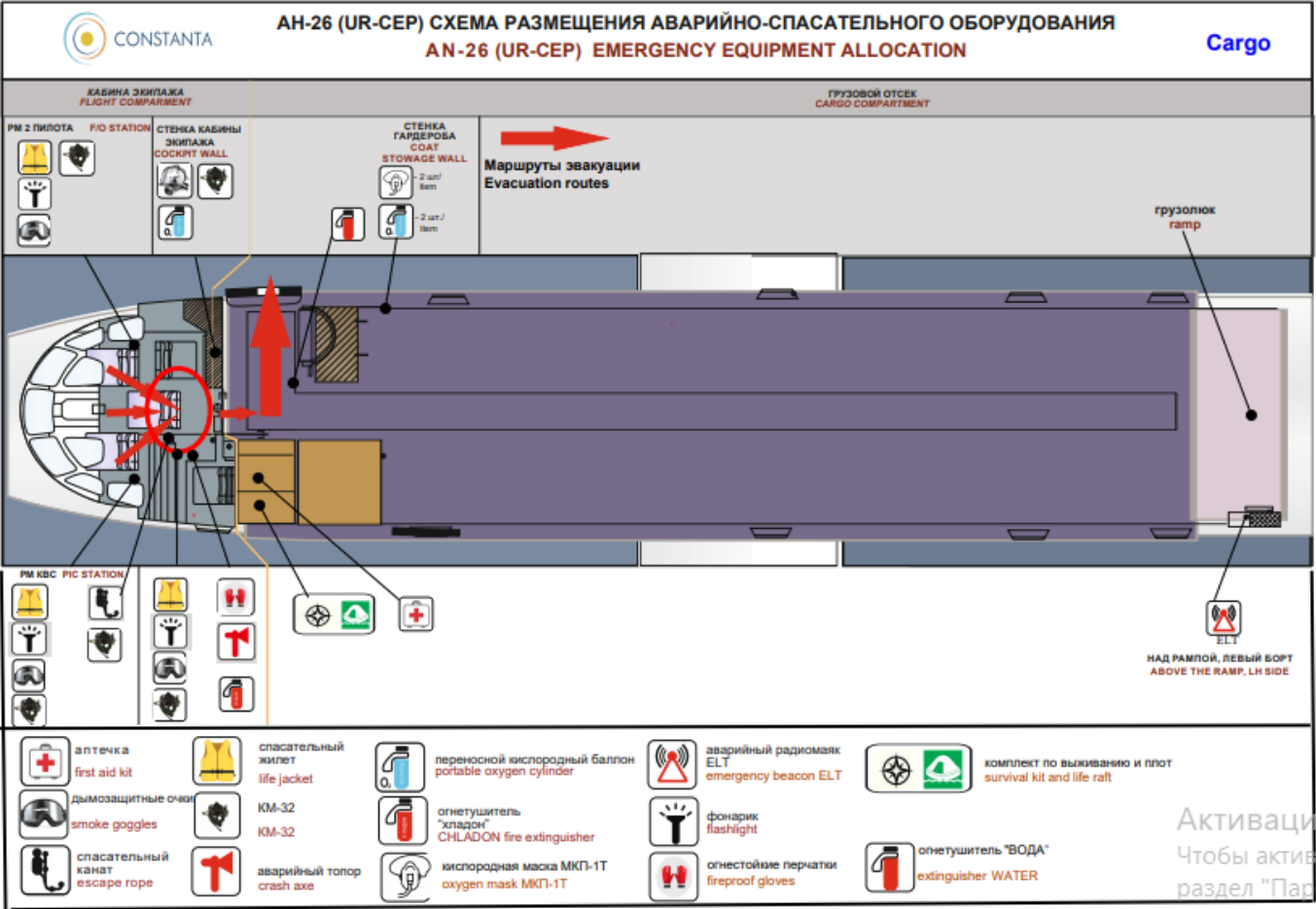


TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

11. EMERGENCY EVACUATION PROCEDURES	11-3
11. ПРОЦЕДУРИ АВАРІЙНОЇ ЕВАКУАЦІЇ	11-3
11.1. Antonov An-26 airplane.....	11-3
11.1. Літак Ан-26	11-3
11.1.1. Ditching.....	11-3
11.1.1. Вимушена посадка на воду	11-3
11.2. An-26-100, An-26B-100 airplane.....	11-3
11.2. Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100	11-3
11.2.1. Dry land emergency evacuation chart.....	11-3
11.2.1. Схема аварійної евакуації на сушу.	11-3
11.2.2. Passengers evacuation.....	11-7
11.2.2. Евакуація пасажирів.....	11-7
11.2.3. Actions of crew at accident on dry land.....	11-8
11.2.3. Дії екіпажу при аварії літака на суші	11-8
11.2.4. Ditching	11-8
11.2.4. Вимушена посадка на воду	11-8
11.2.4.1. Emergency evacuation charts.....	11-10
11.2.4.1. Схеми аварійної евакуації	11-10
11.2.4.2. Passenger evacuation	11-15
11.2.4.2. Евакуація пасажирів	11-15

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

11. EMERGENCY EVACUATION PROCEDURES

11.1. Antonov An-26 airplane

After decision-making about an emergency landing:

- report to ATS controller a place and time of landing supposed;
- engage an emergency signal;
- make sure, that crewmembers and persons which accompany the cargo have fastened safety-belts;
- at 400-500 m give the command to co-pilot about depressurization of cabin, executing an emergency throw off the pressure, whereupon open the window leaf;
- on final give the command to flight engineer to open doors and hatches (except for bottom hatch);
- after opening of emergency hatches and entrance doors close the window leaf;
- after landing and full stop of airplane give the command: «Drop footlights», and take measures in relation to rapid evacuation from an airplane.

At the emergency landing on a fuselage and impossibility of evacuation of people through hatches and doors, give a command to cut through outputs using axes.

Most of all knock out windows and make manholes in fuselage edging, for what cut frames No 14, 15, 25 and 26 from below, and then to unbend the cut part of edging. From outside of fuselage manholes will be cut between frames No 13-16 and 24-27 in places, marked by yellow corners.

After evacuation of people take them in a safe place. PIC shall leave an aircraft the last.

11.1.1. Ditching

After ditching the pilot-in-command shall:

- assess the airplane's situation on water and possibility of opening of entrance doors and emergency hatches with so as water could not get into the airplane;
- give a command «Open doors and emergency hatches», throw out the survival equipment;
- manage evacuation and embarkation on floating facilities of crewmembers and people which accompany a cargo;
- after evacuation of crewmembers and people accompanying a cargo, abandon an airplane the last; to take aside a raft on 50-100 m from to the airplane.

11.2. An-26-100, An-26B-100 airplane

11.2.1. Dry land emergency evacuation chart

In case of emergency landing the basic task of crew is providing of passengers' safety at landing and passengers' evacuation from an airplane, and in deserted country - the creation of terms for further existence to the receipt of external help.

Basic duties at emergency landing on dry land:

- immediately report to ATS about the supposed emergency landing, as in future can not seize time and

11. ПРОЦЕДУРИ АВАРІЙНОЇ ЕВАКУАЦІЇ

11.1. Літак Ан-26

Після прийняття рішення про вимушену посадку:

- повідомити диспетчеру місце і час передбачуваної посадки;
- включити сигнал лиха;
- переконатись, що у екіпажу і осіб, що супроводжують вантаж, застебнуті прив'язні ремені;
- на висоті 400-500 м подати команду другому пілотові розгерметизувати кабіну, виконавши аварійне скидання тиску, після чого відкрити кватирку;
- на прямій дати команду бортінженеру відчинити двері і люки (крім нижнього);
- після відкриття аварійних люків і вхідних дверей закрити кватирку;
- після посадки і повної зупинки літака подати команду: «Опустить рампу» і прийняти міри щодо швидкої евакуації з літака.

При вимушеній посадці на фюзеляж і неможливості евакуації людей через люки і двері подати команду прорубати виходи сокирами.

В першу чергу вибити вікна і зробити лази в обшивці фюзеляжу, для чого знизу прорубати шп. № 14, 15, 25 і 26, а потім відігнути прорубану частину обшивки. Ззовні фюзеляжу лази прорубаються між шп. № 13-16 і 24-27 в місцях, позначених жовтими кутиками.

Після евакуації людей відвести їх в безпечне місце. Командиру повітряного судна покинути літак останнім.

11.1.1. Вимушена посадка на воду

Після посадки командира повітряного судна:

- оцінити положення літака на воді і можливість відкриття вхідних дверей і аварійних люків з тим, щоб вода не могла проникнути у літак;
- подати команду «Открыть двери и аварийные люки», викинути аварійно-рятувальні засоби;
- керувати евакуацією і посадкою екіпажу і людей, що супроводжують вантаж, на плавучі засоби;
- після евакуації екіпажу і людей, що супроводжують вантаж, останнім покинути літак; відвести пліт на 50-100 м від літака.

11.2. Літак Ан-26-100, Ан-26Б-100

11.2.1. Схема аварійної евакуації на сушу.

Основним завданням екіпажу у випадку вимушеної посадки є забезпечення безпеки пасажирів при приземленні літака і евакуації пасажирів з літака, а в безлюдній місцевості - створення умов для подальшого існування до отримання зовнішньої допомоги.

Основні обов'язки при вимушеній посадці на сушу:

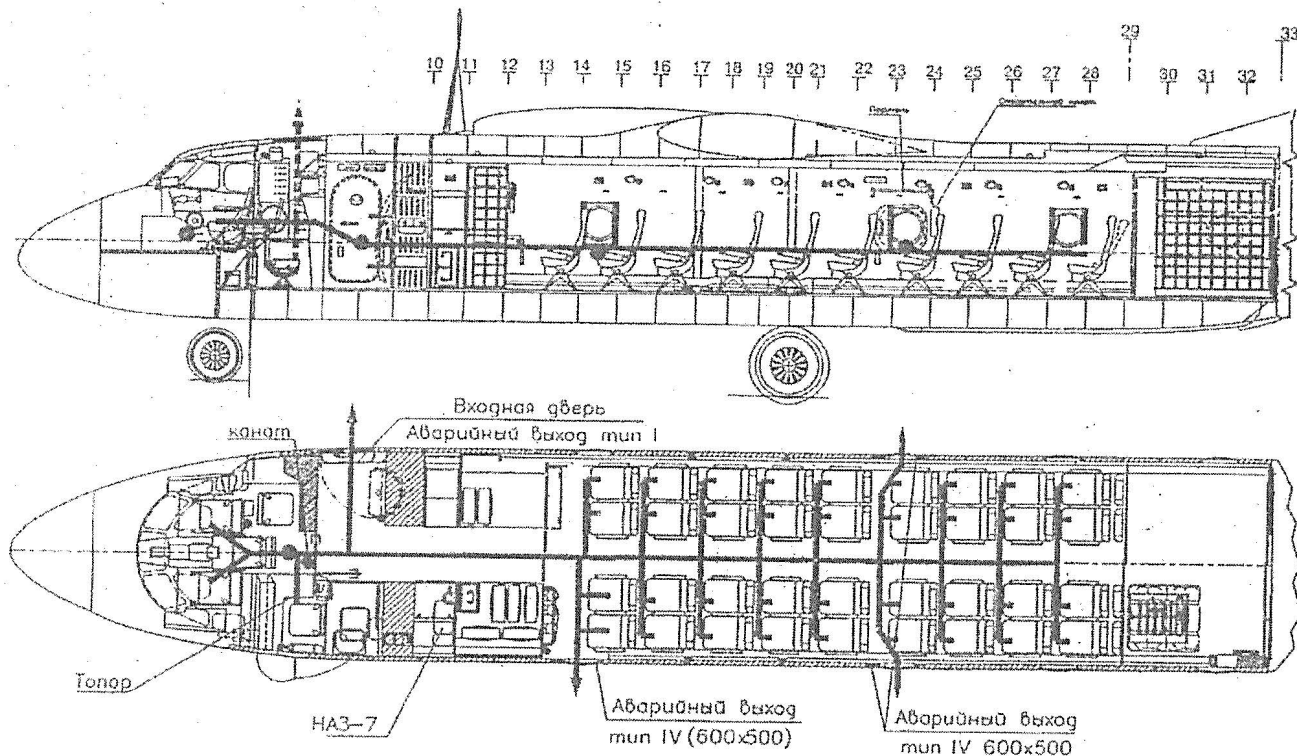
- негайно повідомити службі ОПР про передбачувану вимушену посадку, оскільки в подальшому для цього

possibility for this purpose;

- call a flight attendant and give him directions about preparation of passengers to emergency landing;
- choose the suitable place for landing and execute landing reducing to the minimum the danger of damage of airplane and origin of fire;
- at the end of run switch off engines and feather propellers, so as to area of propellers' rotation was safe to beginning of passengers evacuation;
- after landing provide rapid evacuation of passengers.

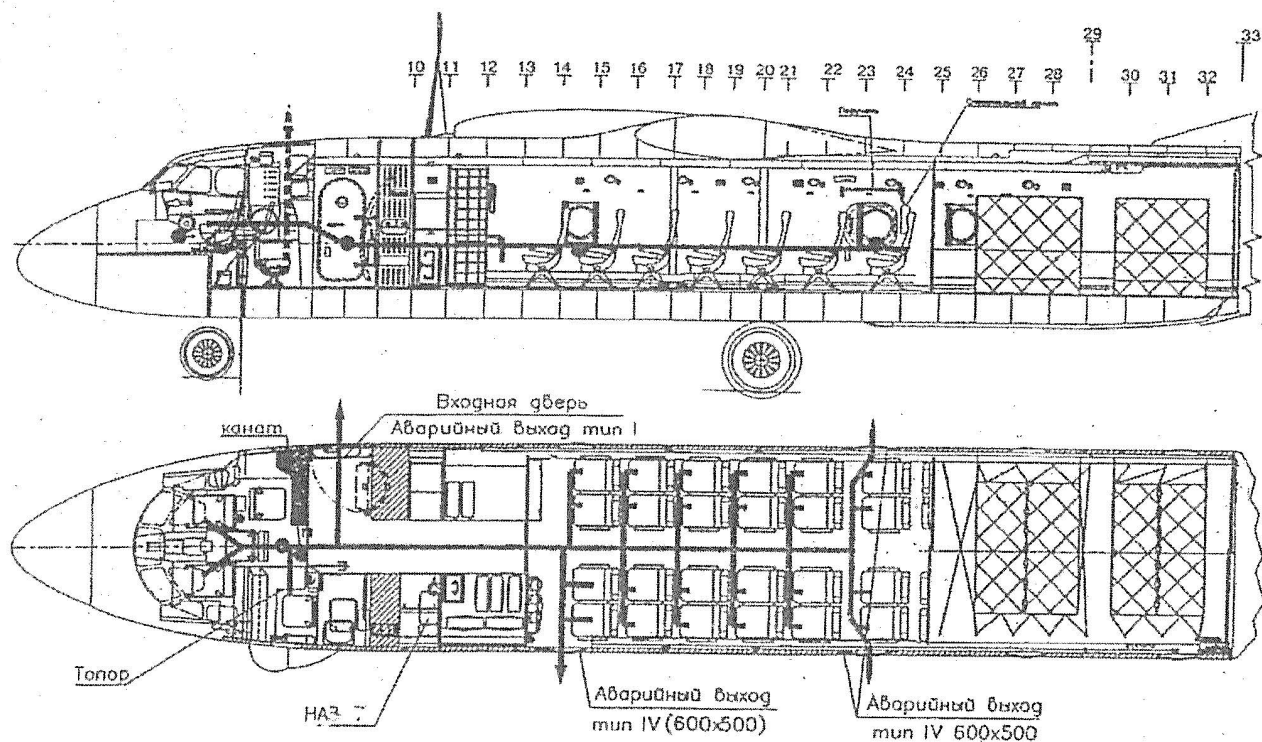
може не хватати часу і можливості;

- викликати бортпроводника і дати йому вказівки провести підготовку пасажирів до вимушеної посадки;
- обрати придатне місце посадки і виконати посадку, зводячи до мінімуму небезпеку пошкодження літака і виникнення пожежі;
- наприкінці пробігу виключити двигуни і зафлюгувати повітряні гвинти, щоб до початку евакуації пасажирів зона обертання повітряних гвинтів була безпечною;
- після посадки забезпечити швидку евакуацію пасажирів.



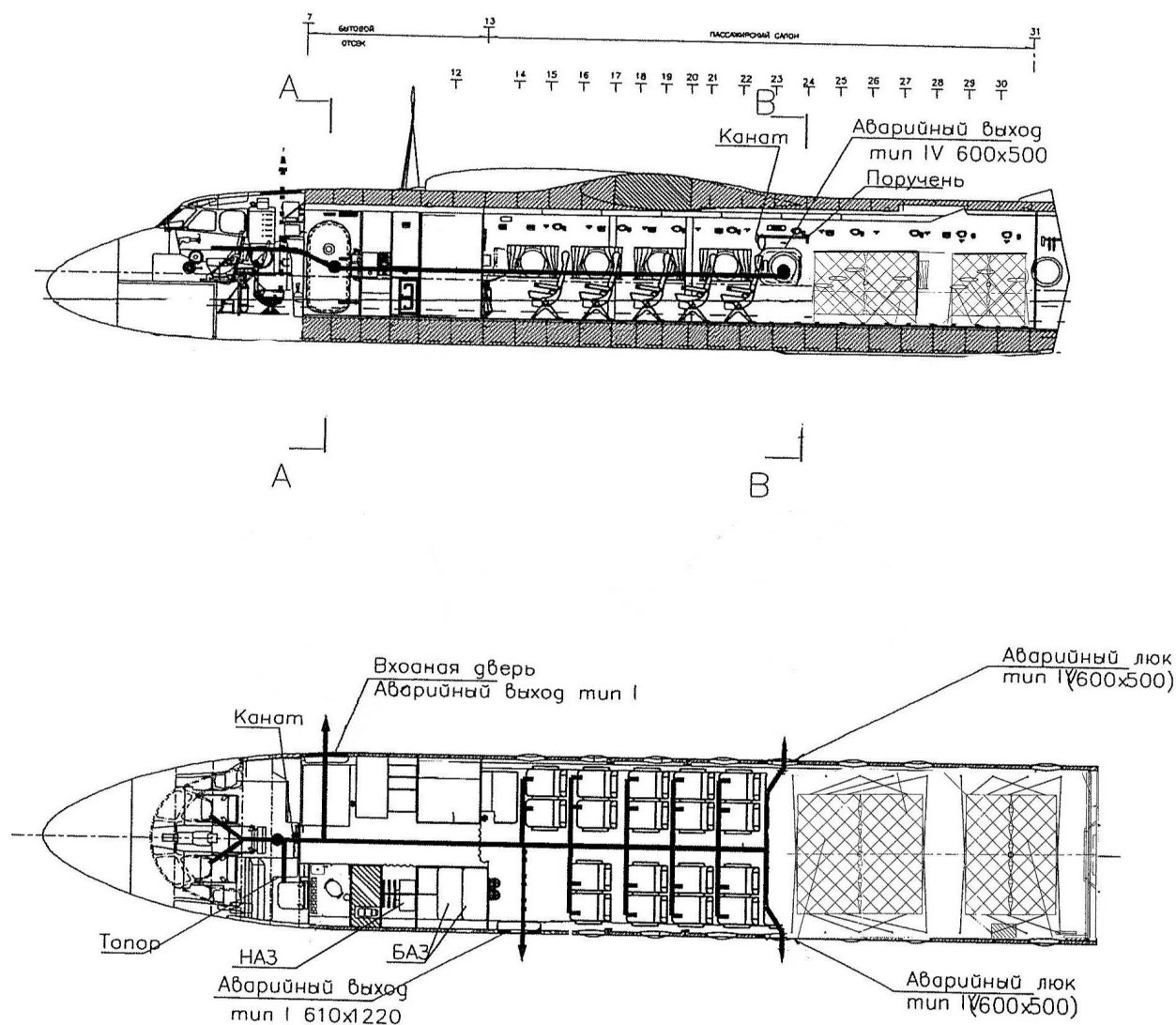
Plan of emergency evacuation on dry land in the variant of transportation to 36 passengers

Схема аварійної евакуації на сушу в варіанті перевезення до 36 пасажирів



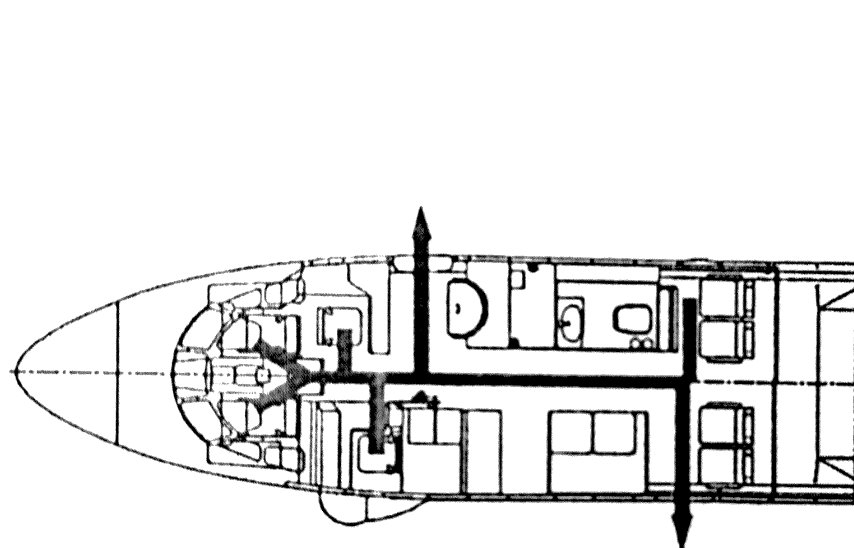
Plan of emergency evacuation on dry land in the cargo-passenger variant for 24 passengers

Схема аварійної евакуації на сушу в вантажно-пасажирському варіанті для 24 пасажирів



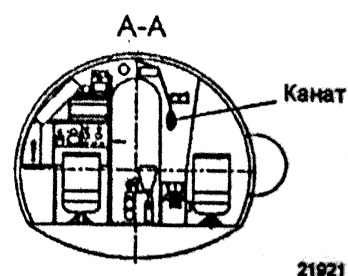
Plan of emergency evacuation on dry land in the cargo-passenger variant for 18 passengers

Схема аварійної евакуації на суші в вантажно-пасажирському варіанті для 18 пасажирів

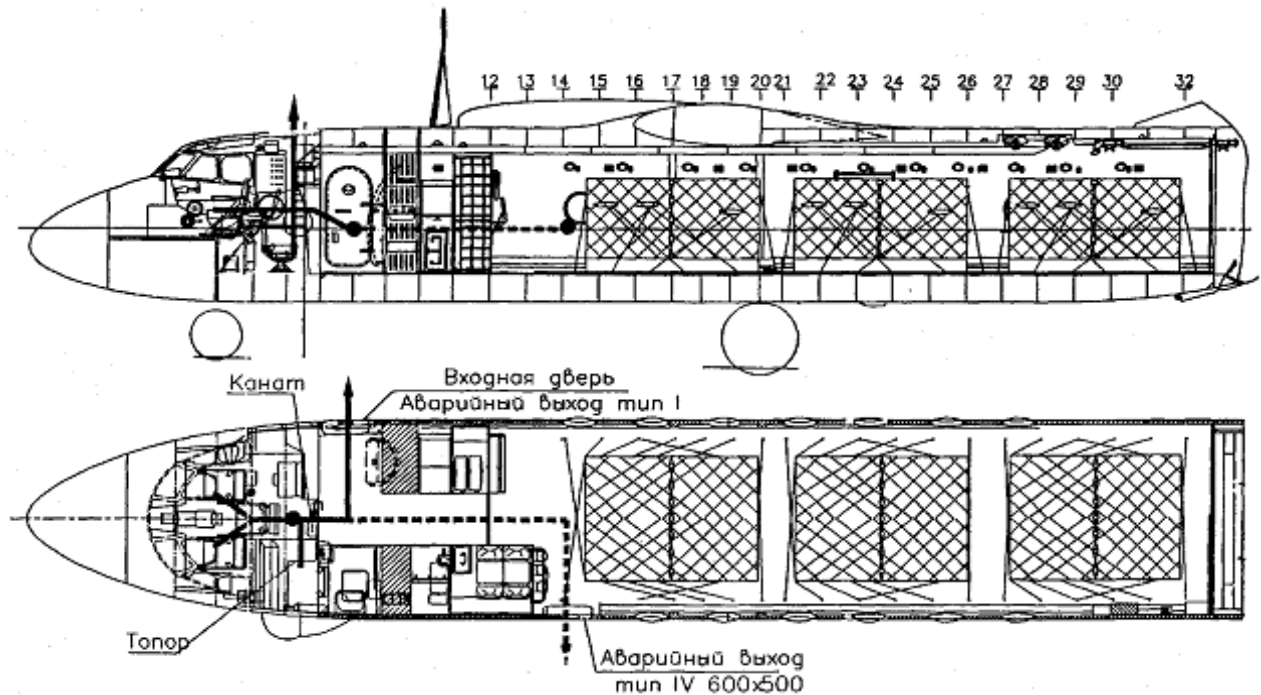


Plan of emergency evacuation on dry land in the special cargo variant for 4 passengers

Схема аварійної евакуації на суші в спеціальному вантажному варіанті для 4 пасажирів



21921



Plan of emergency evacuation on dry land in the cargo variant

Схема аварійної евакуації на сушу в вантажному варіанті

11.2.2. Passengers evacuation

GENERAL

All the previous preparation of passengers, their instructing and verification of the taken safety measures must be fully completed to the moment of landing.

Actions of all of crewmembers after the stop of airplane are based on emergency time-table after an emergency landing.

Beginning of actions as on emergency time-table is a stop of airplane and propellers. Do not expect the special command for carrying out actions after an emergency landing.

Urgent evacuation of passengers in an order, stipulated by a time-table, must be begun after an emergency landing, immediately, regardless of landing consequences.

Each of crewmembers must know by heart own duties at actions by an emergency time-table.

PILOT-IN-COMMAND:

- manages an evacuation;
- prohibit passengers to return into an airplane to complete carrying out of evacuation and until there will not be a guarantee, that a fire and explosion is absent;
- takes aside passengers and crewmembers on distance of not less than 100 m from the nearest part of airplane.

CO-PILOT:

- opens an overhead hatch in a cockpit, entrance doors;
- being at entrance doors, making sure in the complete stop of propellers, provides the rapid evacuation of passengers;
- takes aside passengers on distance of not less than 100 m from the nearest part of airplane.

11.2.2. Евакуація пасажирів

ЗАГАЛЬНІ ВКАЗІВКИ

Вся попередня підготовка пасажирів, їх інструктаж і перевірка прийнятих мір безпеки мають бути повністю завершені до моменту посадки.

Дії всіх членів екіпажу після зупинки літака засновані на аварійному розкладі після вимушеної посадки.

Початок дій за аварійним розкладом - зупинка літака й гвинтів. Спеціальної команди щодо виконання дій після вимушеної посадки - не очікувати.

Термінова евакуація пасажирів в порядку, обумовленому розкладом, має бути початою після вимушеної посадки, негайно, незалежно від наслідків посадки.

Кожен з членів екіпажу повинен знати напам'ять свої обов'язки при діях за аварійним розкладом.

КОМАНДИР ПОВІТРЯНОГО СУДНА:

- керує евакуацією;
- не дозволяє жодному з пасажирів повертатись у літак до повного закінчення евакуації й до тих пір, поки не буде гарантії, що немає пожежі та вибуху;
- відводить пасажирів і членів екіпажу на відстань не менше 100 м від найближчої частини літака.

ДРУГИЙ ПІЛОТ:

- відчиняє верхній люк в кабіні екіпажу, вхідні двері;
- перебуваючи біля вхідних дверей, переконавшись в повній зупинці повітряних гвинтів, забезпечує швидку евакуацію пасажирів;
- відводить пасажирів на відстань не менше 100 м від найближчої частини літака.

FLIGHT ENGINEER:

- opens emergency hatches;
- allocates passengers to outputs;
- if required, uses a fire-extinguisher from a cockpit for extinguishing of fire;
- takes passengers (after disembarkation) on distance of not less than 100 m from the nearest part of airplane.

FLIGHT ATTENDANT:

- opens emergency exits with the help of crewmembers;
- evacuates passengers through emergency exits and takes away an emergency locator transmitter;
- takes passengers (after disembarkation) on distance of not less than 100 m from the nearest part of airplane.

11.2.3. Actions of crew at accident on dry land

In the case of accident on dry land during a take off, landing, taxiing, stand, when shortage of time for execution of all preparatory actions, a crew must immediately take measures on passenger evacuation from an airplane and on warning of fire. If propellers revolve stop engines and feather propellers, so as to beginning of passenger evacuation an area of propellers' rotation was safe.

As soon as it will ascertain that an emergency situation arises on an airplane, a PIC shall immediately give a command to crew to operate according to emergency time-table after the emergency landing on dry land.

At the same time the PIC gives a command to flight attendant to begin evacuation of passengers.

As soon as circumstances will allow, the PIC shall manage passenger evacuation in accordance with an emergency time-table after the emergency landing on dry land.

Duties of crewmembers under these circumstances are the same, that and at the emergency landing on dry land.

In the case of fire every crewmember must render all kinds of help to passengers being in the area of fire.

Duties of flight attendant under these circumstances are the same, that and at the emergency landing on dry land.

11.2.4. Ditching

The main task of crew in case of ditching is to provide the safety of passengers, their evacuation from an airplane and grant them the help on water. The duties of crewmembers at ditching are:

- immediately report to ATS about supposed ditching, as in future it cannot seize time and possibility for this purpose;
- call a flight attendant and give him directions about preparation passengers to ditching;
- choose the suitable place for landing and execute landing reducing to the minimum the danger of damage of airplane and origin of fire;
- after ditching provide rapid evacuation of passengers

БОРТІНЖЕНЕР:

- відчиняє аварійні люки;
- розподіляє пасажирів по виходам;
- якщо потрібно, використовує вогнегасник з кабіни екіпажу для гасіння пожежі;
- відводить пасажирів (після спуску на землю) на відстань не менше 100 м від найближчої частини літака.

БОРТПРОВІДНИК:

- за допомогою членів екіпажу відчиняє аварійні виходи;
- евакуює пасажирів через аварійні виходи і забирає аварійний радіомаяк;
- відводить пасажирів (після спуску на землю) на відстань не менше 100 м від найближчої частини літака.

11.2.3. Дії екіпажу при аварії літака на суші

У випадку аварії літака на землі під час злету, посадки, рулювання, стоянки, коли немає часу для виконання всіх підготовчих заходів, екіпаж повинен негайно прийняти міри з евакуації пасажирів з літака та з попередження пожежі. Якщо повітряні гвинти обертаються, зупинити двигуни і зафлюгувати повітряні гвинти, щоб до початку евакуації пасажирів зона обертання повітряних гвинтів була безпечною.

Як тільки з'ясується, що обстановка на літаку є аварійною, КПС негайно подає команду екіпажеві діяти за аварійним розкладом після вимушеної посадки на суші.

Водночас КПС дає команду бортпровідникові почати евакуацію пасажирів.

Як тільки обставини дозволять, КПС повинен керувати евакуацією пасажирів у відповідності до аварійного розкладу після вимушеної посадки на суші.

Обов'язки членів екіпажу за цих обставин є такими ж, що й при вимушеній посадці на сушу.

У випадку пожежі кожен член екіпажу повинен надати всіляку допомогу пасажиром, які перебувають в зоні пожежі.

Обов'язки бортпровідника є такими ж, що й при вимушеній посадці на суші.

11.2.4. Вимушена посадка на воду

Основним завданням екіпажу у випадку вимушеної посадки на воду є забезпечення безпеки пасажирів при приводненні літака, евакуація пасажирів з літака і надання ним допомоги на воді. Основні обов'язки членів екіпажу при вимушеній посадці на воду:

- негайно доповісти службі ОПР про майбутню вимушену посадку на воду, оскільки в подальшому для цього може не хватити часу и можливостей;
- викликати бортпровідника і дати йому вказівки виконати підготовку пасажирів до посадки на воду;
- обрати придатне місце і виконати посадку, зводячи до мінімуму небезпеку пошкодження літака і виникнення пожежі;
- після приводнення забезпечити швидку евакуацію

from an airplane with the maximal use of all present rescue facilities.

пасажирів з літака з максимальним використанням всіх наявних рятувальних засобів.

After ditching a Captain must:

- assess the situation of airplane on water and possibility of opening of doors and hatches in order to not flood an airplane;
- give a command to crew to open on the opposite slope side of fuselage (at a right slope - on the left side, at left - on right one), doors, hatches and hatch in a cockpit, launch rescue rafts, before that fasten them for the legs of arm-chairs near hatches or structural components of entrance doors, and engage the gas-fill system of rafts;
- provide unloading of emergency locator transmitters, signal facilities, feed and medicines;
- shut out the accumulation of passengers in one place for avoidance of dangerous different on a nose or tail;
- organize rapid passenger evacuation, as shown on pictures;
- as the last take the place on one raft (where an emergency locator transmitter) and direct to all to float off from an airplane on 50-100 m, that a wave did not fling a raft on an airplane and, that an sinking airplane did not draw rafts.

Notes:

(1) If it is impossible to use exits foreseen for passenger evacuation, it follows to cut down a manhole in one of places, indicated on a fuselage. For this purpose there are emergency axes on board of airplane.

(2) At destruction of fuselage and danger of rapid sinking of airplane at first evacuate in air-jackets children, invalids and women, and then launch rafts.

Після посадки КПС повинен:

- оцінити положення літака на воді і можливість відчинення бортових дверей і люків з таким розрахунком, щоб не затопити літак;
- дати команду екіпажеві відчинити на боці фюзеляжу, протилежному крену (при правому крені - на лівому боці, при лівому - на правому), двері, люки і люк в кабіні екіпажу, викинути на воду рятувальні плоти, перед тим прикріпити їх за ніжки крісел біля люків, елементи конструкції вхідної двері і включити систему газонаповнення плотів;
- забезпечити вивантаження аварійних радіомаяків, сигнальних засобів, харчування і медикаментів;
- не допускати скупчення пасажирів в одному місці для уникнення небезпечних диферентів на ніс або хвіст;
- організувати швидку евакуацію пасажирів, як показано на малюнках;
- останнім зайняти місце на одному з плотів (де розміщено аварійний радіомаяк) та наказати всім відплисти від літака на 50-100 м, щоб хвиля не кинула пліт на літак і щоб літак, що потопає, не потягнув за собою плоти.

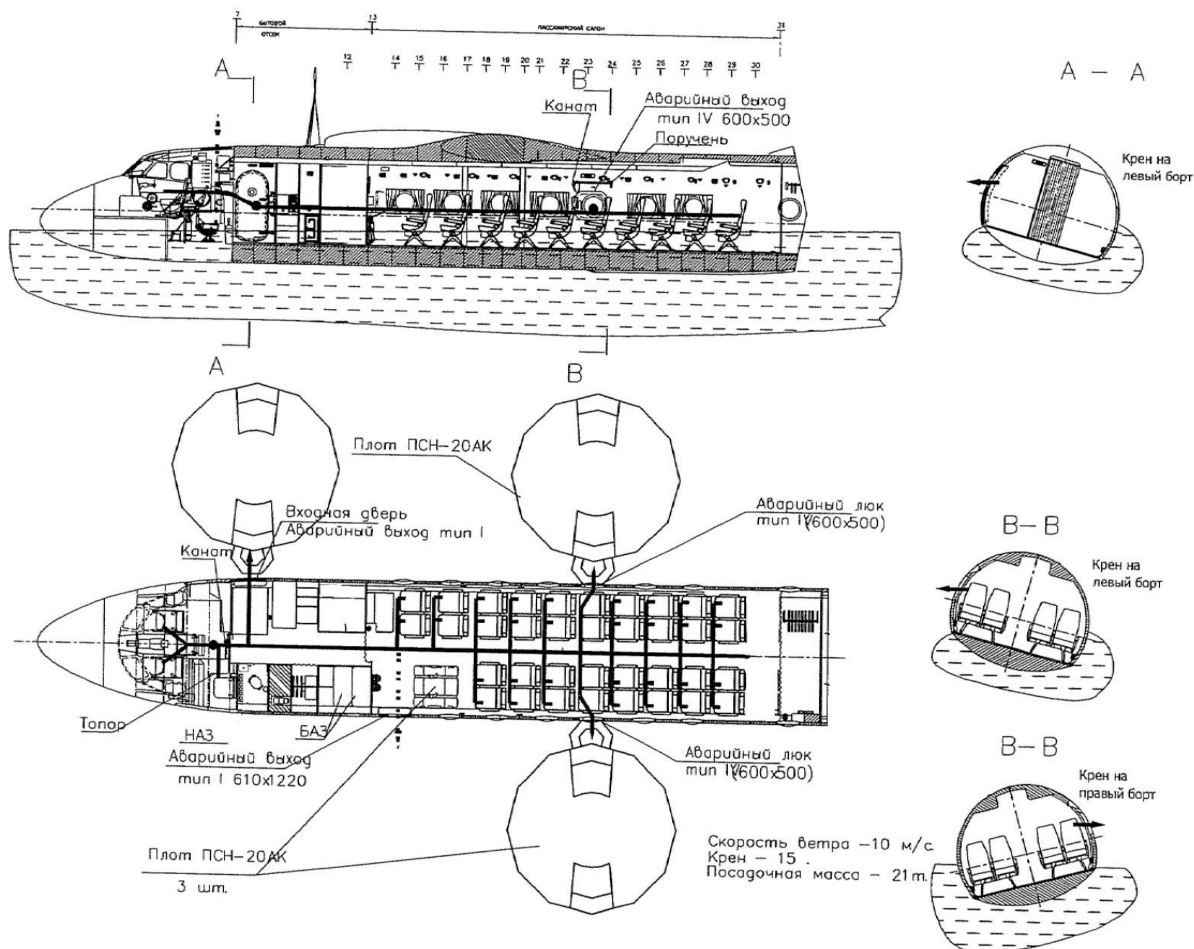
Примітки:

(1) Якщо неможливо використати виходи, передбачені для евакуації пасажирів, вихід слід вирубати в одному з місць, вказаних на фюзеляжі. Для цієї мети на борту літака наявні аварійні сокири.

(2) При руйнуванні фюзеляжу і небезпеці швидкого затоплення літака спочатку евакуювати в рятувальних жилетах дітей, інвалідів і жінок, а потім викинути плоти.

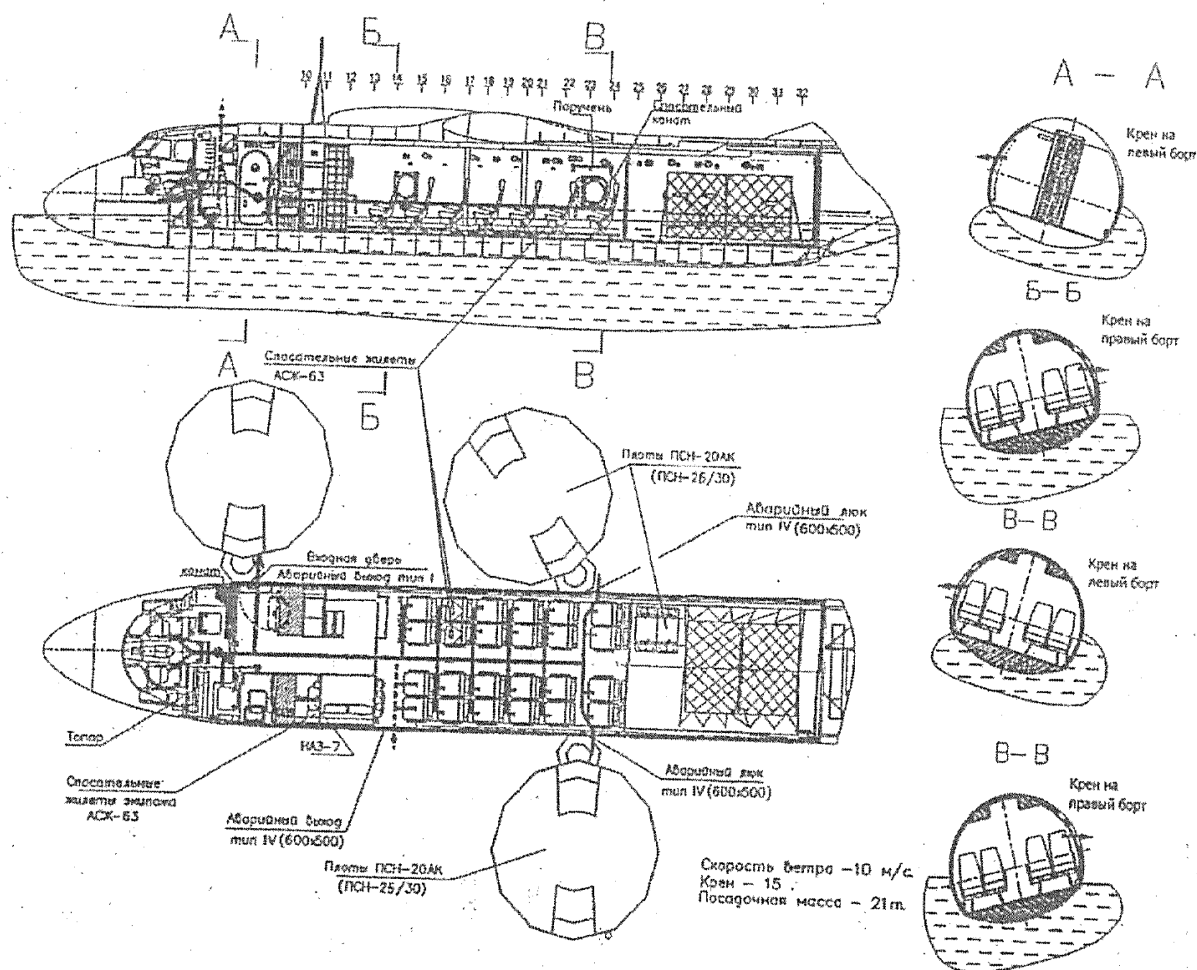
11.2.4.1. Emergency evacuation charts

11.2.4.1. Схеми аварійної евакуації



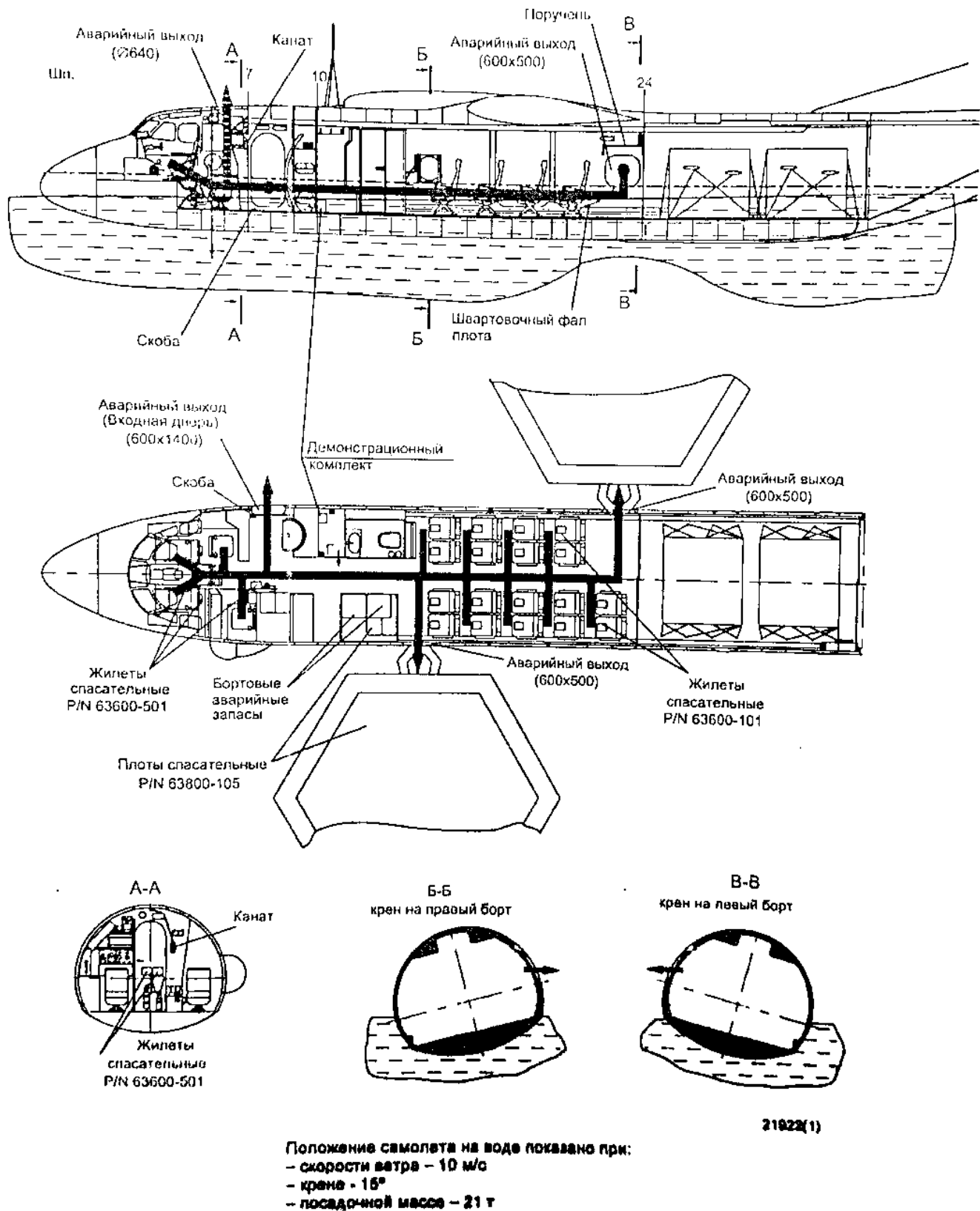
Plan of evacuation on water in the variant of transportation to 36 passengers.

Схема евакуації на воду в варіанті перевезення до 36 пасажирів.

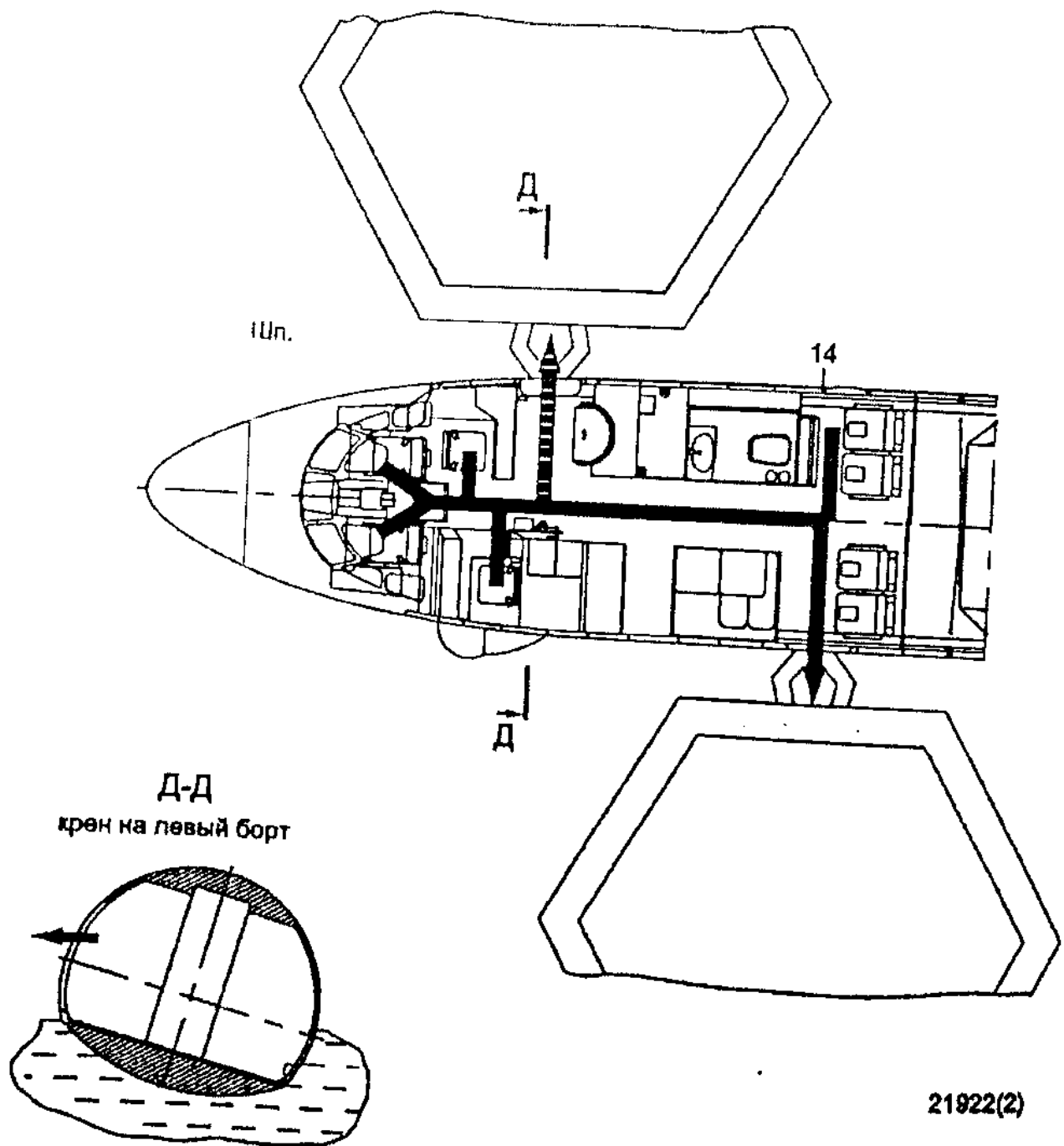


Plan of evacuation on water in freight-passenger variant for 24 passengers

Схема евакуації на воду в вантажно-пасажирському варіанті для 24 пасажирів

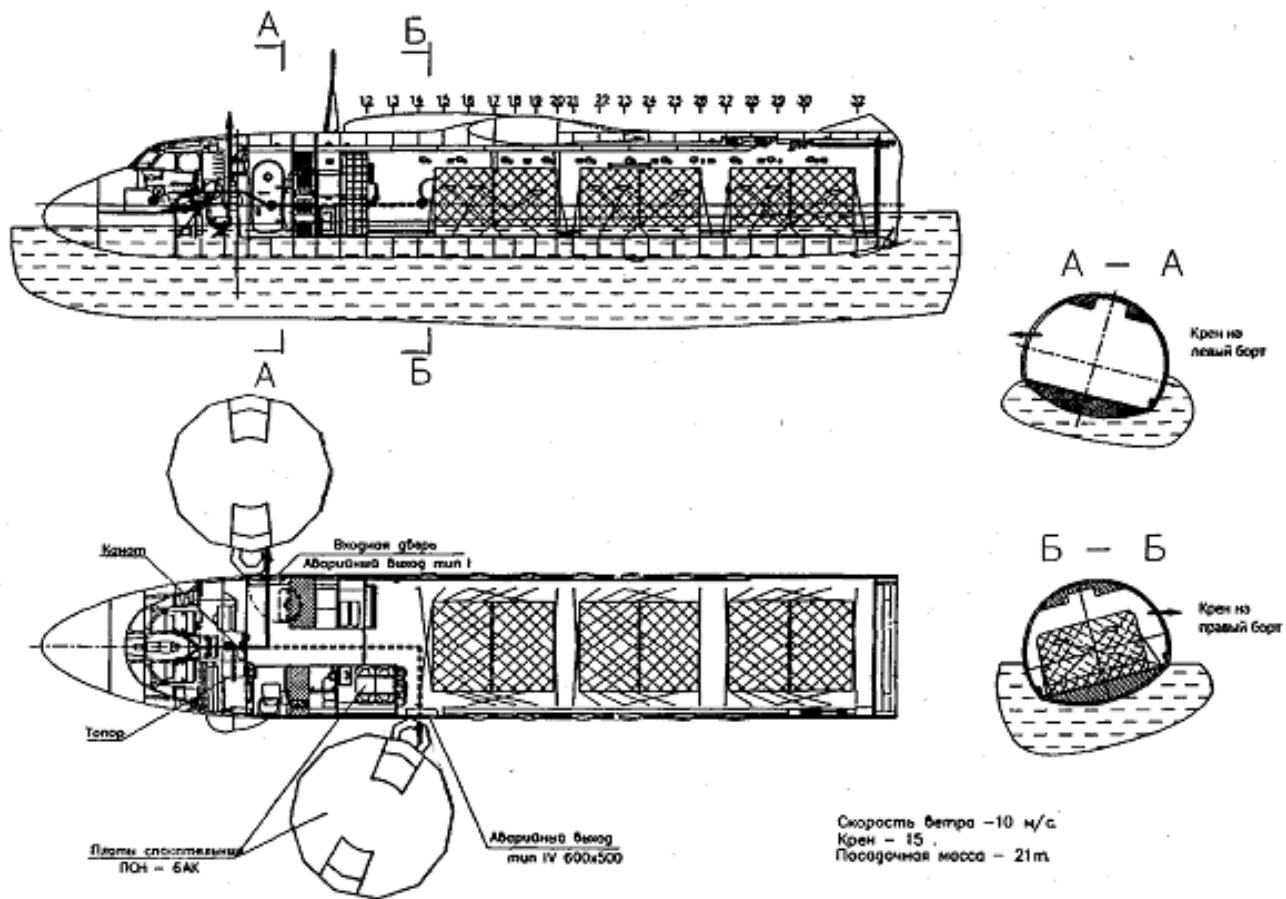


Plan of evacuation on water in freight-passenger variant for 18 passengers Схема евакуації на воду в вантажно-пасажирському варіанті для 18 пасажирів



Plan of evacuation on water in special cargo variant with 4 passengers

Схема евакуації на воду в спеціальному вантажному варіанті з 4 пасажирами



Plan of evacuation on water in freight variant

Схема евакуації на воду в вантажному варіанті

11.2.4.2. Passenger evacuation

Previous preparation of passengers, their instructing and check of accepted safety measures must be fully completed to the moment of landing.

Actions of all crewmembers after the stop of airplane are based on an emergency time-table at the ditching.

Stop of airplane is the start of actions according to emergency time-table. Do not expect the special command for carrying out actions after an emergency landing.

Each crewmember must know by heart own duties at actions by an emergency time-table.

Passenger evacuation according to emergency time-table must be begun immediately after stopping of airplane and readiness of rafts to the reception of people.

PILOT-IN-COMMAND:

- manages the evacuation;
- takes a place on raft after evacuation of all passengers and crewmembers;
- takes rafts aside on a distance of not less than 100 m from the nearest part of airplane.

CO-PILOT:

- opens an upper hatch in cockpit, entrance doors, with the help of flight engineer launches rafts on water, drives them in operational status;
- helps passengers at embarking on rafts;
- takes a place on one of rafts, binds it to another raft after moving away from an airplane on 30-50 m.

FLIGHT ENGINEER:

- helps co-pilot in delivery of rafts to emergency exits;
- helps passengers to embark on rafts;
- passes on a raft emergency locator transmitters, drinking-water and first-aid kit.

FLIGHT ATTENDANT:

- establishes an order of embarking on rafts of passengers of every row, for what with a help of crewmembers informs all of passengers about the order of exit from an airplane;
- fastens in a cabin objects which can fall down;
- prepares rafts together with navigator and flight engineer;
- releases passage-ways from curtains and property.

11.2.4.2. Евакуація пасажирів

Попередня підготовка пасажирів, їх інструктаж і перевірка прийнятих мір безпеки мають бути повністю завершені до моменту посадки.

Дії всіх членів екіпажу після зупинки літака засновані на аварійному розкладі при вимушеній посадці на воду.

Початок дій за аварійним розкладом - зупинка літака. Спеціальної команди для виконання дій після вимушеної посадки - не очікувати.

Кожен член екіпажу повинен знати напам'ять свої обов'язки при діях за аварійним розкладом.

Евакуація пасажирів в порядку, обумовленому аварійним розкладом, має бути розпочатою негайно після зупинки літака і готовності плотів на воді до прийому людей.

КОМАНДИР ПОВІТРЯНОГО СУДНА:

- керує евакуацією;
- розміщується на плоту після евакуації з літака всіх пасажирів і членів екіпажу;
- відводить плоти на відстань не менше 100 м від найближчої частини літака.

ДРУГИЙ ПІЛОТ:

- відчиняє верхній люк в кабіні екіпажу, вхідні двері, з допомогою бортінженера спускає плоти на воду, приводить їх в робоче положення;
- допомагає пасажирам при посадці на плоти;
- розміщується на одному з плотів, зв'язує його з іншим плотом після відходу від літака на 30-50 м.

БОРТОВИЙ ІНЖЕНЕР:

- допомагає другому пілотові в доставці плотів до аварійних виходів;
- допомагає пасажирам при посадці на плоти;
- передає на плоти аварійні радіомаяки питну воду і аптечку.

БОРТПРОВІДНИК:

- установлює порядок посадки на плоти пасажирів кожного ряду, для чого за допомогою членів екіпажу оповіщає всіх пасажирів про порядок виходу з літака;
- закріплює в кабіні предмети, які можуть упасти;
- підготовлює разом з штурманом і бортінженером плоти;
- звільняє проходи від занавісок і майна.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

12. AIRPLANE SYSTEMS	12-3
12. СИСТЕМИ ЛІТАКА	12-3
12.1. UR-CEP (amended)	12-3
12.1. UR-CEP (додатково)	12-5
12.2. UR-UZA (amended)	12-5
12.2. UR-UZA (додатково)	12-5
12.3. UR-UZG (amended)	12-6
12.3. UR-UZG (додатково)	12-6
12.4. UR-UIZ (amended)	12-7
12.4. UR-UIZ (додатково)	12-7
12.5. UR-UZJ (amended)	12-8
12.5. UR-UZJ (додатково)	12-8
12.6. UR-UZK (amended)	12-9
12.6. UR-UZK (додатково)	12-9

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 12 KE – Частина B1 – 12	AIRPLANE SYSTEMS СИСТЕМИ ЛІТАКА	Page Стор.	12-2
---	---	------------------------------------	---------------	-------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

12. AIRPLANE SYSTEMS

(a) Airplane's engines

See AOM, Section 7, items 7.1.1 - 7.1.11

(b) Fuel and oil systems

See AOM, Section 7, items 7.2.1 - 7.2.2

(c) Control system

See AOM, Section 7, item 7.3

(d) Fire-fighting system

See AOM, Section 7, item 7.4

(e) Hydraulic system

See AOM, Section 7, items 7.5.1 - 7.5.9

(f) Anti-icing system

See AOM, Section 7, item 7.6

(g) Conditioning system

See AOM, Section 7, item 7.7.1; Antonov-26Б, Section 8, item 8.3.1

(h) System of the pressure control in cabin

See AOM, Section 7, item 7.7.2

(i) Oxygen equipment

See AOM, Section 7, item 7.8

(j) The power supply system

See AOM, Section 7, items 7.9.1 - 7.9.5

(k) Piloting-navigation equipment

See AOM, Section 7, items 7.10.1 - 7.10.11; Antonov-26Б, Section 8, item 8.3.2

(l) Radio-technique equipment

See AOM, Section 7, items 7.11.1 - 7.11.8

(m) Radio-communication equipment

See AOM, Section 7, items 7.12.1 - 7.12.5; Antonov-26Б, Section 8, items 8.5.1 - 8.5.4

(n) Lighting equipment

See AOM, Section 7, item 7.13

(m) Recording instruments

See AOM, Section 7, items 7.14.1 - 7.14.3

(n) Loading and mooring equipment

See AOM, Section 7, item 7.15

(o) Furnishings

See AOM, Section 7, item 7.16

(p) Survival equipment

See AOM, Section 7, item 7.17

(q) Navigation-landing equipment

See AOM, Antonov-26Б, Section 8, items 8.4.1 - 8.4.13

r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS

See OM, Part A, Chapter 8, item 8.3.6

12. СИСТЕМИ ЛІТАКА

(a) Двигуни літака

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.1.1 - 7.1.11

(b) Паливна і мастильна система

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.2.1 - 7.2.2

(c) Система керування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.3

(d) Система пожежегасіння

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.4

(e) Гідравлічна система

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.5.1 - 7.5.9

(f) Система проти зледеніння

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.6

(g) Система кондиціювання

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.7.1; літак Ан-26Б, Розділ 8, п. 8.3.1

(h) Система регулювання тиску повітря в кабіні

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.7.2

(i) Кисневе устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.8

(j) Система електропостачання

Див. КЛЕ ПС Ан-26, пп. 7.9.1 - 7.9.5

(k) Пілотажно-навігаційне устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.10.1 - 7.10.11; літак Ан-26Б, Розділ 8, п. 8.3.2

(l) Радіотехнічне устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.11.1 - 7.11.8

(m) Радіо-зв'язкове устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.12.1 - 7.12.5; літак Ан-26Б, Розділ 8, пп. 8.5.1 - 8.5.4

(n) Освітлювальне устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.13

(m) Реєструючі прилади

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, пп. 7.14.1 - 7.14.3

(n) Завантажувальне і швартувальне устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.15

(o) Побутове устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.16

(p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, Розділ 7, п. 7.17

(q) Навігаційно-посадочне устаткування

Див. КЛЕ ПС Ан-26, літак Ан-26Б, Розділ 8, пп. 8.4.1 - 8.4.13

r) Політика і процедури використання TCAS/ACAS

Див. КЕ, Частину А, Глава 8, пункт 8.3.6.

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 12 KE – Частина B1 – 12	AIRPLANE SYSTEMS СИСТЕМИ ЛІТАКА	Page Стор.	12-4
---	---	------------------------------------	---------------	-------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

12.1.UR-CEP (amended)

- (a) Airplane's engines
- (b) Fuel and oil systems
- (c) Control system
- (d) Fire-fighting system
An amendment to AN-26 AFM №7/2005
- (e) Hydraulic system
- (f) Anti-icing system
- (g) Conditioning system
- (h) System of the pressure control in cabin
- (i) Oxygen equipment
- (j) The power supply system
- (k) Piloting-navigation equipment
Add №26 to AN-26 AFM
- (l) Radio-technique equipment
Add STS#DTL 0229 to AN-26 AFM
Add STS#DTL 0256 to AN-26 AFM
- (m) Radio-communication equipment
An amendment to AN-26 AFM №7/2005, №27 STS#DTL 0215
- (n) Lighting equipment
- (m) Recording instruments
An amendment to AN-26 AFM №18
- (n) Loading and mooring equipment
- (o) Furnishings
- (p) Survival equipment
- (q) Navigation-landing equipment
Add №81 to AN-26 AFM
- r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS
Add №25 to AN-26 AFM

12.2.UR-UZA (amended)

- (a) Airplane's engines
- (b) Fuel and oil systems
- (c) Control system
- (d) Fire-fighting system
Add. №10A, №79 to AN-26 AFM
- (e) Hydraulic system

12.1.UR-CEP (додатково)

- (a) Двигуни літака
- (b) Паливна і мастильна система
- (c) Система керування
- (d) Система пожежогасіння
Зміна №7/2005 до КЛЕ ПС Ан-26
- (e) Гідравлічна система
- (f) Система проти зледеніння
- (g) Система кондиціювання
- (h) Система регулювання тиску повітря в кабіні
- (i) Кисневе устаткування
- (j) Система електропостачання
- (k) Пілотажно-навігаційне устаткування
Доп. №26 до КЛЕ ПС Ан-26
- (l) Радіотехнічне устаткування
Доп STS#DTL 0229 до КЛЕ ПС Ан-26
Доп STS#DTL 0256 до КЛЕ ПС Ан-26
- (m) Радіо-зв'язкове устаткування
Зміна №7/2005, №27, STS#DTL 0215 до КЛЕ ПС Ан-26
- (n) Освітлювальне устаткування
- (m) Реєструючі прилади
Зміна №18 до КЛЕ ПС Ан-26
- (n) Завантажувальне і швартувальне устаткування
- (o) Побутове устаткування
- (p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування
- (q) Навігаційно-посадовочне устаткування
Доп №81 до КЛЕ ПС Ан-26
- r) Політика і процедури використання TCAS/ACAS
Доп №25 до КЛЕ ПС Ан-26

12.2.UR-UZA (додатково)

- (a) Двигуни літака
- (b) Паливна і мастильна система
- (c) Система керування
- (d) Система пожежогасіння
Доп. №10A, №79 до КЛЕ ПС Ан-26
- (e) Гідравлічна система

(f) Anti-icing system An amendment to AN-26 AFM №104	(f) Система проти зледеніння Зміна №104 до КЛЕ ПС Ан-26
(g) Conditioning system	(g) Система кондиціювання
(h) System of the pressure control in cabin	(h) Система регулювання тиску повітря в кабіні
(i) Oxygen equipment Add. №79 to AN-26 AFM	(i) Кисневе устаткування Доп. №79 до РЛЕ ПС Ан-26
(j) The power supply system	(j) Система електропостачання
(k) Piloting-navigation equipment An amendment to AN-26 AFM №35, 35/2, 37	(k) Пілотажно-навігаційне устаткування Зміна №35, 35/2, 37 до КЛЕ ПС Ан-26,
(l) Radio-technique equipment An amendment to AN-26 AFM №35, №35/2, №37, STS#DTL 0229	(l) Радіотехнічне устаткування Зміна №35, №35/2, 37 до КЛЕ ПС Ан-26, STS#DTL 0229 до КЛЕ Ан-26
(m) Radio-communication equipment An amendment to AN-26 AFM №27, 78, STS#DTL 0215	(m) Радіо-зв'язкове устаткування Зміна №27,78, до КЛЕ ПС Ан-26, Доп. STS#DTL 0215 до КЛЕ Ан-26 (UR-UZA)
(n) Lighting equipment Add. №78 to AN-26 AFM	(n) Освітлювальне устаткування Доп. №78 до КЛЕ ПС Ан-26
(m) Recording instruments An amendment to AN-26 AFM №28	(m) Реєструючи прилади Зміна №28 до КЛЕ ПС Ан-26
(n) Loading and mooring equipment	(n) Завантажувальне і швартувальне устаткування
(o) Furnishings Add. №78, №79 to AN-26 AFM	(o) Побутове устаткування Доп. №78, №79 до КЛЕ ПС Ан-26
(p) Survival equipment An amendment to AN-26 AFM №8/2005, №78, №79	(p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування Зміна №8/2005, №78, №79 до КЛЕ ПС Ан-26
(q) Navigation-landing equipment An amendment to AN-26 AFM №105	(q) Навігаційно-посадочне устаткування Зміна №105 до КЛЕ ПС Ан-26
r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS An amendment to AN-26 AFM №69	r) Політика і процедури використання TCAS/ACAS Зміна №69 до КЛЕ ПС Ан-26

12.3.UR-UZG (amended)

- (a) Airplane's engines
- (b) Fuel and oil systems
- (c) Control system
- (d) Fire-fighting system
Add №10A to AN-26 AFM
- (e) Hydraulic system
- (f) Anti-icing system
- (g) Conditioning system
- (h) System of the pressure control in cabin
- (i) Oxygen equipment
An amendment to AN-26 AFM №32
- (j) The power supply system

12.3.UR-UZG (додатково)

- (a) Двигуни літака
- (b) Паливна і мастильна система
- (c) Система керування
- (d) Система пожежогасіння
Доп. №10A до КЛЕ ПС Ан-26
- (e) Гідравлічна система
- (f) Система проти зледеніння
- (g) Система кондиціювання
- (h) Система регулювання тиску повітря в кабіні
- (i) Кисневе устаткування
Зміна №32 до КЛЕ ПС Ан-26
- (j) Система електропостачання

(k) Piloting-navigation equipment Add №13, №26, №37 to AN-26 AFM	(k) Пілотажно-навігаційне устаткування Доп.№13, №26, №37 до КЛЕ ПС Ан-26
(l) Radio-technique equipment An amendment to AN-26 AFM, STS#DTL 0229 Add STS#DTL 0256 to AN-26 AFM	(l) Радіотехнічне устаткування Зміна STS#DTL 0229 до КЛЕ ПС Ан-26 Доп STS#DTL 0256 до КЛЕ ПС Ан-26
(m) Radio-communication equipment An amendment to AN-26 AFM №27, STS#DTL 0215 №8/2005	(m) Радіо-зв'язкове устаткування Зміна №27, STS#DTL 0215, №8/2005 до КЛЕ ПС Ан-26
(n) Lighting equipment	(n) Освітлювальне устаткування
(m) Recording instruments An amendment to AN-26 AFM №27, №28	(m) Реєструючі прилади Зміна №27, №28 до КЛЕ ПС Ан-26
(n) Loading and mooring equipment	(n) Завантажувальне і швартувальне устаткування
(o) Furnishings	(o) Побутове устаткування
(p) Survival equipment	(p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування
(q) Navigation-landing equipment An amendment to AN-26 AFM №105	(q) Навігаційно-посадове устаткування Зміна №105 до КЛЕ ПС Ан-26
r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS An amendment to AN-26 AFM №69	r) Політика і процедури використання TCAS/ACAS Зміна №69 до КЛЕ ПС Ан-26

12.4.UR-UZI (amended)

- (a) Airplane's engines
- (b) Fuel and oil systems
- (c) Control system
- (d) Fire-fighting system
Add №10, №10A, №79 to AN-26 AFM
- (e) Hydraulic system
- (f) Anti-icing system
- (g) Conditioning system
- (h) System of the pressure control in cabin
- (i) Oxygen equipment
An amendment to AN-26 AFM №10, №32, №79
- (j) The power supply system
- (k) Piloting-navigation equipment
Add №13, №26, №37
- (l) Radio-technique equipment
An amendment to AN-26 AFM, STS#DTL 0229
Add STS#DTL 0256 to AN-26 AFM
- (m) Radio-communication equipment
Add №8/2005, STS#DTL 0215, №10, №79
- (n) Lighting equipment

12.4.UR-UZI (додатково)

- (a) Двигуни літака
- (b) Паливна і мастильна система
- (c) Система керування
- (d) Система пожежогасіння
Доп.№10, №10A, №79, до КЛЕ ПС Ан-26
- (e) Гідравлічна система
- (f) Система проти зледеніння
- (g) Система кондиціонування
- (h) Система регулювання тиску повітря в кабіні
- (i) Кисневе устаткування
Зміна №10, №32, №79 до КЛЕ ПС Ан-26
- (j) Система електропостачання
- (k) Пілотажно-навігаційне устаткування
Доп.№13, №26, №37 до КЛЕ ПС Ан-26
- (l) Радіотехнічне устаткування
Зміна STS#DTL 0229 до КЛЕ ПС Ан-26
Доп STS#DTL 0256 до КЛЕ ПС Ан-26
- (m) Радіо-зв'язкове устаткування
Доп.№8/2005, STS#DTL 0215, №10, №79, до КЛЕ ПС Ан-26
- (n) Освітлювальне устаткування

(m) Recording instruments
Add №URA.AN26 to AN-26 AFM

(n) Loading and mooring equipment

(o) Furnishings
Add №10, №79 to AN-26 AFM

(p) Survival equipment
Add №79 to AN-26 AFM

(q) Navigation-landing equipment
An amendment to AN-26 AFM №105

r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS
An amendment to AN-26 AFM №69

(m) Реєструючи прилади
Доп.№URA.AN26 до КЛЕ ПС Ан-26

(n) Завантажувальне і швартувальне устаткування

(o) Побутове устаткування
Доп.№10, №79, до КЛЕ ПС Ан-26

(p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування
Доп.№79, до КЛЕ ПС Ан-26

(q) Навігаційно-посадочне устаткування
Зміна №105 до КЛЕ ПС Ан-26

r) Політика і процедури використання TCAS/ACAS
Зміна №69 до КЛЕ ПС Ан-26

12.5.UR-UZJ (amended)

(a) Airplane's engines

(b) Fuel and oil systems

(c) Control system

(d) Fire-fighting system
Add №79 to AN-26 AFM

(e) Hydraulic system

(f) Anti-icing system

(g) Conditioning system

(h) System of the pressure control in cabin

(i) Oxygen equipment
Add №79 to AN-26 AFM

(j) The power supply system

(k) Piloting-navigation equipment
Add №26 An amendment to AN-26 AFM №37

(l) Radio-technique equipment
An amendment to AN-26 AFM №105, STS#DTL0229

(m) Radio-communication equipment
An amendment to AN-26 AFM №27 Add №78, №79, STS#DTL0215, STS#DTL0256

(n) Lighting equipment
Add №78 to AN-26 AFM

(m) Recording instruments
An amendment to AN-26 AFM №28

(n) Loading and mooring equipment

(o) Furnishings
Add №78 to AN-26 AFM

(p) Survival equipment
Add №78 to AN-26 AFM

(q) Navigation-landing equipment
An amendment to AN-26 AFM №105

12.5.UR-UZJ (додатково)

(a) Двигуни літака

(b) Паливна і мастильна система

(c) Система керування

(d) Система пожежогасіння
Доп №79 до КЛЕ ПС Ан-26

(e) Гідравлічна система

(f) Система проти зледеніння

(g) Система кондиціювання

(h) Система регулювання тиску повітря в кабіні

(i) Кисневе устаткування
Доп №79 до КЛЕ ПС Ан-26

(j) Система електропостачання

(k) Пілотажно-навігаційне устаткування
Доп №26 до КЛЕ ПС Ан-26, зміна №37 до КЛЕ ПС Ан-26

(l) Радіотехнічне устаткування
Зміна №105, STS#DTL0229 до КЛЕ ПС Ан-26

(m) Радіо-зв'язкове устаткування
Зміна №27 Доп №78, №79, STS#DTL0215, STS#DTL0256 до КЛЕ ПС Ан-26

(n) Освітлювальне устаткування
Доп №78 до КЛЕ ПС Ан-26

(m) Реєструючи прилади
Зміна №28 до КЛЕ ПС Ан-26

(n) Завантажувальне і швартувальне устаткування

(o) Побутове устаткування
Доп №78 до КЛЕ ПС Ан-26

(p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування
Доп №78 до КЛЕ ПС Ан-26

(q) Навігаційно-посадочне устаткування
Зміна №105 до КЛЕ ПС Ан-26

r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS
An amendment to AN-26 AFM №69

г) Політика і процедури використання TCAS/ACAS
Зміна №69 до КЛЕ ПС Ан-26

12.6.UR-UZK (amended)

(a) Airplane's engines

(b) Fuel and oil systems

(c) Control system

(d) Fire-fighting system

Add №10, 79 to AN-26 AFM

(e) Hydraulic system

(f) Anti-icing system

(g) Conditioning system

(h) System of the pressure control in cabin

(i) Oxygen equipment

Add №79 to AN-26 AFM

(j) The power supply system

(k) Piloting-navigation equipment

Add №26 An amendment to AN-26 AFM №37,69

(l) Radio-technique equipment

An amendment to AN-26 AFM №105, STS#DTL0229

(m) Radio-communication equipment

An amendment to AN-26 AFM №27 Add №78, №79, STS#DTL0215, STS#DTL0256

(n) Lighting equipment

Add №78 to AN-26 AFM

(m) Recording instruments

An amendment to AN-26 AFM №27, 28 and 85

(n) Loading and mooring equipment

(o) Furnishings

Add №78, 79 to AN-26 AFM

(p) Survival equipment

Add №78 to AN-26 AFM

(q) Navigation-landing equipment

An amendment to AN-26 AFM №105

r) Policy and procedures for the use of TCAS/ACAS

An amendment to AN-26 AFM №69

12.6.UR-UZK (додаково)

(a) Двигуни літака

(b) Паливна і мастильна система

(c) Система керування

(d) Система пожежогасіння

Доп №10, 79 до КЛЕ ПС Ан-26

(e) Гідравлічна система

(f) Система проти зледеніння

(g) Система кондиціонування

(h) Система регулювання тиску повітря в кабіні

(i) Кисневе устаткування

Доп №79 до КЛЕ ПС Ан-26

(j) Система електропостачання

(k) Пілотажно-навігаційне устаткування

Доп №26 до КЛЕ ПС Ан-26, зміна №37, 69 до КЛЕ ПС Ан-26

(l) Радіотехнічне устаткування

Зміна №105, STS#DTL0229 до КЛЕ ПС Ан-26

(m) Радіо-зв'язкове устаткування

Зміна №27 Доп №78, №79, STS#DTL0215, STS#DTL0256 до КЛЕ ПС Ан-26

(n) Освітлювальне устаткування

Доп №78 до КЛЕ ПС Ан-26

(m) Реєструючі прилади

Зміна №27, 28 та 85 до КЛЕ ПС Ан-26

(n) Завантажувальне і швартувальне устаткування

(o) Побутове устаткування

Доп №78, 79 до КЛЕ ПС Ан-26

(p) Бортове аварійно-рятувальне устаткування

Доп №78 до КЛЕ ПС Ан-26

(q) Навігаційно-посадочне устаткування

Зміна №105 до КЛЕ ПС Ан-26;

г) Політика і процедури використання TCAS/ACAS

Зміна №69 до КЛЕ ПС Ан-26

 CONSTANTA	OM – Part B1 – 12 KE – Частина B1 – 12	AIRPLANE SYSTEMS СИСТЕМИ ЛІТАКА	Page Стор.	12-10
---	---	------------------------------------	---------------	--------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою