



CONSTANTA

OPERATION MANUAL. PART B2. OPERATING PROCEDURES AN-74TK-100.

КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА В2. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-74ТК-100.

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни
0	21.11.2025	0	21.11.2025

OM-B2

Copy No 3



OPERATION MANUAL. PART B2. OPERATING PROCEDURES AN-74TK-100.
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА В2. ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ
АН-74TK-100.

OM-B2

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
				Major Головна	☒	Minor Другорядна	☐
0	21.11.2025	0	21.11.2025				

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

Oliha KOLESOVA

Ольга КОЛЕСОВА



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



Державіаслужба
№20/0903-2072-25 від 25.11.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 25.11.2025 15:06
44 Pages 0 rev 0 doc 2011312025.pdf
EA00

LIST OF EFFECTIVE PAGES

ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ СТОРІНОК

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
LEP-1	0	21.11.2025
LEP-2	0	21.11.2025
LEP-3	0	21.11.2025
LEP-4	0	21.11.2025
RH-1	0	21.11.2025
RH-2	0	21.11.2025
TRH-1	0	21.11.2025
TRH-2	0	21.11.2025
RHL-1	0	21.11.2025
RHL-2	0	21.11.2025
LH-1	0	21.11.2025
LH-2	0	21.11.2025
Chapter 0 / Розділ 0		
0-1	0	21.11.2025
0-2	0	21.11.2025
0-3	0	21.11.2025
0-4	0	21.11.2025
0-5	0	21.11.2025
0-6	0	21.11.2025
0-7	0	21.11.2025
0-8	0	21.11.2025
0-9	0	21.11.2025
0-10	0	21.11.2025
0-11	0	21.11.2025
0-12	0	21.11.2025
0-13	0	21.11.2025
0-14	0	21.11.2025
0-15	0	21.11.2025
0-16	0	21.11.2025
0-17	0	21.11.2025
0-18	0	21.11.2025
Chapter 1 / Розділ 1		
1-1	0	21.11.2025
1-2	0	21.11.2025
1-3	0	21.11.2025
1-4	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
1-5	0	21.11.2025
1-6	0	21.11.2025
1-7	0	21.11.2025
1-8	0	21.11.2025
1-9	0	21.11.2025
1-10	0	21.11.2025
1-11	0	21.11.2025
1-12	0	21.11.2025
Chapter 2 / Розділ 2		
2-1	0	21.11.2025
2-2	0	21.11.2025
2-3	0	21.11.2025
2-4	0	21.11.2025
2-5	0	21.11.2025
2-6	0	21.11.2025
2-7	0	21.11.2025
2-8	0	21.11.2025
2-9	0	21.11.2025
2-10	0	21.11.2025
2-11	0	21.11.2025
2-12	0	21.11.2025
2-13	0	21.11.2025
2-14	0	21.11.2025
Chapter 3 / Розділ 3		
3-1	0	21.11.2025
3-2	0	21.11.2025
3-3	0	21.11.2025
3-4	0	21.11.2025
3-5	0	21.11.2025
3-6	0	21.11.2025
3-7	0	21.11.2025
3-8	0	21.11.2025
3-9	0	21.11.2025
3-10	0	21.11.2025
3-11	0	21.11.2025
3-12	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
3-13	0	21.11.2025
3-14	0	21.11.2025
3-15	0	21.11.2025
3-16	0	21.11.2025
3-17	0	21.11.2025
3-18	0	21.11.2025
3-19	0	21.11.2025
3-20	0	21.11.2025
3-21	0	21.11.2025
3-22	0	21.11.2025
3-23	0	21.11.2025
3-24	0	21.11.2025
3-25	0	21.11.2025
3-26	0	21.11.2025
3-27	0	21.11.2025
3-28	0	21.11.2025
3-29	0	21.11.2025
3-30	0	21.11.2025
3-31	0	21.11.2025
3-32	0	21.11.2025
3-33	0	21.11.2025
3-34	0	21.11.2025
3-35	0	21.11.2025
3-36	0	21.11.2025
3-37	0	21.11.2025
3-38	0	21.11.2025
3-39	0	21.11.2025
3-40	0	21.11.2025
3-41	0	21.11.2025
3-42	0	21.11.2025
3-43	0	21.11.2025
3-44	0	21.11.2025
3-45	0	21.11.2025
3-46	0	21.11.2025
3-47	0	21.11.2025
3-48	0	21.11.2025
3-49	0	21.11.2025
3-50	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
3-51	0	21.11.2025
3-52	0	21.11.2025
3-53	0	21.11.2025
3-54	0	21.11.2025
3-55	0	21.11.2025
3-56	0	21.11.2025
3-57	0	21.11.2025
3-58	0	21.11.2025
3-59	0	21.11.2025
3-60	0	21.11.2025
3-61	0	21.11.2025
3-62	0	21.11.2025
3-63	0	21.11.2025
3-64	0	21.11.2025
3-65	0	21.11.2025
3-66	0	21.11.2025
3-67	0	21.11.2025
3-68	0	21.11.2025
3-69	0	21.11.2025
3-70	0	21.11.2025
3-71	0	21.11.2025
3-72	0	21.11.2025
3-73	0	21.11.2025
3-74	0	21.11.2025
3-75	0	21.11.2025
3-76	0	21.11.2025
3-77	0	21.11.2025
3-78	0	21.11.2025
3-79	0	21.11.2025
3-80	0	21.11.2025
3-81	0	21.11.2025
3-82	0	21.11.2025
3-83	0	21.11.2025
3-84	0	21.11.2025
3-85	0	21.11.2025
3-86	0	21.11.2025
3-87	0	21.11.2025
3-88	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
3-89	0	21.11.2025
3-90	0	21.11.2025
3-91	0	21.11.2025
3-92	0	21.11.2025
3-93	0	21.11.2025
3-94	0	21.11.2025
3-95	0	21.11.2025
3-96	0	21.11.2025
3-97	0	21.11.2025
3-98	0	21.11.2025
3-99	0	21.11.2025
3-100	0	21.11.2025
3-101	0	21.11.2025
3-102	0	21.11.2025
3-103	0	21.11.2025
3-104	0	21.11.2025
3-105	0	21.11.2025
3-106	0	21.11.2025
3-107	0	21.11.2025
3-108	0	21.11.2025
3-109	0	21.11.2025
3-110	0	21.11.2025
3-111	0	21.11.2025
3-112	0	21.11.2025
3-113	0	21.11.2025
3-114	0	21.11.2025
3-115	0	21.11.2025
3-116	0	21.11.2025
3-117	0	21.11.2025
3-118	0	21.11.2025
3-119	0	21.11.2025
3-120	0	21.11.2025
3-121	0	21.11.2025
3-122	0	21.11.2025
3-123	0	21.11.2025
3-124	0	21.11.2025
3-125	0	21.11.2025
3-126	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
3-127	0	21.11.2025
3-128	0	21.11.2025
3-129	0	21.11.2025
3-130	0	21.11.2025
3-131	0	21.11.2025
3-132	0	21.11.2025
Chapter 4 / Розділ 4		
4-1	0	21.11.2025
4-2	0	21.11.2025
4-3	0	21.11.2025
4-4	0	21.11.2025
4-5	0	21.11.2025
4-6	0	21.11.2025
Chapter 5 / Розділ 5		
5-1	0	21.11.2025
5-2	0	21.11.2025
5-3	0	21.11.2025
5-4	0	21.11.2025
Chapter 6 / Розділ 6		
6-1	0	21.11.2025
6-2	0	21.11.2025
6-3	0	21.11.2025
6-4	0	21.11.2025
6-5	0	21.11.2025
6-6	0	21.11.2025
6-7	0	21.11.2025
6-8	0	21.11.2025
6-9	0	21.11.2025
6-10	0	21.11.2025
6-11	0	21.11.2025
6-12	0	21.11.2025
6-13	0	21.11.2025
6-14	0	21.11.2025
6-15	0	21.11.2025
6-16	0	21.11.2025
6-17	0	21.11.2025
6-18	0	21.11.2025
6-19	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
6-20	0	21.11.2025
Chapter 7 / Розділ 7		
7-1	0	21.11.2025
7-2	0	21.11.2025
7-3	0	21.11.2025
7-4	0	21.11.2025
Chapter 8 / Розділ 8		
8-1	0	21.11.2025
8-2	0	21.11.2025
8-3	0	21.11.2025
8-4	0	21.11.2025
Chapter 9 / Розділ 9		
9-1	0	21.11.2025
9-2	0	21.11.2025
9-3	0	21.11.2025
9-4	0	21.11.2025
Chapter 10 / Розділ 10		
10-1	0	21.11.2025
10-2	0	21.11.2025
10-3	0	21.11.2025
10-4	0	21.11.2025
10-5	0	21.11.2025
10-6	0	21.11.2025
10-7	0	21.11.2025
10-8	0	21.11.2025
10-9	0	21.11.2025
10-10	0	21.11.2025
10-11	0	21.11.2025
10-12	0	21.11.2025
10-13	0	21.11.2025
10-14	0	21.11.2025
10-15	0	21.11.2025
10-16	0	21.11.2025
10-17	0	21.11.2025
10-18	0	21.11.2025
10-19	0	21.11.2025
10-20	0	21.11.2025
10-21	0	21.11.2025

Page Стор	Revision Зміна	Revision Date Дата
10-22	0	21.11.2025
Chapter 11 / Розділ 11		
11-1	0	21.11.2025
11-2	0	21.11.2025
11-3	0	21.11.2025
11-4	0	21.11.2025
11-5	0	21.11.2025
11-6	0	21.11.2025
11-7	0	21.11.2025
11-8	0	21.11.2025
11-9	0	21.11.2025
11-10	0	21.11.2025
11-11	0	21.11.2025
11-12	0	21.11.2025
11-13	0	21.11.2025
11-14	0	21.11.2025
11-15	0	21.11.2025
11-16	0	21.11.2025
Chapter 12 / Розділ 12		
12-1	0	21.11.2025
12-2	0	21.11.2025
12-3	0	21.11.2025
12-4	0	21.11.2025

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>
0	21.11.2025	0	21.11.2025	All the document	Original edition. Оригінальне видання.

 CONSTANTA	OM Part B2 <i>КЕ Частина В2</i>	OPERATING PROCEDURES AN-74TK-100 <i>ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-74TK-100</i>	RH-2
---	------------------------------------	---	-------------

Intentionally left blank

Навмисно залишена незаповненою

HISTORY OF TEMPORARY REVISION

ОБЛІК ТИМЧАСОВИХ ЗМІН

Temporary Revision No <i>Тимчасова зміна №</i>	Temporary Revision date <i>Дата введення тимчасової зміни</i>	Temporary Revision Expiry <i>Термін дії тимчасової зміни</i>	Temporary Revision Basis <i>Підстава тимчасової зміни</i>	Changed Pages <i>Змінені сторінки</i>

 CONSTANTA	OM Part B2 КЕ Частина B2	OPERATING PROCEDURES AN-74TK-100 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-74TK-100	TRH-2
--	-----------------------------	--	--------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

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>

 CONSTANTA	<i>OM Part B2</i> <i>КЕ Частина В2</i>	<i>OPERATING PROCEDURES AN-74TK-100</i> <i>ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-74ТК-100</i>	RHL-2
---	---	--	--------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

LIST OF HOLDERS
ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ

Copy No Примірник №	Copy Status Статус примірника	Holder Утримувач
1	Digital copy Електронний	Flight Operations Manager Керівник з льотної експлуатації
2	Digital copy 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>

 CONSTANTA	OM Part B2 КЕ Частина B2	OPERATING PROCEDURES AN-74TK-100 ЕКСПЛУАТАЦІЙНІ ПРОЦЕДУРИ АН-74TK-100	LH-2
--	-----------------------------	--	------

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.	AN-74TK-100 Aircraft	0-3
0.1.1.	Літак Ан-74TK-100.....	0-3
0.1.2.	Aircraft Dimensions	0-4
0.1.2.	Розміри літака	0-4
0.1.3.	Aircraft Layout	0-7
0.1.3.	Компонувальні схеми кабіни літака	0-7
0.2.	Conversion Tables	0-9
0.2.	Таблиці перерахунку	0-9

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 0 КЕ Частина В2. Розділ 0	GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ	Page Стор. 0-2
---	--	---	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0. GENERAL INFORMATION AND UNITS OF MEASUREMENT

0.1. General Information

“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC (hereinafter referred to as Aircompany) is an operator of AN-74TK-100 turbojet aircraft, which is a model of the AN-74 aircraft type.

The operational limitations of the AN-74TK-100 aircraft are specified in accordance with the Type Certificate Data List No. ТЛ 0009 and the approved operational documentation.

AN-74TK-100 aircraft have the characteristics of Class A aircraft.

This Part B2 of the Operation Manual (hereinafter referred to as OM B2) was written in accordance with Aircraft Flight Manual (hereinafter referred to as AFM) for An-74TK-100 aircraft, as amended and supplemented. The text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

0.1.1. AN-74TK-100 Aircraft

The transport aircraft An-74TK-100 is an all-metal free-flying monoplane with a highly located low sweep wing and a single-wing T-tail.

The aircraft can easily be converted from a passenger option to a cargo one and vice versa or to a cargo / passenger one.

The power plant of the aircraft includes two turbofan dual-circuit engines D-36 3A series, which are mounted cantileverly on the center of wing so that their jet stream, blowing around the upper surface of the wing, creates additional lifting force.

An airplane is provided with engine thrust reversing to reduce the rolling distance after landing or aborted take-off.

The auxiliary power unit consists of a TA-12 gas turbine engine which is installed in the right main gear cowl and provides:

- air start of the D-36 engine;
- powering of compressed air conditioning system on the ground;
- power supply of the aircraft's airborne electric system with alternating current electric power at aerodromes and in flight.

A landing gear provides to operate the aircraft at aerodromes with artificial, dirt, ice and snow cover.

There is a cargo door in the rear of the fuselage designed for loading and unloading cargo, embarking and disembarking people. A special ramp closing the cargo door used as a ramp for loading and unloading wheeled vehicles. Shifting the ramp to under the fuselage position ensures that vehicles approach close the cargo cabin door sill and loading the aircraft from the vehicle's cargo body.

The navigation complex, flight and communication equipment allow to operate the aircraft on equipped and non-equipped airways at any time of the year or day, in simple and difficult

0. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ ТА ОДИНИЦІ ВИМІРУ

0.1. Загальна інформація

ПрАТ «АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА» (далі за текстом – Авіакомпанія) є експлуатантом турбореактивного літака Ан-74TK-100, який є моделлю літака типу Ан-74.

Експлуатаційні обмеження літака Ан-74TK-100 визначаються відповідно до Переліку даних сертифікату типу № ТЛ 0009 та затвердженій експлуатаційній документації.

Літаки Ан-74TK-100 мають характеристики повітряних суден класу «А».

Ця Частина B2 Керівництва з експлуатації (далі – OM B2) складена відповідно до Керівництва з льотної експлуатації (далі – КЛЕ) літака Ан-74TK-100 зі змінами та доповненнями. Далі текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74TK-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ (РЛЭ).

0.1.1. Літак Ан-74TK-100

Транспортный самолет Ан-74TK-100 представляет собой цельнометаллический свободнонесущий моноплан с высокорасположенным крылом малой стреловидности и однокилевым Т-образным оперением.

Самолет легко может быть переоборудован из пассажирского варианта в грузовой и наоборот или в грузо-пассажирский.

Силовая установка самолета включает в себя два турбовентиляторных двухконтурных двигателя Д-36 серии 3А, которые консольно закреплены на центроплане таким образом, что их реактивные струи, обдувая верхнюю поверхность крыла, создают дополнительную подъемную силу.

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

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

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

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

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

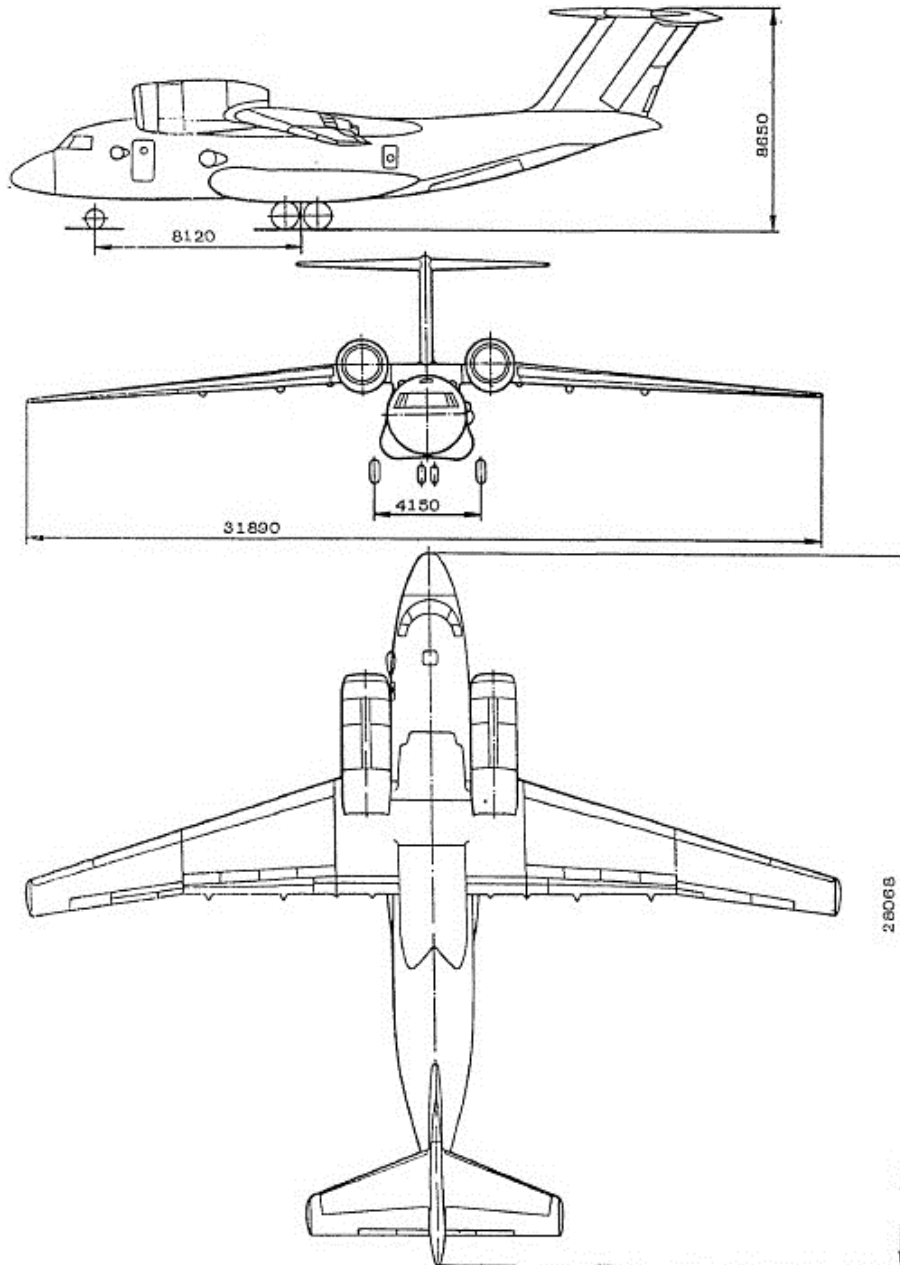
Навигационный комплекс, пилотажное и связное оборудование позволяют эксплуатировать самолет на оборудованных и необорудованных воздушных трассах в

weather conditions, as well as solve the problems of automatic, director and manual flight control along a predetermined trajectory at all stages of flight.

0.1.2. Aircraft Dimensions

любое время года и суток, в простых и сложных метеоусловиях, а также решать задачи автоматического, директорного и ручного управления полетом по заданной траектории на всех этапах полета.

0.1.2. Розміри літака



Aircraft length	28,068 m	Длина самолета	28,068 м
Wing span.	31,890 m	Размах крыла	31,890 м
Wheel track	8,650 m	Колея шасси	8,650 м
Wheel base	8,120 m	База шасси	8,120 м

Internal dimensions of the cargo-passenger cabin:

1. Passenger cabin in the version of transporting passengers:

– maximum width	2,500 m
– floor width	2,150 m
– height	2,200 m
– length	9,900 m

Внутренние габариты грузопассажирской кабины:

1. Пассажирский салон в варианте перевозки пассажиров:

– ширина максимальная	2,500 м
– ширина по полу	2,150 м
– высота	2,200 м
– длина	9,900 м

2. Cargo cabin in the version of transporting cargo:

– maximum width	2,200 m
– floor width	2,150 m
– height	2,200 m
– length	9,800 m

3. Cargo-passenger cabin in the version with 12 passengers and 6 tons of cargo:
Passengers cabin:

– maximum width	2,500 m
– floor width	2,150 m
– height	2,200 m
– length	2,500 m

Cargo cabin:

– maximum width	2,200 m
– floor width	2,150 m
– height	2,200 m
– length	7,400 m

4. Cargo-passenger cabin in the version with 20 passengers and 4,5 tons of cargo:
Passengers cabin:

– maximum width	2,500 m
– floor width	2,150 m
– height	2,200 m
– length	4,000 m

Cargo cabin:

– maximum width	2,200 m
– floor width	2,150 m
– height	2,200 m
– length	5,900 m

Dimensions of the cargo hatch opening with the ramp lowered:

- for an empty aircraft with en-route 2,400 x 2,650 m fuel reserve
- for aircraft with maximum take-off 2,400 x 2,250 m weight

Doors and hatches doorways

See table

2. Грузовая кабина в варианте перевозки грузов:

– ширина максимальная	2,200 м
– ширина по полу	2,150 м
– высота	2,200 м
– длина	9,800 м

3. Грузо-пассажирская кабина в варианте 12 пассажиров и 6 т груза:
Пассажирская кабина:

– ширина максимальная	2,500 м
– ширина по полу	2,150 м
– высота	2,200 м
– длина	2,500 м

Грузовая кабина:

– ширина максимальная	2,200 м
– ширина по полу	2,150 м
– высота	2,200 м
– длина	7,400 м

4. Грузо - пассажирская кабина в варианте 20 пассажиров и 4,5 т груза:
Пассажирская кабина:

– ширина максимальная	2,500 м
– ширина по полу	2,150 м
– высота	2,200 м
– длина	4,000 м

Грузовая кабина:

– ширина максимальная	2,200 м
– ширина по полу	2,150 м
– высота	2,200 м
– длина	5,900 м

Размеры проема грузового люка при опущенной рампе:

- для пустого самолета с 2,400 x 2,650 м аэронавигационным запасом
- для самолета с максимальной 2,400 x 2,250 м взлетной массой

Проемы дверей и люков

см. таблицу

Table 1 Door and hatch openings
Таблица 1 Проёмы дверей и люков

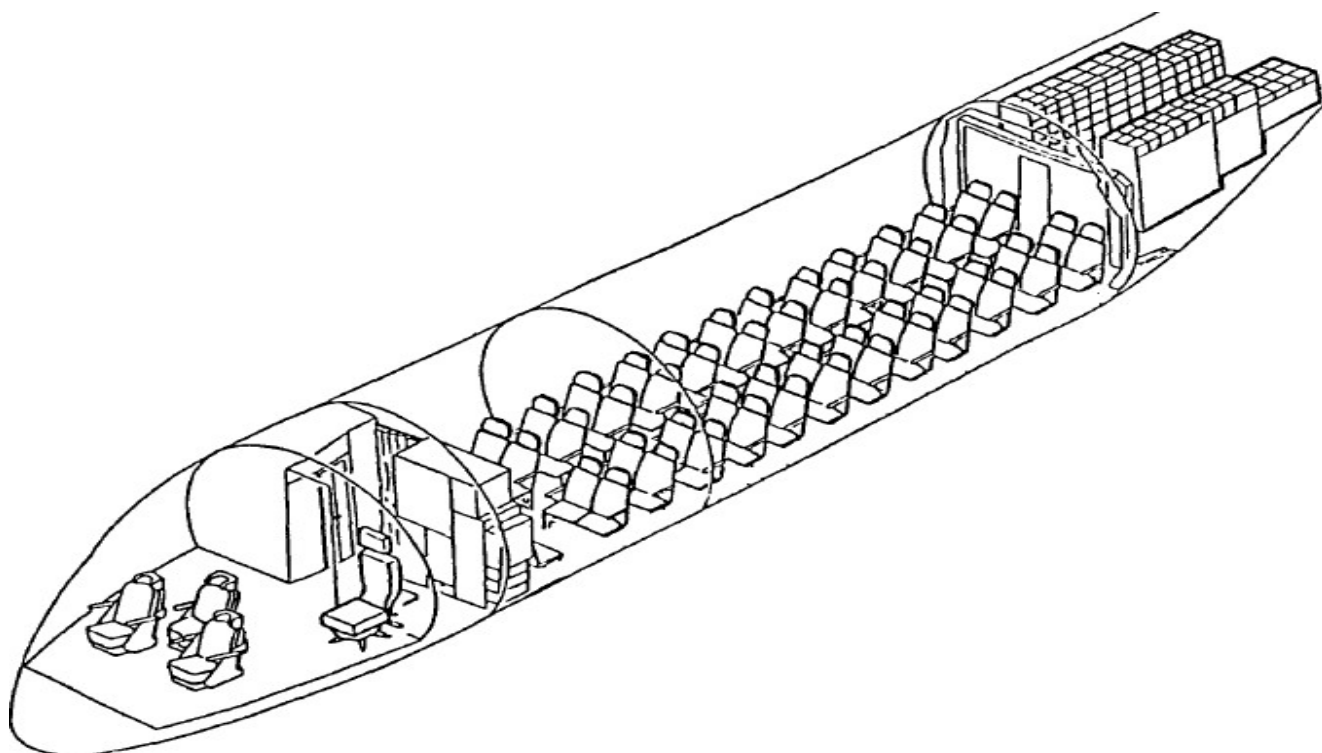
Двери и люки <i>Doors and hatches</i>	Ширина, м <i>Width, m</i>	Высота, м <i>Height, m</i>	Высота от земли до порога двери, люка, мм <i>Height from the ground to the door threshold, hatch, mm</i>	
			для пустого самолета с аэронавигационным запасом <i>for an empty aircraft with en-route fuel reserve</i>	для максимального взлетного веса <i>for maximum take- off weight</i>
Грузовой люк <i>Cargo hatch</i>	2,400	1,600	1450	1190
Входная дверь (левый борт) <i>Front door (left side)</i>	0,800	1,650	1620	1530
Аварийный люк (шп. № 13-14а, правый борт) <i>Emergency hatch (rib No. 13-14a, right side)</i>	0,610	1,325	1590	1480
Аварийный люк (шп. № 26а-28, правый и левый борт) <i>Emergency hatch (rib No. 26a-28, right and left side)</i>	0,510	0,915	2030	1760
Аварийный люк в кабине экипажа <i>Cockpit emergency hatch</i>	0,500	0,510	4000	4020

0.1.3. Aircraft Layout

0.1.3. Компонувальні схеми кабіни літака

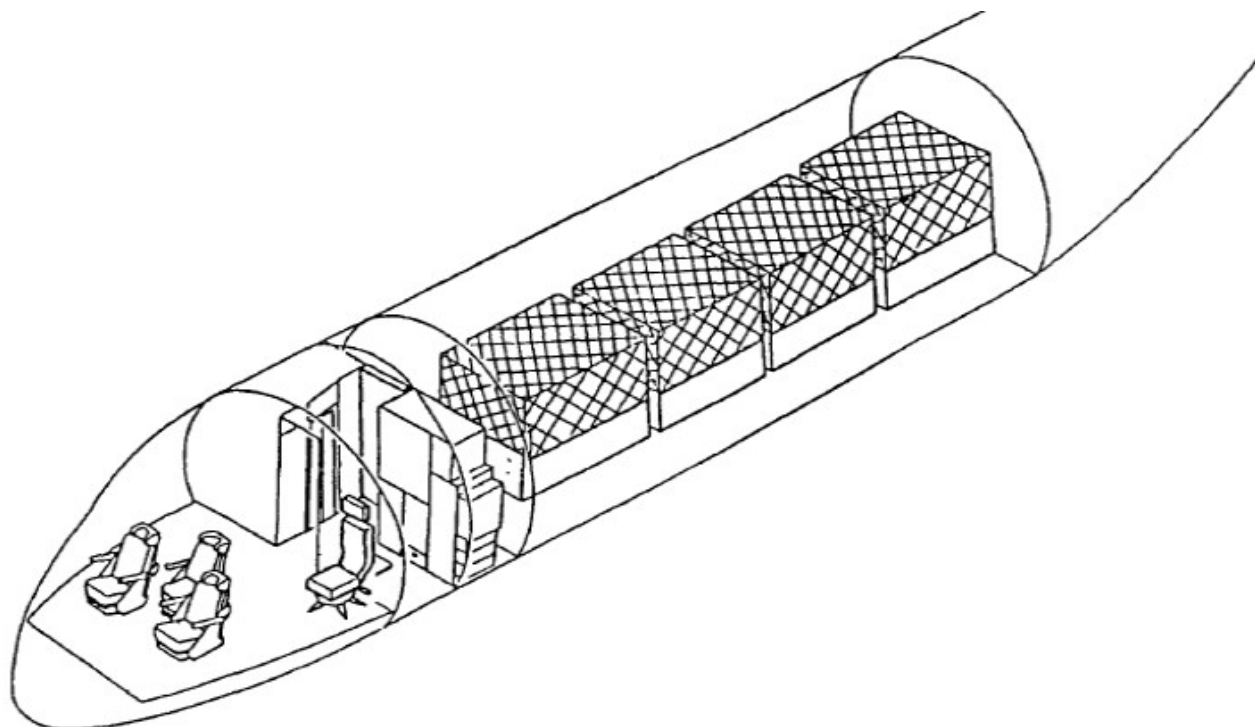
0.1.3.1. Aircraft Layout for 50 Passengers

0.1.3.1. Компонувальна схема кабін літака у варіанті на 50 пасажирів



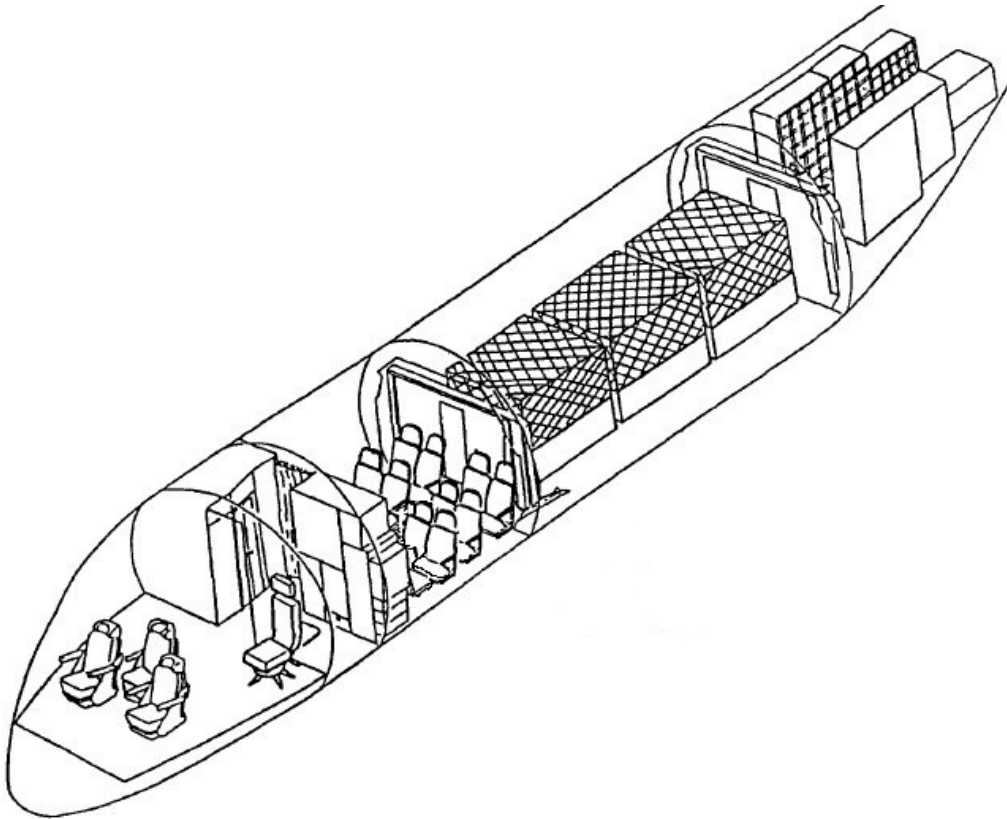
0.1.3.2. Cargo Aircraft Layout

0.1.3.2. Компонувальна схема кабін літака у вантажному варіанті



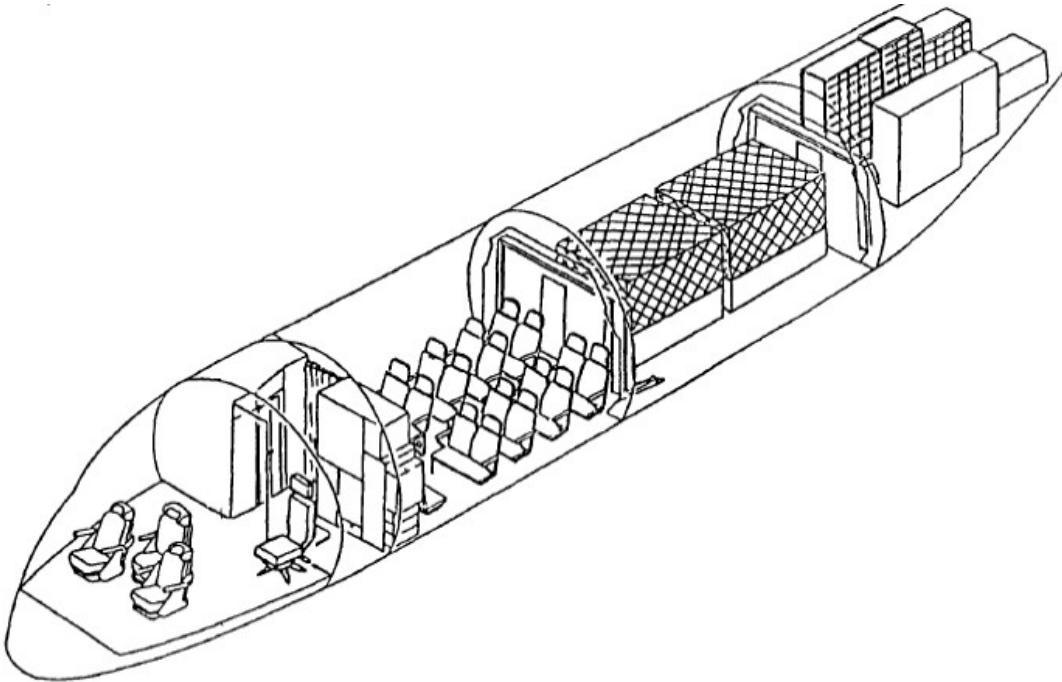
0.1.3.3. Combi Aircraft Layout (12 Passengers and 6 T Cargo)

0.1.3.3. Компонувальна схема кабін літака у вантажно-пасажирському варіанті (12 пасажирів та 6 т вантажу)



0.1.3.4. Combi Aircraft Layout (20 Passengers and 4,5 T Cargo)

0.1.3.4. Компонувальна схема кабін літака у вантажно-пасажирському варіанті (20 пасажирів та 4,5 т вантажу)



0.2. Conversion Tables
0.2. Таблиці перерахунку

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
Стандартні параметри атмосфери

Barometric Altitude Барометрична висота		°C	°F	Pressure (hPa) Тиск (гПа)
Feet Фут	Meter м			
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
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
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

	0	10	20	30	40	50	60	70	80	90
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

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 мілі

	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	31.84
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 мілі

	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 узлів 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 узли

	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	405.49	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
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 імперичних 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 імперичні 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. Certification Status	1-3
1.1. Статус сертифікату.....	1-3
1.2. General Operations Limitations.....	1-4
1.2. Загальні обмеження умов експлуатації	1-4
1.3. Aerodrome Elevation and Flight Level, Outside Temperature and Humidity	1-5
1.3. Висота аеродрому та польоту, температура та вологість зовнішнього повітря	1-5
1.4. Wind Limits.....	1-6
1.4. Граничний вітер	1-6
1.5. Runway Conditions	1-6
1.5. Стан злітно-посадкової смуги (ЗПС)	1-6
1.6. Minimum Crew Composition	1-7
1.6. Мінімальний склад екіпажу	1-7
1.7. Maximum People on Aircraft Board.....	1-7
1.7. Максимальна кількість людей на борту	1-7
1.8. Mass Limits	1-8
1.8. Обмеження за масою літака.....	1-8
1.9. Center of Gravity Limits.....	1-8
1.9. Допустимі центрування	1-8
1.10. Airspeed and Mach Number Limitations	1-8
1.10. Обмеження за швидкістю та числом М.....	1-8
1.11. Flight Maneuvering Load Factors.....	1-9
1.11. Допустимі навантаження.....	1-9
1.12. Bank Angle and Angle of Attack Limits	1-9
1.12. Допустимі кути крену та атаки	1-9
1.13. RW Slope.....	1-10
1.13. Нахил ЗПС	1-10
1.14. Airframe Contamination	1-10
1.14. Забруднення планера	1-10
1.15. Other Limitations	1-10
1.15. Інші обмеження.....	1-10
1.16. System and Equipment Operational Limitations.....	1-11
1.16. Обмеження з експлуатації систем та обладнання	1-11

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 1 КЕ Частина В2. Розділ 1	LIMITATIONS ОБМЕЖЕННЯ	Page Стор. 1-2
---	--	--------------------------	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

1. LIMITATIONS

1.1. Certification Status

The AN-74TK-100 aircraft is a model of the An-74 aircraft and operated in accordance with the operational documentation specified in the Type Certificate Data List No. TL 0009, in particular:

- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual 72.25.0000.000.000 РЛ;
- AN-74TK-100 Aircraft. Loading and Balance Manual 72.25.0000.000.000 РЗЦ.

And the following AFM Supplements:

- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.221.000 РЛЭ "Installation of the AD-32 Measuring and Indicating Air Data System";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.200.000 РЛЭ "Installation of the Kannad 406 AS Emergency Locator Transmitter";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.201.000 РЛЭ "Installation of the HawkEye 7200A-BB2327 Tracking System";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.195.000 РЛЭ "Installation of the GWX 75 Airborne Weather Radar";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.196.000 РЛЭ "Installation of OPT (SSCVR) Solid State Cockpit Voice Recorder";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.198.000 РЛЭ "Installation of TCAS II Version 7.1 Traffic Alert and Collision Avoidance System";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.199.000 РЛЭ "Installation of ARTEX C406-1 Automatic Emergency Locator Transmitter";
- AN-74TK-100 Aircraft. Aircraft Flight Manual Supplement. АДБА.Ан-74TK-100.222.000 РЛЭ "Installation of Garmin GRA 5500 Radio Altimeter System".

The aircraft is capable of cargo, passengers, or cargo-passenger (combi) operations.

The text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

1. ОБМЕЖЕННЯ

1.1. Статус сертифікату

Літак Ан-74TK-100 є моделлю літака Ан-74 та експлуатується відповідно до експлуатаційної документації, що визначена у Переліку даних сертифікату типу № ТЛ 0009, зокрема:

- Літак Ан-74TK-100. Керівництво з льотної експлуатації 72.25.0000.000.000 РЛ;
- Літак Ан-74TK-100. Керівництво з завантаження та центрування 72.25.0000.000.000 РЗЦ.

А також доповнень до КЛЕ:

- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.221.000 РЛЭ «Встановлення системи вимірювання та індикації повітряних параметрів АД-32»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.200.000 РЛЭ «Встановлення переносного аварійного радіомаяка Kannad 406 AS»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.201.000 РЛЭ «Встановлення системи супутникового відстеження за повітряним судном HawkEye 7200A-BB2327»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.195.000 РЛЭ «Встановлення метеолокатора GWX 75»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.196.000 РЛЭ «Встановлення системи реєстрації звукової інформації OPT (SSCVR)»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.198.000 РЛЭ «Встановлення системи попередження зіткнення в повітрі TCAS II з версією 7.1»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.199.000 РЛЭ «Встановлення аварійного стаціонарного радіомаяка ARTEX C406-1»;
- Літак Ан-74TK-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74TK-100.222.000 РЛЭ «Встановлення радіовисотоміру Garmin GRA 5500».

Літак призначений для вантажних, пасажирських та комбінованих вантажо-пасажирських перевезень.

Далі текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74TK-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ (РЛЭ).

1.2. General Operations Limitations

It is allowed to perform the following types of flights:

- visual and instrument;
- day and night;
- under icing condition at ambient temperature of minus 20°C at most;
- overwater;
- over flat and mountain areas;
- in the Northern Hemisphere up to 70° latitude, in the South Hemisphere – up to polar latitudes;
- in the airspace of the International Airways;
- on international airways (except for zone navigation routes with a track width of less than 1.85 km) equipped with VOR, VOR / DME, DME / DME;
- out of routes;
- along airways and routes having breaks in VHF communication fields defined for 80 % of effective radio horizon exceeding 5 minutes, but 1 flight hour at most;
- in the European system of area navigation in compliance with requirements of RNP-5;

Departure of the aircraft to the forecast showers area is forbidden.

Enter of the aircraft into the showers area is forbidden.

Approach of the aircraft to dangerous meteorological phenomena (thunderheads, tornados) less than 15 kilometers (8 nautical miles) is forbidden.

Minimum meteorological conditions for take-off indicated in Table 1.

1.2. Загальні обмеження умов експлуатації

Разрешается выполнение полетов:

- визуальных и по приборам;
- днем и ночью;
- в обледенении при температуре наружного воздуха (Т_{нв}) не ниже минус 20°C;
- над водным пространством;
- над равнинной и горной местностями;
- в районах Северного полушария на широтах до 70°, в районах Южного полушария до полярных широт;
- в воздушном пространстве международных воздушных линий;
- по международным трассам (кроме маршрутов зональной навигации с шириной трасс менее 1,85 км), оборудованным VOR, VOR/DME, DME/DME;
- вне трасс;
- по трассам и маршрутам, имеющим разрывы в полях МВ связи, определенные для 80 % эффективного радиогоризонта, превышающие 5 мин, но не более 1 часа;
- в системе зональной навигации Европейского региона в соответствии с требованиями RNP-5;

Вылет самолета в зону прогнозируемых ливневых осадков запрещается.

Вход самолета в зону ливневых осадков запрещается.

Приближение к опасным метеообразованиям (грозовые облака, смерчи) на расстояние меньше 15 км (8 nm) запрещается.

Метеорологические минимумы для взлета приведены в Таблице 1.

Table 1. Visibility (RVR) on Runway

Таблица 1. Видимость (дальность видимости) на ВПП

Видимость (дальность видимости) на ВПП, м <i>Visibility (RVR) on Runway, m</i>			
С огнями осевой линии (днем и ночью) <i>With center line lights (day and night)</i>	Без огней осевой линии (с маркировкой осевой линии) <i>Without center line lights (with center line marking)</i>		
	При наличии ОВИ <i>In the presence of HIL</i>		Без ОВИ (днем и ночью) <i>Without HIL (day and night)</i>
	Днем <i>Day</i>	Ночью <i>Night</i>	
200	300	400	400

NOTES:

- As an alternate aerodrome in this case, an aerodrome is selected where the actual and forecast weather conditions are not worse than the minimum for landing at that aerodrome.

In this case the aerodrome having current and predicted weather conditions not worse than minimum landing conditions shall be selected as a supplementary aerodrome.

ПРИМЕЧАНИЯ:

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

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

- Minimum value of 200 m shall be applied when runway friction coefficient is not less than 0.5 and cross-wind component does not exceed a half of limit allowable take-off value.
- Minimum meteorological conditions for landing are indicated in Table 2.

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

Table 2. Visibility (RVR) on Runway
Таблица 2. Видимость (дальность видимости) на ВПП

Режим захода на посадку <i>Approach mode</i>	Параметры минимума для посадки при углах наклона глиссады <i>Minimum parameters for landing at glide slope angles</i>			
	2°30' - 3°30'		3°31' - 4°30'	
	ВПП, м <i>DA(H), m</i>	Видимость на ВПП, м <i>RVR, m</i>	ВПП, м <i>DA(H), m</i>	Видимость на ВПП, м <i>RVR, m</i>
Автоматический (АЗП) <i>Automatic (AAL)</i>	60	800	80	1000
Директорный (ДЗП) <i>Direct (DAL)</i>	60	800	80	1000
По радиомаячным системам посадки <i>ILS</i>	80	1000	80	1000
РСП+ОСП (по радиолокационной системе посадки и двум приводным радиостанциям) <i>PAR + Two NDB's</i>	80	1000	80	1000
РСП (по радиолокационной системе посадки) <i>PAR</i>	80	1000	80	1000
ОСП (по двум приводным радиостанциям) <i>Two NDB's</i>	120	1800	120	1800
ОПРС (по одной приводной радиостанции) <i>One NDB</i>	200	2500	200	2500

NOTES:

- On aerodromes with rectangular approach pattern and at bank angle of 25° execute piloting in manual control mode or using auto flight control system. Accomplish turns by autopilot control lever.
- Minimum missed-approach altitude is 45 m.

ПРИМЕЧАНИЯ:

- На аэродромах со схемами захода на посадку по прямоугольному маршруту с углом крена 25° пилотирование выполняйте в штурвальный режиме управления или при использовании САУ.
- Минимальная высота, с которой возможен уход на второй круг - 45 м.

1.3. Aerodrome Elevation and Flight Level, Outside Temperature and Humidity

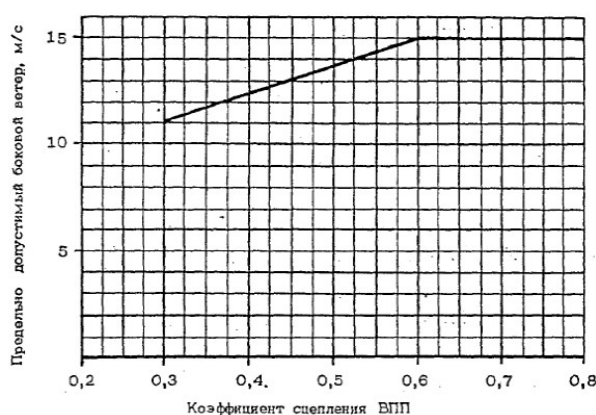
- Limit values of atmospheric pressure at the runway level 1040...650 hPa
- Aerodrome elevation above sea level. up to 3 600 m
- Cruising flight altitude. up to 10 100 m
- Ambient temperature at ground level, above sea level. - 53 °C...+40 °C
- Ambient temperature relative humidity 98 % (at a temperature 35 °C ± 5 °C)

1.3. Висота аеродрому та польоту, температура та вологість зовнішнього повітря

- Предельные значения атмосферного давления на уровне ВПП 1040...650 гПа
- Высота аэродрома над уровнем моря до 3 600 м
- Крейсерские высоты полета до 10 100 м
- Т_{нв} у земли - 53 °C...+40 °C
- Относительная влажность 98 % (при температуре наружного воздуха 35 °C ± 5 °C)

1.4. Wind Limits

1. Maximum permissible wind velocity during taxiing (in any direction) 17 m/sec
2. Maximum permissible wind speed during take-off and landing
 - headwind component 30 m/sec
 - tailwind component 5 m/sec
 - cross wind component (depending on the runway condition and friction coefficient)
- a) Paved runway ($\mu > 0.60$ and sand unpaved runway without turf surface) 15 m/sec
- b) Paved runway (μ lies within 0.60 to 0.3) in compliance with the figure below.



- c) Unpaved runway with turf surface 6 m/sec
- d) Snowy runway:
 - snow bearing resistance is not less than operational 11 m/sec
 - snow bearing resistance is less than operational 6 m/sec
- e) Icy runway 11 m/sec
- f) Snow-covered runway:
 - paved runway, icy runway, snowy runway, unpaved runway 6 m/sec

1.5. Runway Conditions

The runway shall be prepared as follows:

- a) paved runway:
 - surface condition:
 - dry, moist, wet, ice-covered (friction coefficient $\mu \geq 0.3$);
- b) unpaved runway:
 - unpaved runway with turf surface (turf operational bearing capacity is not less than 8.0 kgf/cm² (785 kPa) for aircraft weights up to 34.8 t;
 - 9.0 kgf/cm² (883 kPa) for weights exceeding 34.8 t;

1.4. Граничний вітер

1. Максимальная допустимая скорость ветра при рулении (в любом направлении) 17 м/с
2. Максимальная допустимая скорость ветра при взлете и посадке:
 - встречная составляющая 30 м/с
 - попутная составляющая 5 м/с
 - боковая составляющая (в зависимости от состояния ВПП и коэффициента сцепления):
- а) ИВПП ($\mu > 0,6$) и песчаная ГВПП без дернового покрова 15 м/с
- б) ИВПП (μ от 0,6 до 0,3) по рисунку ниже

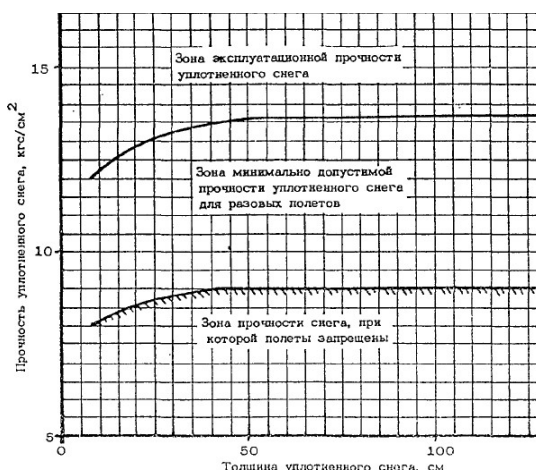
- в) ГВПП с дерновым покровом 6 м/с
- г) снежная ВПП:
 - при прочности снега не менее эксплуатационной 11 м/с
 - при прочности снега менее эксплуатационной 6 м/с
- д) ледовая ВПП 11 м/с
- е) заснеженная ВПП:
 - ИВПП, ледовая ВПП, снежная ВПП, ГВПП 6 м/с

1.5. Стан злітно-посадкової смуги (ЗПС)

Взлетно-посадочная полоса (ВПП) подготовлена следующим образом:

- а) ВПП с искусственным покрытием (ИВПП):
 - состояние поверхности:
 - сухая, влажная, мокрая, обледеневшая ($\mu > 0,3$);
- б) грунтовая ВПП (ГВПП):
 - ГВПП с дерновым покровом (эксплуатационная прочность грунта не меньше 8,0 кгс/см² (785 кПа) для масс до 34,8 т;
 - 9,0 кгс/см² (883 кПа) для масс больше 34,8 т.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – sandy unpaved runway without grass surface (operational bearing capacity of soil is not less than 7.5 kgf/cm² (736 kPa) for aircraft weights up to 34.8 t; – 8.5 kgf/cm² (834 kPa) for weights exceeding 34.8 t; <p>c) ice runway ($\mu \geq 0.3$);</p> <p>d) snowy runway (unpaved runway, ice runway):</p> <ul style="list-style-type: none"> – snowy runway with snow thickness of 6 cm at least and snow temperature not higher than minus 5 °C when snow operational bearing resistance is in compliance with data shown in the figure below (including new-fallen snow cover of 150 mm at most) for weights up to 34.8 t and with increased strength of snow on 1 kp/cm² for weights more than 34.8 t. <p>NOTE: One-time flights with minimum allowable bearing capacity of snow cover in compliance with data indicated in the figure below (including new-fallen snow cover of 10 mm at most) are permitted.</p> <p>e) snow-covered runway (paved runway, unpaved runway, and icy runway):</p> <ul style="list-style-type: none"> – layer of new-fallen snow shall not exceed 150 mm. | <ul style="list-style-type: none"> – песчаная ГВПП без дернового покрова (эксплуатационная прочность грунта не меньше 7,5 кгс/см² (736 кПа) для масс до 34,8 т; – 8,5 кгс/см² (834 кПа) для масс больше 34,8 т. <p>с) ледовая ВПП ($\mu > 0,3$);</p> <p>д) снежная ВПП (ГВПП, ледовая ВПП):</p> <ul style="list-style-type: none"> – снежная ВПП с толщиной уплотненного снега не менее 6 см и температурой снега не выше минус 5 °C при эксплуатационной прочности снега в соответствии с данными рисунка ниже (в том числе покрытая слоем свежесыпавшего снега не более 150 мм) для масс до 34,8 т и увеличенной прочностью снежного покрова на 1 кгс/см² для масс более 34,8 т. <p>ПРИМЕЧАНИЕ. Разрешаются разовые полеты при минимально допустимой прочности снежного покрова в соответствии с данными рисунка ниже (в том числе покрытая слоем свежесыпавшего снега не более 10 мм);</p> <p>е) заснеженная ВПП (ИВПП, ГВПП, ледовая ВПП):</p> <ul style="list-style-type: none"> – слой свежесыпавшего снега - не больше 150 мм. |
|---|---|



1.6. Minimum Crew Composition

Minimum crew shall be comprised of four persons:

- Pilot-in-Command;
- Co-pilot;
- Flight Navigator;
- Flight Mechanic.

Duties of the Flight Mechanic are undertaken by Flight Engineer (FE).

Cabin Crew members:

- One Flight Attendant.

1.7. Maximum People on Aircraft Board

The maximum people on aircraft board (crew and passengers) must not exceed the number of seats and seats equipped with safety belts (see table 3).

1.6. Мінімальний склад екіпажу

Минимальный состав экипажа - 4 человека:

- Командир воздушного судна;
- Второй пилот;
- Штурман;
- Бортмеханик.

Обязанности бортового механика выполняет Бортвой инженер (БИ).

Члены кабинного экипажа:

- 1 бортпроводник.

1.7. Максимальна кількість людей на борту

Максимальное количество людей на борту (экипажа и пассажиров) не должно превышать числа кресел и

сидений, снабженных привязными ремнями (см. Таблицу 3).

Table 3. Maximum number of people on board
Таблица 3. Максимальное количество людей на борту

Вариант компоновки <i>Arrangement variant</i>	Общее количество людей <i>Total POB</i>	Экипаж <i>Crew</i>	Бортпроводники <i>Flight Attendant</i>
Пассажирский - 50 чел. <i>Passenger – 50 people</i>	55	4	1
Грузовой <i>Cargo</i>	5	4	1
Грузо - пассажирский: <i>Cargo - Passenger</i>			
- пассажиры - 12 чел. <i>- passengers – 12 people</i>	17	4	1
- пассажиры - 20 чел. <i>- passengers – 20 people</i>	25	4	1

1.8. Mass Limits

Maximum taxi mass	36 850 kg
Maximum take-off mass	36 500 kg
Maximum landing mass	33 000 kg
Maximum fuel mass:	
– for fuel density $\rho = 0.775 \text{ g/cm}^3$	13 210 kg
– for fuel density $\rho = 0.805 \text{ g/cm}^3$	13 700 kg
Maximum payload:	10 000 kg
Maximum payload for long range cruise:	1 500 kg

1.9. Center of Gravity Limits

Range of operating centres of gravity (CG):

– forward CG limit	15.0 % MAC
– aft CG limit	31.5 % MAC
– tail strike CG	60 % MAC

NOTES:

- Passengers' hand luggage allowed to be transported in the cargo compartment under the tie-down net or in the container only.
- It's allowed to use sleeping accommodations for rest when the aircraft on the parking place or aircraft at the flight level, only.

1.10. Airspeed and Mach Number Limitations

Maximum allowable flight speed	500 km/h
Maximum operating limit Mach number	0.65
Maximum permissible flight speed with fuel remaining less than 1000 kg	475 km/h

1.8. Обмеження за масою літака

Максимальная рулежная масса	36 850 кг
Максимальная взлетная масса	36 500 кг
Максимальная посадочная масса	33 000 кг
Максимальная масса заправляемого топлива:	
– при $\rho = 0,775 \text{ г/см}^3$	13 210 кг
– при $\rho = 0,805 \text{ г/см}^3$	13 700 кг
Максимальная коммерческая загрузка:	10 000 кг
Максимальная коммерческая загрузка при полете на максимальную дальность:	1 500 кг

1.9. Допустимі центрування

Диапазон эксплуатационных центровок:

– предельно-передняя	15,0 % САХ
– предельно-задняя	31,5 % САХ
– центровка начала опрокидывания самолета на хвост	60 % САХ

ПРИМЕЧАНИЯ:

- Ручную кладь пассажиров разрешается перевозить в грузовом отсеке только под швартовочной сеткой или в контейнере.
- Спальные места разрешается использовать для отдыха только на стоянке самолета и в полете на эшелоне.

1.10. Обмеження за швидкістю та числом М

Максимально допустимая скорость полета	500 км/ч
Максимальное эксплуатационное число М	0,65
Максимально допустимая скорость полета при остатке топлива меньше 1000 кг	475 км/ч

Maximum operating limit Mach number with fuel remaining less than 1000 kg	0.63	Максимальное, эксплуатационное число М при остатке топлива меньше 1000 кг.	0,63
Maximum permissible flight speed with deflected wing high-lift devices:		Максимально допустимая скорость полета при отклоненной механизации крыла:	
– take-off configuration ($\delta_{flap} = 10^\circ / 19^\circ$, deployed slats)	345 km/h	– при взлетной конфигурации ($\delta_3 = 10^\circ/19^\circ$, предкрылки выпущены)	345 км/ч
– deflected wing high-lift devices in the position of $10^\circ / 25^\circ$, deployed slats	345 km/h	– при механизации крыла, отклоненной в положение $10^\circ/25^\circ$, предкрылки выпущены	345 км/ч
– landing configuration ($\delta_{flap} = 30^\circ / 40^\circ$, deployed slats)	250 km/h	– при посадочной конфигурации ($\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$, предкрылки выпущены)	250 км/ч
Maximum permissible flight speed during extension and retraction of landing gears	345 km/h	Максимально допустимая скорость полета при выпуске и уборке шасси	345 км/ч
Maximum permissible flight speed with extended landing gears	400 km/h	Максимально допустимая скорость полета с выпущенным шасси	400 км/ч
Maximum permissible flight speed with extended searching lights	330 km/h	Максимально допустимая скорость при выпущенных поисковых фарах	330 км/ч

1.11. Flight Maneuvering Load Factors

1. Flight maneuvering load factors during aircraft maneuvering with retracted wing high-lift devices:

– maximum	2.5
– minimum	0

2. Flight maneuvering load factors during aircraft maneuvering with deployed wing high-lift devices:

– maximum	2.0
– minimum	0

3. Flight maneuvering load factors during aircraft maneuvering with deployed glide path spoiler while emergency descent:

– maximum	2.25
– minimum	0.3

1.12. Bank Angle and Angle of Attack Limits

1. Maximum bank angles:

Climbing	30°
Cruise flight	30°
Descent to traffic pattern altitude	30°
Approach to altitude of 200 m	30°
Visual flight	30°
Take off	15°
Approach from height of 200 m to decision altitude (DA)	15°
Flight with one inoperative engine	15°
Flight in turbulent atmosphere	15°
Emergency descent	15°

2. Angles of attack (read УАД) shall not exceed values indicated below to exclude possibility of contact of fuselage tail part and runway:

– during take-off (in the moment of lift-off)	15°
---	-----

1.11. Допустимі навантаження

1. Допустимые эксплуатационные перегрузки при маневре самолета с убранной механизацией крыла:

– максимальная	2,5
– минимальная	0

2. Допустимые эксплуатационные перегрузки при маневре с выпущенной механизацией крыла:

– максимальная	2,0
– минимальная	0

3. Допустимые эксплуатационные перегрузки при маневре с отклоненными глиссадными интерцепторами при экстренном снижении:

– максимальная	2,25
– минимальная	0,3

1.12. Допустимі кути крену та атаки

1. Максимальные углы крена:

Набор высоты	30°
Крейсерский полет	30°
Снижение до высоты крута	30°
Заход на посадку до высоты 200 м	30°
Визуальный полет	30°
Взлет	15°
Заход на посадку с высоты 200 м до ВПР	15°
Полет с одним неработающим двигателем	15°
Полет в турбулентной атмосфере	15°
Экстренное снижение	15°

2. Углы атаки (по УАД) для исключения касания хвостовой частью фюзеляжа о ВПП не должны превышать:

– на взлете (в момент отрыва)	15°
-------------------------------	-----

– during landing (in the moment of touchdown) 11°

3. Angles of attack shall not exceed permissible values specified in p. 4.21 "Features of aircraft behavior at high angles of attack during flight" of AN-74TK-100 AFM.

1.13. RW Slope

AN-74TK-100 AFM does not specify the RW slope limitations.

1.14. Airframe Contamination

Limitations and specific features of the AN-74TK-100 aircraft operation are detailed in p. 4.16 of the AN-74TK-100 AFM.

1.15. Other Limitations

1. The ACN classification numbers (Aircraft Classification Number – is a number that expresses the relative effect of an aircraft at a given configuration on an airfield pavement) are indicated in table.

Масса самолета, кг <i>Aircraft weight, kg</i>	Жесткие покрытия <i>Hard surfaces</i>				Нежесткие покрытия <i>Not hard surfaces</i>			
	Прочность грунтового основания, МН/м ³ <i>Ground strength, MN/m³</i>				Прочность грунтового основания CBR <i>Ground strength CBR</i>			
	150	80	40	20	15	10	6	3
36500	13,6	14,9	16,3	17,7	11,0	13,6	15,5	18,0
19000	6,6	7,1	7,6	8,2	5,4	6,5	7,5	8,3

2. Maximum permissible speed of wheel brake application:

- at standard landing see Fig. 50 of AFM section 7.

3. Maximum towing speed:

- on concrete pavement 20 km/h
- on soil pavement (with allowable soil bearing capacity for take-off) 10 km/h

Attention!

When towing aircraft in night under poor visibility conditions turn on navigation lights and make sure the illumination lights and sidelights of the towing tractor are on.

4. Maximum turning radius by outboard wheels 11 m

5. Minimum turning radius by inboard wheels 6.8 m

6. Engine thrust setting allowable to use during landing with two operating engines in special situations, when position of flaps differs from normal (30°/40°) Idle (42° read ИП-33)

7. Maximum aircraft mass when lifting by hydraulic jacks (soil bearing capacity – 5 kp/cm² (0,5 MPa) at least, wind speed shall not exceed 10 m/sec) 25000 kg

– на посадке (в момент касания) 11°

3. Углы атаки в полете не должны превышать допустимые, указанные в пп. 4.21 РЛЭ самолета Ан-74TK-100 "Особенности поведения самолета на больших углах атаки".

1.13. Нахил ЗПС

РЛЭ Ан-74TK-100 ограничений по наклону ВПП не содержит.

1.14. Забруднення планера

Ограничения и особенности эксплуатации ПС Ан-74TK-100 детально – см. п. 4.16 РЛЭ Ан-74TK-100.

1.15. Інші обмеження

1. Классификационные числа ACN (показатель силового воздействия самолета на аэродромное покрытие) приведены в таблице.

2. Максимальная допустимая скорость включения тормозов колес шасси:

- при нормальной посадке см. рис. 50 раздела 7 РЛЭ.

3. Максимальная скорость буксировки:

- на бетоне 20 км/ч
- на грунте (при допустимой прочности грунта для взлета) 10 км/ч

Внимание!

При буксировке самолета в ночное время и в условиях плохой видимости включите аэронавигационные огни и убедитесь, что фары и габаритные огни на тягаче включены.

4. Минимальный радиус разворота на земле по внешним колесам 11 м

5. Минимальный радиус разворота по внутренним колесам 6,8 м

6. Минимальный режим работы маршевых двигателей, который допускается использовать при посадке с двумя работающими двигателями в особых ситуациях при положении закрылков, отличном от нормального посадочного (30°/40°) МГ (42° по ИП-33)

7. Максимальная масса самолета при подъеме гидродъемниками (Прочность грунта - не меньше 5

8. Application of spoilers – air brakes (at glide path) – at any flight stage except emergency descent, landing run and aborted take-off is forbidden

9. It is forbidden to open cargo door in flight when flying.

10. It is forbidden to smoke inside all compartments and cabins.

11. It is forbidden to place a hand luggage under the passenger seats.

1.16. System and Equipment Operational Limitations

Restrictions regarding the operation of specific aircraft systems, units and equipment are listed in the relevant subsections of section 8 of AN-74TK-100 AFM.

Landing using ILS and VOR systems at aerodromes is prohibited if the Aeronautical Information Publication (AIP) contains information about the possibility of interference from FM radio transmitting in the VHF band.

Navigate using VOR beacons, taking into account the limitations specified in the AIP.

кгс/см² (0,5 МПа), скорость ветра - не больше 10 м/с) 25000 кг

8. Применение интерцепторов - воздушных тормозов (глиссадных) на всех режимах полета, за исключением экстренного снижения, пробега и прерванного взлета, - запрещается.

9. Открытие грузового люка в полете запрещается.

10. Курить во всех кабинах и отсеках запрещается.

11. Размещать ручную кладь под пассажирскими креслами запрещается.

1.16. Обмеження з експлуатації систем та обладнання

Ограничения, связанные с работой конкретных систем, агрегатов и оборудования самолета, приводятся в соответствующих подразделах раздела 8 РЛЭ Ан-74ТК-100.

Запрещается заход на посадку по системам ILS и VOR на аэродромы, в отношении которых в сборниках аэронавигационной информации (AIP) приведена информация о возможности влияния ЧМ радиовещания в диапазоне МВ.

Навигацию по маякам VOR осуществляйте с учетом ограничений, указанных в AIP.

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 1 КЕ Частина В2. Розділ 1	LIMITATIONS ОБМЕЖЕННЯ	Page Стор. 1-12
---	--	--------------------------	--------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

2.	Standard Procedures	2-3
2.	Нормальні процедури.....	2-3
2.1.	Flight Preparation.....	2-3
2.1.	Підготовка до польоту.....	2-3
2.1.1.	Pre-flight and Aircraft Equipment Check.....	2-3
2.1.1.	Передпольотний огляд літака, перевірка систем та обладнання	2-3
2.1.2.	An-74TK-100 Check-lists.....	2-3
2.1.2.	Листи контрольного огляду ПС Ан-74TK-100.....	2-3
2.2.	Taxi Preparation and Taxiing	2-9
2.2.	Підготовка до вирулювання та руління.....	2-9
2.3.	Take-off.....	2-9
2.3.	Зліт	2-9
2.4.	Climbing.....	2-9
2.4.	Набір висоти	2-9
2.5.	Cruise Flight.....	2-9
2.5.	Крейсерський політ.....	2-9
2.6.	Descending	2-9
2.6.	Зниження.....	2-9
2.7.	Approach.....	2-9
2.7.	Захід на посадку	2-9
2.8.	Automatic Control Mode Approach	2-9
2.8.	Захід на посадку при автоматичному режимі керування	2-9
2.9.	Direct Control Mode Approach.....	2-9
2.9.	Захід на посадку при директорному режимі управління.....	2-9
2.10.	ILS Mode Approach	2-9
2.10.	Захід на посадку в режимі ПСП.....	2-9
2.11.	2 NDB mode Approach	2-9
2.11.	Захід на посадку в режимі ОСП.....	2-9
2.12.	Approach with Steep Glide Paths (angle of inclination 3°31' - 4°30')	2-9
2.12.	Особливості заходу на посадку при крутих глісадах (кут нахилу 3°31'- 4°30')	2-9
2.13.	Landing	2-9
2.13.	Посадка	2-9
2.14.	After Landing.....	2-9
2.14.	Після посадки.....	2-9
2.15.	Emergency Descending	2-10
2.15.	Екстрене зниження	2-10
2.16.	Missed Approach	2-10
2.16.	Відхід на друге коло	2-10
2.17.	Flight in Icing Condition.....	2-10
2.17.	Пльоти в умовах зледеніння.....	2-10
2.18.	Flight at Night.....	2-10
2.18.	Пльоти вночі	2-10
2.19.	Flights in Turbulence Atmosphere.....	2-10

2.19.	Польоти у турбулентній атмосфері	2-10
2.20.	Wind Shear Conditions Approach	2-10
2.20.	Захід на посадку в умовах зсуву вітру.....	2-10
2.21.	Operations on Unpaved, Snow Covered and Ice Runways.....	2-10
2.21.	Особливості експлуатації літака на ґрунтових, покритих снігом та льодом ЗПС.....	2-10
2.22.	Features of Aircraft Behaviour at Large Attack Angles.....	2-10
2.22.	Особливості поведінки літака на великих кутах атаки	2-10
2.23.	Flight with One Inoperative Engine on Climb, Cruise and Descend Stages	2-10
2.23.	Політ з одним непрацюючим двигуном на етапах набору висоти, крейсерського польоту та зниження	2-10
2.24.	Approach and Landing with One Inoperative Engine	2-10
2.24.	Захід на посадку та посадка з одним непрацюючим двигуном	2-10
2.25.	Noise Abatement Procedures.....	2-10
2.25.	Особливості виконання зльоту та посадки в умовах обмеження шуму на місцевості.....	2-10
2.26.	Aircraft check-list.....	2-11
2.26.	Карта контрольної перевірки літака	2-11

2. STANDARD PROCEDURES

2.1. Flight Preparation

General flight preparation procedures are set out in the following documents:

- AN-74TK-100 AFM, Section 3;
- FO.REG-04 Flights Organization Instructions of;

2.1.1. Pre-flight and Aircraft Equipment Check

Pre-flight checks, system and equipment checks are detailed in the following documents:

- p.3.2 AN-74TK-100 AFM;
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ "Installation of the AD-32 Measuring and Indicating Air Data System";
- p.2 АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations";
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.201.000 РЛЭ "Installation of the HawkEye 7200A-BB2327 Tracking System";
- p.8.2 АДБА.Ан-74ТК-100.195.000 РЛЭ "Installation of the GWX 75 Airborn Weather Radar";
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЭ "Installation of OPT (SSCVR) Solid State Cockpit Voice Recorder";
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.199.000 РЛЭ "Installation of ARTEX C406-1 Automatic Emergency Locator Transmitter";
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ "Installation of Garmin GRA 5500 Radio Altimeter System".

2.1.2. An-74TK-100 Check-lists

The crew performs pre-flight inspection and checking of the aircraft equipment according to the checklists developed for each crew member based on the data of Section 3 of the AFM AN-74TK-100.

Checklists for the AN-74TK-100 airplane are drawn up in the original language (Russian) of the developer of the AFM AN-74TK-100.

When preparing the checklist for a particular aircraft, its registration number, number, and date of issue and revision of this section of OM-B2 are indicated.

2. НОРМАЛЬНІ ПРОЦЕДУРИ

2.1. Підготовка до польоту

Загальні процедури підготовки до польоту викладено в наступних документах:

- КЛЕ Ан-74ТК-100, Розділ 3;
- FO.REG-04 Інструкція з організації польотів.

2.1.1. Передпольотний огляд літака, перевірка систем та обладнання

Процедури предпольотного огляду літака, перевірка систем та обладнання деталізовано в наступних документах:

- p.3.2 КЛЕ Ан-74ТК-100;
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ «Встановлення системи вимірювання та індикації повітряних параметрів AD-32»;
- p.2 АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV»;
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.201.000 РЛЭ «Встановлення системи супутникового відстеження за повітряним судном HawkEye 7200A-BB2327»;
- p.8.2 АДБА.Ан-74ТК-100.195.000 РЛЭ «Встановлення метеолокатора GWX 75»;
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЭ «Встановлення системи реєстрації звукової інформації OPT (SSCVR)»;
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.199.000 РЛЭ «Встановлення аварійного стаціонарного радіомаяка ARTEX C406-1»;
- p.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ «Встановлення радіовисотоміру Garmin GRA 5500».

2.1.2. Листи контрольного огляду ПС Ан-74ТК-100

Передпольотний огляд і перевірку устаткування літака екіпаж виконує згідно листів контрольного огляду, що розроблені для кожного члену екіпажу на основі даних Розділу 3 КЛЕ Ан-74ТК-100.

Листи контрольного огляду літака Ан-74ТК-100 складені мовою оригіналу (російською) розробника КЛЕ Ан-74ТК-100.

При підготовці листа контрольного огляду для конкретного ПС вказується його реєстраційний номер, номер та дата видання та ревізії цього розділу OM-B2.

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-74ТК-100

UR-UZ# №#####

**КОМАНДИРОМ ВОЗДУШНОГО СУДНА
ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ**

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
Осмотр планера самолета		
1	Все чехлы, заглушки и защитные кожухи	сняты
2	На: – наружных поверхностях самолета, – остеклении кабин, – стеклах внешнего освещения и внешней сигнализации – наружных антеннах, – приемниках воздушного давления, – температуры наружного воздуха, – статических разрядниках, – воздухозаборниках, – дренаже топливных баков внешние повреждения, грязь, лёд, снег, иней, подтекания топлива, масла, рабочей жидкости гидросистемы	отсутствуют
3	Антенны системы "TCAS" НАДЕЖНОСТЬ крепления; Деформация, повреждения, сколы и коррозия.	осмотрена проверена отсутствуют
4	Обтекатели антенн, все бортовые и аварийные люки, грузовой люк лючки не имеют внешних повреждений и закрыты. Визуальные указатели пороговых замков утоплены	осмотрены
Осмотр шасси		
1	Обжатие пневматиков колес, амортизаторов, стоек шасси	нормальное
Осмотр кабин		
1	Внутренняя поверхность кабин, остекления иллюминаторов	чистые, внешних повреждений нет
2	Верхний аварийный люк	закрыт и опломбирован
3	Аварийно-спасательное оборудование	Проверено, находится на штатных местах
4	Блок GTS 8000, выключатель "TCAS" Повреждения и загрязнения	осмотрены отсутствуют
Доклад о готовности членов экипажа к запуску двигателей принять		

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-74ТК-100
UR-UZ# №####
ВТОРЫМ ПИЛОТОМ
ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
Осмотр планера самолета		
1	Все чехлы, заглушки и защитные кожухи	сняты
2	На: – наружных поверхностях самолета, – остеклении кабин, – стеклах внешнего освещения и внешней сигнализации – наружных антеннах, – приемниках воздушного давления, – температуры наружного воздуха, – статических разрядниках, – воздухозаборниках, – дренаже топливных баков внешние повреждения, грязь, лёд, снег, иней, подтекания топлива, масла, рабочей жидкости гидросистемы	отсутствуют
3	Инспекция, датчика температуры П104; Надежность крепления; Деформация, повреждения, сколы и коррозия.	выполнена проверена отсутствуют
4	Блок GTS 8000, выключатель "TCAS" Повреждения и загрязнения Антенны системы "TCAS" НАДЕЖНОСТЬ крепления; Деформация, повреждения, сколы и коррозия.	осмотрены отсутствуют осмотрена проверена отсутствуют
5	Обтекатели антенн, все бортовые и аварийные люки, грузовой люк лючки. Визуальные указатели пороговых замков	осмотрены, не имеют внешних повреждений и закрыты утоплены
Осмотр кабин		
1	Посторонние предметы	отсутствуют
2	Внутренняя поверхность кабин, остекления иллюминаторов	Проверены, чистые, внешних повреждений нет
3	Рампа, створки и гермошток грузолюка, контрольные метки на крюках боковых замков. Наезды на рампе	закрыты выступают проверены, застопорены
4	Аварийно-спасательное оборудование	проверено, находится на штатных местах
5	Органы управления САРД	проверены, в исходном положении
6	Высотомер AD32; зуммер ACR/ARTEX-Buzzer, АЗС «AD32», выключатель «AD32»; Надежность крепления; Деформация, повреждения, сколы и коррозия.	проверены проверена отсутствуют
7	GTN 750Xi повреждений и загрязнений	не имеет
8	Система Hawk-Eye Надежность крепления; Деформация, повреждения, сколы и коррозия.	осмотрена проверена отсутствуют
9	ARTEX C406-1	в положении ARM
Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету		

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-74ТК-100
UR-UZ# №####
БОРТОВЫМ ИНЖЕНЕРОМ
ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
Осмотр стоянки		
1	Посторонние предметы под самолетом и около него	отсутствуют
2	Место стоянки для запуска двигателя	подготовлено
3	Упорные колодки под колеса основных опор шасси	установлены
4	Аэродромные средства пожаротушения на стоянке	имеются
5	Отстой топлива в слитом топливе механические примеси, вода или кристаллы льда	слит отсутствуют
Осмотр планера самолета		
1	Все чехлы, заглушки и защитные кожухи	сняты
2	На: – наружных поверхностях самолета, – остеклении кабин, – стеклах внешнего освещения и внешней сигнализации – наружных антеннах, – приемниках воздушного давления, – температуры наружного воздуха, – статических разрядниках, – воздухозаборниках, – дренаже топливных баков внешние повреждения, грязь, лёд, снег, иней, подтекания топлива, масла, рабочей жидкости гидросистемы	отсутствуют
3	Обтекатели антенн, все бортовые и аварийные люки, грузовой люк лючки. Визуальные указатели пороговых замков	осмотрены, не имеют внешних повреждений и закрыты утоплены
4	Заземление	убрано
Осмотр силовой установки		
1	Во входных каналах двигателей, посторонние предметы, лед, снег и грязь	отсутствуют
2	Капоты, гондолы двигателей, лючки Замки Подтеки масла и топлива	осмотрены, чистые и исправные закрыты и законтрены отсутствуют
Осмотр шасси		
1	Обжатие пневматиков колес, амортизаторов, стоек шасси	нормальное
2	Колеса, Сдвиг покрышек относительно реборд (по меткам)	не повреждены отсутствует
3	Термоизвещатели, токосъемники Повреждения	закреплены отсутствуют
4	Створки, Подтеки гидросистемы	закрыты, не повреждены отсутствуют
Осмотр зон расположения агрегатов самолетных систем		
1	В местах расположения баков, агрегатов и трубопроводов топливной, масляной систем и гидросистемы подтеки топлива и рабочей жидкости гидросистемы	отсутствуют
2	Пробки заливных горловин, топливных и масляных баков	закрыты
3	Аккумуляторы,	установлены

Количество масла в маслобаке ВСУ Створка		проверено, соответствует норме закрыта
Осмотр кабин		
1	Входная дверь Замки Контрольные метки на рычагах	плавно перемещается и фиксируется в полностью открытом положении открываются и закрываются от обеих ручек проверены, совпадают
2	Посторонние предметы	отсутствуют
3	Внутренняя поверхность кабин, остекления иллюминаторов	проверены, чистые, внешних повреждений нет
4	Ручные огнетушители	проверены, опломбированы и закреплены
5	Рампа, створки и гермошток грузолюка Контрольные метки на крюках боковых замков Наезды на рампе	закрыты проверены, выступают застопорены
6	Боковые аварийные люки закрыты и опломбированы	проверено
7	Штыри с замков на пульте предполетной подготовки.	сняты, переставлены в гнезда сигнализаторов
8	Фиксатор ручки открытия верхнего аварийного люка в кабине экипажа	установлен в горизонтальное положение
9	Верхний аварийный люк	проверен, закрыт и опломбирован
10	Грузы	проверены, закреплены
11	Аварийно-спасательное оборудование	проверено, находится на штатных местах
12	Дверь на шпангоуте № 12 в закрытом положении при перевозке грузов, в открытом положении при перевозке пассажиров	зафиксирована
13	Потребители электроэнергии	отключены
Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету		

ЛИСТ КОНТРОЛЬНОГО ОСМОТРА САМОЛЕТА АН-74ТК-100

UR-UZ# №####

ШТУРМАНОМ

ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ

№ п/п	Выполняемая операция	Доклад о выполнении операции
Осмотр планера самолета		
1	Все чехлы, заглушки и защитные кожухи	сняты
2	На: – наружных поверхностях самолета, – остеклении кабин, – стеклах внешнего освещения и внешней сигнализации – наружных антеннах, – приемниках воздушного давления, – температуры наружного воздуха, – статических разрядниках, – воздухозаборниках, – дренаже топливных баков внешние повреждения, грязь, лёд, снег, иней, подтекания топлива, масла, рабочей жидкости гидросистемы	отсутствуют
3	Обтекатели антенн, все бортовые и аварийные люки, грузовой люк лючки визуальные указатели пороговых замков	осмотрены, не имеют внешних повреждений и закрыты утоплены
Осмотр кабин		
1	Внутренняя поверхность кабин, остекления иллюминаторов	проверены, чистые, внешних повреждений нет
2	Аварийно-спасательное оборудование	проверено, находится на штатных местах
3	Таблицы показаний высотомеров, указателя скорости, графика поправок магнитного компаса, графиков радиодевииации АРК	Проверены, в наличии
Доложить КВС об осмотре самолета согласно листу контрольного осмотра и о готовности к полету		

2.2. Taxi Preparation and Taxiing

See p.4.1 AFM AN-74TK-100 and

п.3.2 АДБА.Ан-74TK-100.221.000 РЛЭ "Installation of the AD-32 Measuring and Indicating Air Data System",

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations".

2.3. Take-off

See p.4.2 AFM AN-74TK-100 and

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations".

2.4. Climbing

See p.4.3 AFM AN-74TK-100 and

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations",

п.8.3 АДБА.Ан-74TK-100.195.000 РЛЭ "Installation of the GWX 75 Airborne Weather Radar".

2.5. Cruise Flight

See p.4.4 AFM AN-74TK-100 and

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations",

п.8.3 АДБА.Ан-74TK-100.195.000 РЛЭ "Installation of the GWX 75 Airborne Weather Radar".

2.6. Descending

See p.4.5 AFM AN-74TK-100.

2.7. Approach

See p.4.6 AFM AN-74TK-100.

2.8. Automatic Control Mode Approach

See p.4.7 AFM AN-74TK-100.

2.9. Direct Control Mode Approach

See p.4.8 AFM AN-74TK-100.

2.10. ILS Mode Approach

See p.4.9 AFM AN-74TK-100.

2.11. 2 NDB mode Approach

See p.4.10 AFM AN-74TK-100.

2.12. Approach with Steep Glide Paths (angle of inclination 3°31' - 4°30')

See p.4.11 AFM AN-74TK-100.

2.13. Landing

See p.4.12 AFM AN-74TK-100.

2.14. After Landing

See p.4.13 AFM AN-74TK-100 and

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations",

2.2. Підготовка до вирулювання та руління

Див. п.4.1 КЛЕ Ан-74TK-100 та

п.3.2 АДБА.Ан-74TK-100.221.000 РЛЭ «Встановлення системи вимірювання та індикації повітряних параметрів AD-32»,

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV».

2.3. Зліт

Див. п.4.2 КЛЕ Ан-74TK-100 та

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV».

2.4. Набір висоти

Див. п.4.3 КЛЕ Ан-74TK-100 та

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV»,

п.8.3 АДБА.Ан-74TK-100.195.000 РЛЭ «Встановлення метеолокатора GWX 75».

2.5. Крейсерський політ

Див. п.4.4 КЛЕ Ан-74TK-100 та

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV»,

п.8.3 АДБА.Ан-74TK-100.195.000 РЛЭ «Встановлення метеолокатора GWX 75»

2.6. Зниження

Див. п.4.5 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.7. Захід на посадку

Див. п.4.6 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.8. Захід на посадку при автоматичному режимі керування

Див. п.4.7 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.9. Захід на посадку при директорному режимі управління

Див. п.4.8 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.10. Захід на посадку в режимі ПСП

Див. п.4.9 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.11. Захід на посадку в режимі ОСП

Див. п.4.10 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.12. Особливості заходу на посадку при крутих глісадах (кут нахилу 3°31' - 4°30')

Див. п.4.11 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.13. Посадка

Див. п.4.12 КЛЕ Ан-74TK-100.

2.14. Після посадки

Див. п.4.13 КЛЕ Ан-74TK-100 та

п.3, 5 АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV»,

р.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЭ “Installation of OPT (SSCVR) Solid State Cockpit Voice Recorder”,

р.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ “Installation of Garmin GRA 5500 Radio Altimeter System”.

2.15. Emergency Descending

See p.4.14 AFM AN-74TK-100.

2.16. Missed Approach

See p.4.15 AFM AN-74TK-100.

2.17. Flight in Icing Condition

See p.4.16 AFM AN-74TK-100.

2.18. Flight at Night

See p.4.17 AFM AN-74TK-100.

2.19. Flights in Turbulence Atmosphere

See p.4.18 AFM AN-74TK-100.

2.20. Wind Shear Conditions Approach

See p.4.19 AFM AN-74TK-100.

2.21. Operations on Unpaved, Snow Covered and Ice Runways

See p.4.20 AFM AN-74TK-100.

2.22. Features of Aircraft Behaviour at Large Attack Angles

See p.4.21 AFM AN-74TK-100.

2.23. Flight with One Inoperative Engine on Climb, Cruise and Descend Stages

See p.4.22 AFM AN-74TK-100.

2.24. Approach and Landing with One Inoperative Engine

See p.4.23 AFM AN-74TK-100.

2.25. Noise Abatement Procedures

See p.4.24 AFM AN-74TK-100.

п.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЭ «Встановлення системи реєстрації звукової інформації OPT (SSCVR)»,

п.3.2 АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ «Встановлення радіовисотоміру Garmin GRA 5500».

2.15. Екстрене зниження

Див. п.4.14 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.16. Відхід на друге коло

Див. п.4.15 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.17. Польоти в умовах зледеніння

Див. п.4.16 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.18. Польоти вночі

Див. п.4.17 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.19. Польоти у турбулентній атмосфері

Див. п.4.18 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.20. Захід на посадку в умовах зсуву вітру

Див. п.4.19 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.21. Особливості експлуатації літака на ґрунтових, покритих снігом та льодом ЗПС

Див. п.4.20 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.22. Особливості поведінки літака на великих кутах атаки

Див. п.4.21 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.23. Політ з одним непрацюючим двигуном на етапах набору висоти, крейсерського польоту та зниження

Див. п.4.22 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.24. Захід на посадку та посадка з одним непрацюючим двигуном

Див. п.4.23 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.25. Особливості виконання зльоту та посадки в умовах обмеження шуму на місцевості

Див. п.4.24 КЛЕ Ан-74ТК-100.

2.26. Aircraft check-list

According to the p.4.1 AFM An-74TK-100 and the following AFM Supplements:

- АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ “Installation of the AD-32 Measuring and Indicating Air Data System”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ “Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.201.000 РЛЭ “Installation of the HawkEye 7200A-BB2327 Tracking System”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.195.000 РЛЭ “Installation of the GWX 75 Airborn Weather Radar”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЭ “Installation of OPT (SSCVR) Solid State Cockpit Voice Recorder”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ “Installation of TCAS II Version 7.1 Traffic Alert and Collision Avoidance System”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.199.000 РЛЭ “Installation of ARTEX C406-1 Automatic Emergency Locator Transmitter”;
- АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ “Installation of Garmin GRA 5500 Radio Altimeter System”.

The checklist is a tool used by the crew to provide additional control over the performance of the most critical operations that determine the readiness of the aircraft and crew for the next stage or phase of the flight and directly affect flight safety.

Control under the checklists is a mandatory complex of operations performed by the crew under the guidance of the PIC at specified stages during the preparation and execution of flights for any purpose.

The checklist is the property of the aircraft; the aircraft is not permitted to depart without the checklist.

Control under to the checklist begins at the designated stages upon PIC’s command.

After the command to read the checklist is given, each crew member must be ready to immediately perform the control operations mentioned that are part of their functional duties, and report on their completion.

The Flight Navigator reads aloud the relevant section of the checklist and, after receiving the last report on the last item of the section of the checklist being read, reports to the PIC that the control of the relevant section of the checklist has been completed.

Control cards for the An-74TK-100 aircraft are in the original language (Russian), according to the aircraft developer's documentation.

For each particular aircraft, the control card should include the relevant registration marks and serial number indicated in the heading and consider the installed equipment.

2.26. Карта контрольної перевірки літака

Відповідно до п.4.1 КЛЕ Ан-74ТК-100 та наступних доповнень до КЛЕ:

- АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ «Встановлення системи вимірювання та індикації повітряних параметрів AD-32»;
- АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV»;
- АДБА.Ан-74ТК-100.201.000 РЛЭ «Встановлення системи супутникового відстеження за повітряним судном HawkEye 7200A-BB2327»;
- Літак Ан-74ТК-100. Доповнення до Керівництва з льотної експлуатації. АДБА.Ан-74ТК-100.195.000 РЛЭ «Встановлення метеолокатора GWX 75»;
- АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЭ «Встановлення системи реєстрації звукової інформації OPT (SSCVR)»;
- АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ «Встановлення системи попередження зіткнення в повітрі TCAS II з версією 7.1»;
- АДБА.Ан-74ТК-100.199.000 РЛЭ «Встановлення аварійного стаціонарного радіомаяка ARTEX C406-1»;
- АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ «Встановлення радіовисотоміру Garmin GRA 5500».

Карта контрольної перевірки є засобом організації в екіпажі додаткового контролю за виконанням найбільш відповідальних операцій, що визначають готовність літака та екіпажу до чергового рубежу або етапу польоту і безпосередньо впливають на безпеку польоту.

Контроль за допомогою карти контрольної перевірки є обов'язковим комплексом операцій, що виконуються екіпажем під керівництвом КПС на визначених етапах під час підготовки та виконання польотів будь-якого призначення.

Картка контрольної перевірки є власністю літака, виліт літака без Картки забороняється.

Контроль відповідно до карти контрольної перевірки починається на визначених етапах за командою КПС.

Після команди зачитати карту контрольної перевірки, кожен з членів екіпажу повинен бути готовий до негайного виконання зачитаних контрольних операцій, які стосуються його функціональних обов'язків, та доповіді про їх виконання.

Штурман зачитує вголос відповідний розділ карти контрольної перевірки і, отримавши останній звіт про останній пункт розділу карти контрольної перевірки, що зачитується, повідомляє КПС, що контроль відповідного розділу карти контрольної перевірки завершено.

Карти контрольної перевірки літака Ан-74ТК-100 складені мовою оригіналу (російською), відповідно до документації виробника.

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

AN-74TK-100 Checklist.
Карта контрольной проверки Ан-74TK-100.

КАРТА КОНТРОЛЬНОЙ ПРОВЕРКИ
Ан-74TK-100 UR- ... (заводской номер)

№ п/п	Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает			
			КВС	2П	Ш	БМ
ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЕЙ						
1	ОРТ	Включён	1	-	-	-
2	Регистрирующие приборы	Включены	2	-	-	1
3	Заглушки, чехлы	Сняты на борту	-	-	-	1
4	Двери, люки	Закрыты, проверены	-	-	-	1
5	Триммеры руля высоты	Нейтрально	1	-	-	-
6	Проблесковые маяки	Включены	-	1	-	-
7	Взлетные данные	Масса...т, центровка... % V1... км/ч Vп.оп. ... км/ч V2... км/ч	-	1	-	-
8	Включение АЗС, АЗР	Включены	-	-	1	2
9	Насосы третьей очереди	Включены	-	-	-	1
10	Стояночный тормоз	Включен	1	-	-	-
11	Перемещение РУД и РОД	Свободно, без заеданий от упора до упора	-	-	-	1
12	Система AD-32	Включена, встроенный контроль прошел, единицы измерения..., давление установлено, канал высоты эшелонирования работоспособен, высота на «0» установлена	-	1	-	-
13	GTN 750Xi	Включена, исправна, настроена	-	1	-	-
14	Система Hawk Eye	Включена, встроенный контроль прошел, сигнал полный	-	1	-	-
15	Система TCAS II версии 7.1	Включена, встроенный контроль прошел, проверена	1	-	-	-
16	ARTEX C406-1	Включён, в положении ARM	-	1	-	-
ПЕРЕД ВЫРУЛИВАНИЕМ						
1	Топливная система	Топлиномер работает, топлива...кг	-	1	-	-
2	Масло в маслобаках	В левом...л, в правом...л	1	-	-	-
3	Гидросистема	...л, давление...кгс/см²	1	-	-	-
4	Электросистема	Проверена, работает	1	-	-	-
5	ВСУ	Включены (выключены)	2	-	-	1
6	Высотомеры	Давление ... установлено, высота ...	3	2	1	-
7	Футомеры	Высота аэродрома ... , давление, приведенное к среднему уровню моря ...	2	1	-	-
8	GRA 5500 PB-5	Включен	2	1	-	-
9	Управление рулями, элеронами, интерцепторами	Распорено, рычаг внизу, табло не горят, опробовано, гидроприводы включены	2	1	-	-
10	Бустера	В норме, табло горят	2	1	-	-
11	Радиокомпасы	Частота установлена	-	-	1	-
12	Опознавание	Включено, код установлен	1	-	-	-
13	ДА-30 П	Включен	2	1	-	-
14	ПК-72	Включен	2	1	-	-
15	Курсовая система	Согласована, Готов	-	-	1	-
16	Зарезервировано	Зарезервировано				-
17	Зарезервировано	Зарезервировано	-		-	-
18	Бленкеры отказов АГ, РВ, КС	Убраны	2	1	-	-
19	Табло ПВД-НЕТ ОБОГРЕВА	Горит	1	2	-	-
20	Аварийные и предупреждающие табло	Не горят	4	3	2	1

№ п/п	Содержание контрольной операции	Форма доклада	Кто докладывает			
			КВС	2П	Ш	БМ
21	Готовность к вырубиванию	Готов	4	3	2	1
НА РУЛЕНИИ						
1	Тормоза	Проверены, исправны	1	2	-	-
2	Управление колесами передней опоры	Проверено, исправно	1	-	-	-
3	Авиагоризонты, ДА-ЗОП, курсовая система	Показания правильные	2	1	-	-
НА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ						
1	Механизация	Взлетная	2	1	-	-
2	Форточки	Закрыты	2	1	-	-
3	Высотомеры	Давление ...установлено, высота ...	3	2	1	-
4	Футомер	Высота аэродрома ... , давление, приведенное к среднему уровню моря	1	2	-	-
5	Авиагоризонты	Показания одинаковые, тангаж - нуль	2	1	-	-
6	Двигатели, створки	Прогреты, параметры в норме, створки открыты	2	-	-	1
7	Положение механизма КшРН	Горит табло ПОЛН	-	-	-	1
НА ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ СТАРТЕ						
1	Аварийные и предупреждающие табло	Не горят	3	2	-	1
2	Курсовая система	Согласована, курс взлета выставлен	3	2	1	-
3	Зарезервировано	Зарезервировано	-	-	-	-
4	Обогрев ПВД, ППД	Включено, табло ПВД-НЕТ ОБОГРЕВА не горит	1	-	-	-
5	Отборы воздуха от МДУ, подача в кабины*	Выключены	-	1	-	-
6	Табло ЛЕВ РЕВЕРС, ПРАВ РЕВЕРС	Не горит	1	-	-	-
7	Готовность к взлету	Готов	4	3	2	1
ПЕРЕД СНИЖЕНИЕМ						
1	Схема захода	Ознакомлен	3	2	1	-
2	Остаток топлива, центровка, Vзп	Топлива на борту ...т, посадочная масса ...т, центровка ...%, дистанция ...м, скорость снижения ...км/ч	-	2	-	1
3	Радиовысотомеры	Включен, задатчик на:	-	1	-	-
		- высоту круга ...м установлен - высоту 60 м установлен	2	-	-	-
4	Система захода	ILS, частоты установлены, КУРС -МП включен	3	2	1	-
5	Гидросистема	Давление в норме	1	-	-	-
6	ПОС	Включена (отключена)	-	1	-	-
ПОСЛЕ ПЕРЕХОДА НА ДАВЛЕНИЕ АЭРОДРОМА						
1	Высотомеры	Давление ...установлено, высота...	3	2	1	-
2	Футомер	Высота аэродрома ... , давление, приведенное к среднему уровню моря ...	1	-	-	-
3	Курсовая система	Согласована, посадочный курс выставлен	3	2	1	-
4	АРК	Настроены ДПРМ, БПРМ, позывные прослушаны	-	-	1	-
ПЕРЕД ПОСАДКОЙ						
1	Шасси	Выпущено, кран законтрен	2	1	-	-
2	Радиовысотомеры	Установлены на 60 м	2	1	-	-
3	КшРН	Горит табло ПОЛН	3	2	-	1
4	Аварийные и предупреждающие табло	Не горят	3	2	1	-
5	Механизация	Посадочная	2	1	-	-
6	Фары	Выпущены	-	2	-	1
7	Готовность к посадке	Готов	4	3	2	1

*) Выполняется при взлете с отключенными отборами воздуха от двигателей и отключенной подачей воздуха в кабину экипажа и грузовую кабину.

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 2 КЕ Частина В2. Розділ 2	NORMAL PROCEDURES НОРМАЛЬНІ ПРОЦЕДУРИ	Page Стор. 2-14
---	--	--	--------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

3.	ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES	3-7
3.	НЕСТАНДАРТНІ ТА АВАРІЙНІ ПРОЦЕДУРИ	3-7
3.1.	ACTIONS IN ABNORMAL SITUATIONS	3-7
3.1.	ДІЇ У НЕСТАНДАРТНИХ СИТУАЦІЯХ	3-7
3.1.1.	ENGINE FAILURE	3-8
3.1.1.	ВІДМОВА ДВИГУНА	3-8
3.1.2.	ENGINE FAILURE AT THE TAKE-OFF RUN ($V \leq V_1$)	3-10
3.1.2.	ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС РОЗБІГУ ($V \leq V_1$)	3-10
3.1.3.	ENGINE FAILURE AT THE TAKE-OFF RUN ($V > V_1$)	3-11
3.1.3.	ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС РОЗБІГУ ($V > V_1$)	3-11
3.1.4.	ENGINE FAILURE ON THE GLIDE SLOPE	3-13
3.1.4.	ВІДМОВА ДВИГУНА НА ГЛІСАДІ	3-13
3.1.5.	GO-AROUND WITH ONE ENGINE INOPERATIVE	3-14
3.1.5.	ВІДХІД НА ДРУГЕ КОЛО З ОДНИМ НЕПРАЦЮЮЧИМ ДВИГУНОМ	3-14
3.1.6.	GO-AROUND WITH ONE ENGINE FAILED AT THE MOMENT OF SETTING THE THROTTLE CONTROL LEVER TO THE POSITION OF TAKE-OFF MODE	3-16
3.1.6.	ВІДХІД НА ДРУГЕ КОЛО З ВІДМОВОЮ ДВИГУНА У МОМЕНТ ПЕРЕВЕДЕННЯ ВКД (РУД) НА ЗЛІТНИЙ РЕЖИМ	3-16
3.1.7.	ENGINE FAILURE IN ICING CONDITIONS	3-18
3.1.7.	ВІДМОВА ДВИГУНА В УМОВАХ ЗЛЕДЕНІННЯ	3-18
3.1.8.	ENGINE FAILURE IN FLIGHT WITH FAILED AILERON TRIMMING TAB	3-19
3.1.8.	ВІДМОВА ДВИГУНА ПРИ ПОЛЬОТІ З ТРИМЕРОМ ЕЛЕРОНІВ, ЩО ВІДМОВИВ	3-19
3.1.9.	ENGINE FAILURE IN FLIGHT WITH FAILED RUDDER TRIMMING TAB	3-20
3.1.9.	ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ З ТРИМЕРОМ КЕРМА НАПРЯМКУ, ЩО ВІДМОВИВ	3-20
3.1.10.	ENGINE FAILURE DUE TO THE FUEL CONSUMPTION ABSENCE FROM THE THIRD FUEL CONSUMED TANK (FUEL SHUTOFF VALVE FAILURE)	3-21
3.1.10.	ВІДМОВА ДВИГУНА З ПРИЧИН НЕВИРОБКИ ПАЛИВА З БАКУ З ЧЕРГИ (ВІДМОВА ПЕРЕКРИВНОГО КРАНУ)	3-21
3.1.11.	FAILURE OF THE AIR INTAKE NOSE HEATER OF ONE OF THE ENGINES	3-22
3.1.11.	ВІДМОВА ОБІГРІВУ НОСКА ПОВІТРЯЗАБІРНИКА ОДНОГО З ДВИГУНІВ	3-22
3.1.12.	LANDING WITH ONE INOPERATED ENGINE IN ICING CONDITIONS WITH OPERATING ANTI-ICING SYSTEM (A/ICE) AND AIR BLEED FROM AUXILIARY POWER UNIT (APU)	3-23
3.1.12.	ПОСАДКА З ДВИГУНОМ, ЩО ВІДМОВИВ В УМОВАХ ЗЛЕДЕНІННЯ ПРИ ПОС, ЩО ПРАЦЮЄ ТА ВІДБОРОМ ПОВІТРЯ ВІД ДСП (ВСУ)	3-23
3.1.13.	ENGINE FAILURE AT LANDING RUN	3-24
3.1.13.	відмова двигуна під час пробігу	3-24
3.1.14.	THRUST REVERSER FAILURE AT LANDING WITH ONE FAILED ENGINE	3-25
3.1.14.	ВІДМОВА РЕВЕРСУ ПРИ ПОСАДЦІ З ДВИГУНОМ, ЩО ВІДМОВИВ	3-25
3.1.15.	AIR SUPPLY ABSENCE FROM TWO AIR CONDITIONING (СКВ) OR AUTOMATIC PRESSURE CONTROL (CAPT) SUBSYSTEMS	3-26
3.1.15.	НЕМАЄ ПОДАЧІ ПОВІТРЯ ВІД ДВУХ ПІДСИСТЕМ СКП АБО ВІДМОВА ОСНОВНОЇ ТА РЕЗЕРВНОЇ CAPT	3-26
3.1.16.	EXTENSION OF BANK COUNTERACT SYSTEM SPOILER DUE TO FALSE ILLUMINATION OF THE ENGINE FAILURE ANNUNCIATOR	3-27
3.1.16.	ВИПУСК ІНТЕРЦЕПТОРА АКК (АУК) ПРИ ХИБНОМУ СПРАЦЮВАННІ ТАБЛО ВІДМОВИ ДВИГУНА ...	3-27
3.1.17.	OUTBOARD FLAPS CANNOT BE EXTENDED BY THE MAIN AND AUXILIARY SYSTEMS	3-28

3.1.17.	НЕ ВИПУСКАЮТЬСЯ КІНЦЕВІ ЗАКРИЛКИ ВІД ОСНОВНОЇ ТА РЕЗЕРВНОЇ СИСТЕМ.....	3-28
3.1.18.	DISCONNECTION OF CONTROL LINKAGE OF THE LEFT AND RIGHT-BOARD AILERON SECTIONS ...	3-30
3.1.18.	РОЗ'ЄДНАННЯ ПРОВОДОК УПРАВЛІННЯ СЕКЦІЯМИ ЕЛЕРОНІВ ЛІВОГО ТА ПРАВОГО БОРТІВ	3-30
3.1.19.	BREAK OF TRANSMISSION SHAFTING OF THE OUTBOARD (INBOARD) FLAPS (FLAPS ARE FIXED AT THE MOMENT OF FAILURE WITH ASYMMETRY UP TO 10° (7°))	3-31
3.1.19.	ОБРИВ ТРАНСМІСІЇ КІНЦЕВИХ (ВНУТРІШНІХ) ЗАКРИЛКІВ (ЗАКРИЛКИ) ФІКСУЮТЬСЯ В МОМЕНТ ВІДМОВИ З АСИМЕТРІЄЮ ДО 10° (7°)	3-31
3.1.20.	VANED POSITION OF THE AILERONS OF ONE OF THE SIDES (OR ONE OF THE SECTIONS) DUE TO MECHANICAL LINKAGE DISCONNECTION	3-34
3.1.20.	ФЛЮГЕРНЕ ПОЛОЖЕННЯ ЕЛЕРОНІВ ОДНОГО БОРТУ (АБО ОДНІЄЇ З СЕКЦІЙ) ЧЕРЕЗ РОЗ'ЄДНАННЯ МЕХАНІЧНОЇ ПРОВОДКИ.....	3-34
3.1.21.	BLOCKING OF THE LEFT OR RIGHT ELEVATOR	3-35
3.1.21.	ЗАКЛИНУВАННЯ ОДНІЄЇ ПОЛОВИНИ КВ).....	3-35
3.1.22.	DISCONNECTION OF THE ELEVATOR CONTROL LINKAGE (FEATHERING ONE OF THE ELEVATOR SECTIONS).....	3-36
3.1.22.	РОЗ'ЄДНАННЯ ПРОВОДКИ УПРАВЛІННЯ КВ (ФЛЮГИРУВАННЯ ОДНІЄЇ З СЕКЦІЙ)	3-36
3.1.23.	PERFORMING THE FLIGHT WITH FAILED GENERATORS	3-37
3.1.23.	ПОЛІТ З ГЕНЕРАТОРАМИ, ЩО ВІДМОВИЛИ	3-37
3.1.24.	FAILURE OF SPOILER NO. 6 (5) RETRACTION FROM EXTENDED POSITION.....	3-38
3.1.24.	НЕПРИБИРАННЯ ІНТЕРЦЕПТОРА № 6 (5) З ВІДХИЛЕННОГО ПОЛОЖЕННЯ.....	3-38
3.1.25.	DISCONNECTION OF THE CONTROL WHEEL COLUMNS	3-39
3.1.25.	РОЗ'ЄДНАННЯ ШТУРВАЛЬНИХ КОЛОНОК.....	3-39
3.1.26.	BREAK IN SLAT TRANSMISSION SHAFTING	3-40
3.1.26.	ОБРИВ ТРАНСМІСІЇ ПРЕДКРИЛКІВ	3-40
3.1.27.	UNSIGNALLED FAILURE OF THE AIRSPEED INDICATOR IN PIC'S AND CO-PILOT'S STATIONS	3-42
3.1.27.	НЕСИГНАЛІЗУЮЧА ВІДМОВА ІНДИКАЦІЇ ПРИБОРНОЇ ШВИДКОСТІ У КПС ТА 2П.....	3-42
3.1.28.	FAILURE OF TWO FLIGHT DIRECTOR INDICATORS	3-43
3.1.28.	ВІДМОВА ДВОХ ОСНОВНИХ АВІАГОРИЗОНТІВ	3-43
3.1.29.	FAILURE OF ONE OF THE FLIGHT DIRECTOR INDICATORS AND АГР-74 STANDBY GYRO HORIZON.....	3-44
3.1.29.	ВІДМОВА ОДНОГО З ОСНОВНИХ АВІАГОРИЗОНТІВ ТА РЕЗЕРВНОГО АВІАГОРИЗОНТА АГР-74	3-44
3.1.30.	FAILURE OF ONE OF THE FLIGHT DIRECTOR INDICATORS AND STANDBY VERTICAL GYRO.....	3-45
3.1.30.	ВІДМОВА ОДНОГО З ОСНОВНИХ АВІАГОРИЗОНТІВ МГВ.....	3-45
3.1.31.	ACTIVE FAILURE OF THE AFCS ROLL CHANNEL FOLLOWED BY THE SWITCHING-OFF BEING SIGNALLED	3-46
3.1.31.	АКТИВНА ВІДМОВА КАНАЛУ КРЕНА САК (САУ) З НАСТУПНИМ СИГНАЛІЗУЮЧИМ ВІДКЛЮЧЕННЯМ ..	3-46
3.1.32.	FAILURE OF THE HEADING INDICATION ON HORIZONTAL SITUATION INDICATOR (HSI) AND RADIOMAGNETIC INDICATOR (RMI).....	3-47
3.1.32.	ВІДМОВА ІНДИКАЦІЇ КУРСУ НА ПНП АБО РМИ	3-47
3.1.33.	DE-ENERGIZATION OF THE EMERGENCY BUS OF THE LEFT 27 V DISTRIBUTION PANEL (DP)	3-48
3.1.33.	ЗНЕСТРУМЛЕННЯ АВАРІЙНОЇ ШИНИ ЛІВОГО РУ 27В.....	3-48
3.1.34.	DE-ENERGIZATION OF TWO MAIN BUSES TR1 AND TR2 OF 36 V DISTRIBUTION PANEL (DP)	3-49
3.1.34.	ЗНЕСТРУМЛЕННЯ ДВОХ ОСНОВНИХ ШИН ТР1 ТА ТР2 РУ 36 В	3-49
3.1.35.	THE OUTBOARD FLAPS CANNOT BE RETRACTED IN THE MAIN AND STANDBY CONTROL MODES ..	3-50
3.1.35.	НЕ ПРИБИРАЮТЬСЯ КІНЦЕВІ ЗАКРИЛКИ ПРИ ОСНОВНОМУ ТА РЕЗЕРВНОМУ РЕЖИМАХ УПРАВЛІННЯ	3-50
3.1.36.	ABSENCE OF VISIBILITY THROUGH WINDOW FROM THE PIC'S STATION	3-51
3.1.36.	ВІДСУТНІСТЬ ВИДИМОСТІ ЧЕРЕЗ СКЛО З МІСЦЯ КПС.....	3-51

3.1.37.	FAILURE OF THE LEFT HYDRAULIC SYSTEM AND STANDBY HYDRAULIC PUMP DUE TO THE OPERATING FLUID LOSS	3-52
3.1.37.	ВІДМОВА ЛІВОЇ ГІДРОСИСТЕМИ ТА МЕРЕЖІ НАСОСНОЇ СТАНЦІЇ ЧЕРЕЗ ВТРАТУ РІДИНИ	3-52
3.1.38.	FAILURE OF THE LEFT AND RIGHT HYDRAULIC SYSTEMS DUE TO THE OPERATING FLUID LOSS ..	3-55
3.1.38.	ВІДМОВА ЛІВОЇ ТА ПРАВОЇ ГІДРОСИСТЕМИ ЧЕРЕЗ ВТРАТУ РІДИНИ.....	3-55
3.1.39.	FAILURE OF FUEL USE FROM THE SECOND FUEL CONSUMED TANK (FAILURE OF THE SHUTOFF VALVE) 3-59	
3.1.39.	НЕВИРОБКА ПАЛИВА З БАКУ 2 ЧЕРГИ (ВІДМОВА ПЕРЕКРИВНОГО КРАНУ).....	3-59
3.1.40.	ENGINE FAILURE IN FLIGHT AND AUTOMATIC SWITCHING-ON OF ANTI-ICING SYSTEMS OF AIRFRAME AND ENGINE AIR INTAKE	3-61
3.1.40.	ВІДМОВА ДВИГУНА В ПОЛЬОТІ ТА АВТОМАТИЧНЕ ВКЛЮЧЕННЯ ПЗС (ПОС) ПЛАНЕРА ТА ПОВІТРЯЗАБІРНИКІВ ДВИГУНІВ	3-61
3.1.41.	SPONTANEOUS EXTENSION OF ONE OF THE LANDING GEAR WITH OPENING THE LANDING GEAR DOOR WHEN IN-ROUTE FLIGHT.....	3-62
3.1.41.	САМОВІЛЬНИЙ ВИПУСК ОДНІЄЇ З ОПОР З ВІДКРИТТЯМ СТВОРКИ ШАСІ В ПОЛЬОТІ ЗА МАРШРУТОМ 3-62	
3.1.43.	A-723 FAILURE AND INCREASED READINGS SHIFT OF ITEM NO.802	3-63
3.1.43.	ВІДМОВА A-723 ТА ПІДВИЩЕННИЙ УХОД ВИР. 802	3-63
3.1.44.	FAILURE OF THE NOSE-WHEEL STEERING CONTROL (CASTORING MODE).....	3-64
3.1.44.	ВІДМОВА УПРАВЛІННЯ ПОВОРОТОМ КОЛІС ПЕРЕДНЬОЇ ОПОРИ ШАСІ (РЕЖИМ САМООРІЄНТУВАННЯ).....	3-64
3.1.45.	FAILURE OF THE LEFT HYDRAULIC SYSTEM AND HYDRAULIC ACCUMULATOR LINES DUE TO THE OPERATING FLUID LOSS	3-65
3.1.45.	ВІДМОВА ЛІВОЇ ГІДРОСИСТЕМИ ТА МЕРЕЖІ ГІДРОАКУМУЛЯТОРА ЧЕРЕЗ ВТРАТУ РІДИНИ.....	3-65
3.1.46.	CABIN DEPRESSURIZATION.....	3-68
3.1.46.	РОЗГЕРМЕТИЗАЦІЯ КАБІНИ	3-68
3.1.47.	RED ANNUNCIATOR ILLUMINATION AT TAKE-OFF RUN ($V \leq V_1$)	3-69
3.1.47.	СПРАЦЮВАННЯ ПРИ ВИКОНАННІ РОЗБІГУ ($V \leq V_1$) ТАБЛО ЧЕРВОНОГО КОЛЬОРУ	3-69
3.1.48.	THE AD-32 DISPLAY TURNS OFF. THE POINTER REMAINS IN ITS ACTUAL POSITION, AND THE BACKLIGHT TURNS OFF.	3-70
3.1.48.	ДИСПЛЕЙ AD-32 ВИМИКАЄТЬСЯ. ПОКАЖЧИК ЗАЛИШАЄТЬСЯ У СВОЄМУ ПОТОЧНОМУ ПОЛОЖЕННІ, А ПІДСВІТКА ВИМИКАЄТЬСЯ.....	3-70
3.1.49.	THE AD-32 DISPLAY SHOWS THE WORD "ERR" AND THE CORRESPONDING ERROR CODE NUMBER. 3-71	
3.1.49.	НА ДИСПЛЕЇ AD-32 ВІДОБРАЖАЄТЬСЯ СЛОВО «ERR» І ВІДПОВІДНИЙ НОМЕР КОДУ ВІДМОВИ. ...	3-71
3.1.50.	AFTER POWER IS SUPPLIED, ALL ELEMENTS OF THE AD-32 DEVICE AND THE LIGHT INDICATOR DO NOT LIGHT UP DURING THE START OF THE BUILT-IN TEST.	3-72
3.1.50.	ПІСЛЯ ПОДАЧІ ЖИВЛЕННЯ ВСІ ЕЛЕМЕНТИ ПРИЛАДУ AD-32 І СВІТЛОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ НЕ ВИСВІЧУЮТЬСЯ ПІД ЧАС ЗАПУСКУ ВБУДОВАНОГО КОНТРОЛЮ	3-72
3.1.51.	THE AD-32 DISPLAY BACKLIGHT TURNS OFF.....	3-73
3.1.51.	ГАСНЕ ПІДСВІТКА ДИСПЛЕЯ AD-32.....	3-73
3.1.52.	NO INDICATION OF THE AIRCRAFT'S COORDINATES ON MFD.....	3-74
3.1.52.	ВІДСУТНІСТЬ НА MFD ІНДИКАЦІЇ КООРДИНАТ МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА.	3-74
3.1.53.	NO INFORMATION ABOUT THE NEAREST AIRPORTS ON THE MFD DISPLAY SCREEN.....	3-75
3.1.53.	ВІДСУТНІСТЬ ІНФОРМАЦІЇ ПРО НАЙБЛИЖЧІ АЕРОПОРТИ НА ЕКРАНІ ДИСПЛЕЯ MFD.....	3-75
3.1.54.	THERE IS NO INFORMATION ON THE MFD DISPLAY SCREEN ABOUT THE ENTERED FLIGHT PLAN. 3-76	
3.1.54.	НА ЕКРАНІ ДИСПЛЕЯ MFD ВІДСУТНЯ ІНФОРМАЦІЯ ПРО ВВЕДЕНИЙ ПЛАН ПОЛЬОТУ.	3-76
3.1.55.	NO RADIO CONTACT	3-77
3.1.55.	ВІДСУТНІЙ РАДІОЗВ'ЯЗОК	3-77
3.1.56.	NO NAVIGATION BEACON SIGNALS ARE BEING RECEIVED.	3-78

3.1.56.	ВІДСУТНІЙ ПРИЙОМ СИГНАЛІВ НАВІГАЦІЙНИХ МАЯКІВ.....	3-78
3.1.57.	NO RECEIVING OF COURSE-GLIDE BEACONS SIGNALS.....	3-79
3.1.57.	ВІДСУТНІЙ ПРИЙОМ СИГНАЛІВ КУРСО-ГЛІСАДНИХ МАЯКІВ.....	3-79
3.1.58.	A RADAR FAIL WARNING APPEARED ON THE RADAR SCREEN. SCAN IMAGES ARE NOT RENDERED 3-80	
3.1.58.	НА ЕКРАНІ РАДАРА З'ЯВИЛОСЬ ПОВІДОМЛЕННЯ RADAR FAIL. НЕ ВІДОБРАЖУЮТЬСЯ ЗОБРАЖЕННЯ СКАНУВАННЯ.....	3-80
3.1.59.	THE YELLOW TCAS II VERSION 7.1 SIGNAL INDICATOR/OR FAIL SIGNAL ON THE GTN-750 SCREEN IS NOT DISPLAYED.....	3-81
3.1.59.	НЕ ВІДОБРАЖАЄТЬСЯ ІНДИКАЦІЯ СИГНАЛУ TCAS II ВЕРСІЇ 7.1 ЖОВТОГО КОЛЬОРУ НА ІНДИКАТОРІ/ АБО СИГНАЛУ FAIL НА ЕКРАНІ GTN-750	3-81
3.1.60.	NO AIR SITUATION INDICATION ON TCAS II VERSION 7.1 INDICATOR.....	3-82
3.1.60.	ВІДСУТНІСТЬ ІНДИКАЦІЇ ПОВІТРЯНОЇ ОБСТАНОВКИ НА ІНДИКАТОРІ TCAS II ВЕРСІЇ 7.1.....	3-82
3.1.61.	NO INDICATION ON THE INDICATOR GI-205	3-83
3.1.61.	ВІДСУТНІСТЬ ІНДИКАЦІЇ НА ІНДИКАТОРІ GI-205.....	3-83
3.1.62.	NO INDICATION ON THE INDICATOR GI-205: «FAIL», «EOC CRC FAILED», «RAM TEST FAILED»	3-84
3.1.62.	НА ІНДИКАТОРІ GI-205 ТЕКСТОВІ ПОВІДОМЛЕННЯ: «FAIL», «EOC CRC FAILED», «RAM TEST FAILED» 3-84	
3.1.63.	RADIO COMMUNICATION IN EMERGENCY SITUATIONS AND NOTIFICATION OF THE ATC ABOUT EMERGENCY SITUATIONS.....	3-85
3.1.63.	РАДІОЗВ'ЯЗОК У НАДЗВИЧАЙНИХ ОБСТАВИНАХ ТА ПОПЕРЕДЖЕННЯ АТС ПРО АВАРІЙНІ СИТУАЦІЇ 3-85	
3.1.64.	TCAS II SYSTEM VERSION 7.1 TRAFFIC ADVISORY (TA) ACTIVATION	3-86
3.1.64.	СПРАЦЮВАННЯ TRAFFIC ADVISORY (TA) СИСТЕМИ TCAS II ВЕРСІЇ 7.1	3-86
3.1.65.	TCAS II SYSTEM VERSION 7.1 RESOLUTION ADVISORY (RA) ACTIVATION	3-87
3.1.65.	СПРАЦЮВАННЯ RESOLUTION advisory (RA) СИСТЕМИ TCAS II ВЕРСІЇ 7.1.....	3-87
3.1.66.	ACTIVATION OF THE GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM	3-90
3.1.66.	СПРАЦЮВАННЯ СИСТЕМИ НЕБЕЗПЕЧНОГО ЗБЛИЖЕННЯ З ЗЕМЛЕЮ.....	3-90
3.1.67.	LIGHTNING STRIKE.....	3-94
3.1.67.	УДАР БЛИСКАВКИ	3-94
3.1.68.	CHANGE OF FLIGHT PLAN IN CASE OF SERIOUS TECHNICAL MALFUNCTION.....	3-95
3.1.68.	ЗМІНА ПЛАНУ ПОЛЬОТУ У ВИПАДКУ СЕРЬОЗНОЇ ТЕХНІЧНОЇ НЕСПРАВНОСТІ	3-95
3.1.69.	LANDING APPROACH IN CASE OF WIND SHARE	3-96
3.1.69.	ЗАХІД НА ПОСАДКУ В УМОВАХ ЗСУВУ ВІТРУ	3-96
3.1.70.	CREW MEMBER INCAPACITATION.....	3-97
3.1.70.	НЕДІЄЗДАТНІСТЬ ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ	3-97
3.1.71.	EXCEEDING STRUCTURAL LIMITS.....	3-100
3.1.71.	ПЕРЕВИЩЕННЯ КОНСТРУКТИВНИХ ОБМЕЖЕНЬ	3-100
3.2.	ACTIONS IN EMERGENCY	3-101
3.2.	ДІЇ В АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЯХ.....	3-101
3.2.1.	EMERGENCY CHECKLISTS	3-101
3.2.1.	АВАРІЙНІ КОНТРОЛЬНІ КАРТИ	3-101
3.2.2.	FIRE IN ENGINE NACELLE.....	3-102
3.2.2.	ПОЖЕЖА В ГОНДОЛІ ДВИГУНА	3-102
3.2.3.	FIRE IN APU COMPARTMENT	3-104
3.2.3.	ПОЖЕЖА У ВІДСІКУ ДСУ.....	3-104
3.2.4.	FIRE IN CABINS AND LUGGAGE COMPARTMENT	3-106
3.2.4.	ПОЖЕЖА В КАБІНАХ ТА БАГАЖНОМУ ВІДСІКУ	3-106

3.2.5.	ENGINE AND AIRFRAME ANTI-ICING SYSTEM FAILURE UNDER ICING CONDITION	3-108
3.2.5.	ВІДМОВА ДВИГУНА ТА СИСТЕМИ ПРОТИЗЛЕДЕННЯ ПЛАНЕРА В УМОВАХ ЗЛЕДЕНІННЯ	3-108
3.2.6.	FAILURE OF TWO ENGINES	3-111
3.2.6.	ВІДМОВА ДВОХ ДВИГУНІВ	3-111
3.2.7.	PERFORMING LANDING WITH NOSE LEG LANDING GEAR MALFUNCTIONED OR IN RETRACTED POSITION	3-114
3.2.7.	ПОСАДКА З НЕСПРАВНОЮ ЧИ ПРИБРАНОЮ ПЕРЕДНЬОЮ ОПОРОЮ ШАСІ.....	3-114
3.2.8.	PERFORMING LANDING WITH ONE MAIN LANDING GEAR LEG IN RETRACTED POSITION	3-116
3.2.8.	ПОСАДКА З ОДНІЄЮ НЕВИПУЩЕНОЮ ОСНОВНОЮ ОПОРОЮ ШАСІ	3-116
3.2.9.	PERFORMING LANDING WITH RETRACTED MAIN LANDING GEAR LEGS AND EXTENDED NOSE WHEEL LEG	3-118
3.2.9.	ПОСАДКА З НЕВИПУЩЕНИМИ ОСНОВНИМИ ОПОРАМИ ШАСІ ТА ВИПУЩЕНОЮ ПЕРЕДНЬОЮ ОПОРОЮ	3-118
3.2.10.	BELLY LANDING	3-120
3.2.10.	ПОСАДКА НА ФЮЗЕЛЯЖ.....	3-120
3.2.11.	IN-FLIGHT ENGINE FAILURE AND DECREASING OF EFFICIENCY OF ONE SLAT NOSE HEATING AND ONE FUEL TANK DRAIN INLET	3-121
3.2.11.	ВІДМОВА ДВИГУНА В ПОЛЬОТІ ТА ПОГІРШЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОБІГРІВУ ОДНОГО З НОСКІВ ПРЕДКРИЛКІВ, А ТАКОЖ ОДНОГО З ПОВІТРЯЗАБІРНИКІВ ДРЕНАЖУ ПАЛИВНИХ БАКІВ.....	3-121
3.2.12.	EMERGENCY LANDING ON GROUND	3-125
3.2.12.	АВАРІЙНА ПОСАДКА НА СУШУ	3-125
3.2.13.	WATER LANDING	3-127
3.2.13.	ПОСАДКА НА ВОДУ	3-127
3.2.14.	LANDING APPROACH WITH FAILED ENGINE AND RUDDER GEAR RATIO CONTROL MECHANISM..	3-130
3.2.14.	ЗАХІД НА ПОСАДКУ З ДВИГУНОМ, ЩО ВІДМОВИВ ТА МЕХАНІЗМОМ ЗМІНИ КШ РН.....	3-130
3.2.15.	SPONTANEOUS SUPPLY OF FIRE-EXTINGUISHING AGENT INTO ALL FIRE-PROTECTED COMPARTMENTS.....	3-132
3.2.15.	САМОВІЛЬНА ПОДАЧА ВОГНЕГАСНОЇ РЕЧОВИНИ ДО ВСІХ ПОЖЕЖОЗАХИСНИХ ВІДСІКІВ.....	3-132

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 3 КЕ Частина В2. Розділ 3	ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES НЕСТАНДАРТНІ ТА АВАРІЙНІ ПРОЦЕДУРИ	Page Стор. 3-6
---	--	---	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

3. ABNORMAL AND EMERGENCY PROCEDURES

3.1. ACTIONS IN ABNORMAL SITUATIONS

The procedure "Actions in abnormal situations" (hereinafter referred to as the "Procedure") is a summary of Section 5 "Actions in abnormal situations" of the AN-74TK-100 AFM.

This procedure is used by the flight crews when studying and training (simulator), in the pre-flight preparation and in-flight in case of a situation posing a threat to the safety of flight.

The text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

Legend of this Chapter:

Cr – crew;

PIC-CP, PIC-FE, PIC-FN – operation is performed by the pilot in command and/or, at his command, crew member indicated after dash;

PIC, CP, FN, FE, FA – operation is performed by each crew member individually.

The ranges of recommended speeds for the stages of flight are given for the indicated mass ranges from minimum to maximum.

3. НЕСТАНДАРТНІ ТА АВАРІЙНІ ПРОЦЕДУРИ

3.1. ДІЇ У НЕСТАНДАРТНИХ СИТУАЦІЯХ

Процедура Дії в нестандартних ситуаціях (далі за текстом "Процедура") є викладом розділу 5 "Дії в складних ситуаціях" КЛЕ літака Ан-74ТК-100.

Процедури використовуються льотними екіпажами під час навчання і тренування (на тренажері), попередньої підготовки до польоту, а також у польоті під час виникнення ситуацій, що становить загрозу безпеці польоту.

Далі текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74ТК-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ (РЛЭ).

Условные обозначения этого Раздела:

Э – экипаж;

КВС-2П, КВС-БИ, КВС-Ш – операцию выполняет КВС и/или по его команде член экипажа, указанный после тире;

КВС, 2П, Ш, БИ, БП – операцию выполняет член экипажа индивидуально.

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

3.1.1. ENGINE FAILURE
General
ENGINE FAILURE FEATURES:

- 1. Разворот и кренение самолёта в сторону отказавшего двигателя/
Turning and rolling of the aircraft towards the failed engine;
- 2. Горит табло ПРАВ ДВИГ - ОТКАЗ (ЛЕВ ДВИГ - ОТКАЗ)/
RGT ENG FAIL (LFT ENG FAIL) annunciator illuminates;
- 3. Звучит прерывистый сигнал в телефонах членов экипажа/
Intermittent signal sounds in headphones of crew members;
- 4. Падение частоты вращения роторов двигателя/
Decreasing of the engine rotational speed.

WARNING!

WHEN ILLUMINATING THE "LFT ENG HI VIBR" ("RGT ENG HI VIBR") ANNUNCIATOR, STOP THE ENGINE, REPORT TO THE AT CONTROLLER AND PERFORM THE LANDING OF THE AIRCRAFT AT THE NEAREST AERODROME.

IN THE EVENT OF THE ENGINE FAILURE:

КВС, КВС-БИ, КВС-2П	рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ
PIC, PIC-FE, PIC-CP	<i>the СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) lever of the failed engine to the ОСТАНОВ position</i>	SET
КВС	генератор отказавшего двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>failed engines generator</i>	SWITCH OFF
КВС, КВС-БИ, КВС-2П	пожарный кран отказавшего двигателя	ЗАКРЫТЬ
PIC, PIC-FE, PIC-CP	<i>the hydraulic fire shut-off valve of the failed engine</i>	CLOSE
2П	отбор воздуха от отказавшего двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ
CP	<i>the air bleeding from the failed engine</i>	DISCONNECT
2П	СКВ грузопассажирской кабины	ОТКЛЮЧИТЬ
CP	<i>the air conditioning system (AIR COND) of the cargo-passenger cabin</i>	DISCONNECT
КВС	открытие крана кольцевания по загоранию табло КРАН КОЛЬЦЕВ ОТКРЫТ на щитке гидросистемы. В случае не загорания табло, откройте кран кольцевания, установив переключатель КРАН КОЛЬЦЕВ в положение ОТКР	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC	<i>check the opening of the cross-feed valve by the КРАН КОЛЬЦЕВ ОТКРЫТ annunciator illuminating on the hydraulic system panel. If the annunciator does not illuminate, open the cross-feed valve by setting the КРАН КОЛЬЦЕВ switch to the ОТКР position</i>	CHECK

THE PROCEDURE OF THE AIR BLEEDING FOR THE AIR CONDITIONING SYSTEM (AIR COND) IN THE EVENT OF THE ENGINE FAILURE:
At the take-off or climb stages:

КВС	на высоте круга, но не менее 400 м, ВСУ	ЗАПУСТИТЬ
PIC	<i>the auxiliary power unit (APU) at the circuit flight altitude, but not below 400 m</i>	START UP
2П	отбор воздуха на СКВ обеих кабин от ВСУ,	ВКЛЮЧИТЬ

3.1.1. ВІДМОВА ДВИГУНА
Общие указания
ПРИЗНАКИ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ:
ВНИМАНИЕ!

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

ПРИ ОТКАЗЕ ДВИГАТЕЛЯ
ТЕХНОЛОГИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ОТБОРА ВОЗДУХА НА СКВ ПРИ ОТКАЗЕ ДВИГАТЕЛЯ:
На этапах взлета или набора высоты:

CP	<i>the air bleeding for the air conditioning system (AIR COND) of both cabins from the auxiliary power unit (APU),</i>	START UP
2П	отбор от двигателя	ВЫКЛЮЧИТЬ
CP	<i>the air bleeding from the engine</i>	TURN OFF

At the cruising flight:

На етапе крейсерського польета:

KBC	на высотах ниже 6000 м ВСУ	ЗАПУСТИТЬ
PIC	<i>the auxiliary power unit (APU) at the altitude below 6000 m</i>	START UP
2П	отбор воздуха на СКВ обеих кабин от ВСУ,	ВКЛЮЧИТЬ
CP	<i>the air bleeding for the air conditioning system (AIR COND) of both cabins from the auxiliary power unit (APU)</i>	TURN ON
2П	отбор от двигателя	ВЫКЛЮЧИТЬ
CP	<i>the air bleeding from the engine</i>	TURN OFF

3.1.2. ENGINE FAILURE AT THE TAKE-OFF RUN ((VSV1))

AFM (5.1.2)

Reject the take-off, for this:
3.1.2. ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС РОЗБІГУ (V≤V1)

РЛЭ (5.1.2)

Взлет прекратите, для чего:

KBC	самолет от разворота и кренения отклонением педалей РН, элеронов, а при необходимости и несимметричным торможением колес,	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from turning and rolling by the rudder pedals, ailerons deflecting and asymmetrical wheels braking (if necessary)</i>	PREVENT
KBC	РУД в положение МГ	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>the throttle control levers to the IDLE position</i>	SET
KBC	штурвал от себя за нейтральное положение	ОТКЛОНИТЬ
PIC	<i>the control wheel through the neutral position</i>	PUSH
KBC-2П	рычаг РЕВ работающего двигателя в положение максимального реверса	УСТАНОВИТЬ
PIC-CP	<i>the PEB lever of the operating engine to the maximum reverse thrust position</i>	SET
KBC	интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ
PIC	<i>the spoilers</i>	EXTEND
KBC	основное торможение	ПРИМЕНИТЬ
PIC	<i>the main brakes</i>	APPLY
KBC-2П	при необходимости, для уменьшения бокового увода в конце пробега на скорости близкой к скорости руления, но не более 80 км/ч реверс тяги	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC-CP	<i>the thrust reversal (if necessary) at the speed close to a taxiing speed, but not exceeding of 80 mk/h to decrease the lateral decline of the airplane at the end of the landing run</i>	SWITCH OFF
KBC	действия в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the instructions in accordance with Item. 5.1.1 AFM</i>	APPLY

3.1.3. ENGINE FAILURE AT THE TAKE-OFF RUN (V>V₁)

AFM (5.1.3)

Operating engine is automatically switched to the emergency thrust

Continue take-off, for this:

3.1.3. ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС РОЗБІГУ (V>V₁)

РЛЭ (5.1.3)

Работающий двигатель автоматически переключается на чрезвычайный режим (ЧР).

Взлет продолжайте, для чего:

БИ	«ЧР включен»	ДОЛОЖИТЬ
FE	“ЧР включен” <i>switched on</i>	REPORT
КВС	самолет от разворота и крена отклонением педалей РН, элеронов	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from turning and rolling by the rudder pedals and ailerons deflecting</i>	PREVENT
КВС	подъем передней опоры шасси на скорости 175...230 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the nose landing gear at the speed of 175...230 km/h</i>	ROTATE
КВС	угол атаки 7...8° по УАП (угол тангажа 2...30)	СОЗДАТЬ
PIC	<i>the angle of attack of 7°...8° by the Angle of Attack Indicator (AAI) (2°...3° in pitch)</i>	PROVIDE
КВС	после отрыва самолета крен до 3° в сторону работающего двигателя, не допуская скольжения (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)	СОЗДАТЬ
PIC	<i>after the aircraft take-off, the roll of 3° towards the operating engine, preventing the aircraft from slipping (slip indicating ball should be deflected towards the roll on 1/4 of its diameter)</i>	PROVIDE
КВС	самолет в набор высоты с одновременным разгоном до скорости 205...250 км/ч	ПЕРЕВЕСТИ
PIC	<i>the aircraft to climb with the concurrent increasing of the speed up to 205...250 km/h</i>	PULL UP
КВС	действия в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the instructions in accordance with Item. 5.1.1 AFM</i>	APPLY
КВС-2П	на высоте 10 м шасси	УБРАТЬ
PIC-CP	<i>the landing gear at the altitude of 10 m</i>	RETRACT
КВС-2П	набор высоты, сохраняя скорость 205...250 км/ч	ПРОДОЛЖАТЬ
PIC-CP	<i>the climb maintaining the speed of 205...250 km/h</i>	CONTINUE
2П	контролируйте изменение скорости и высоты	ДОКЛАДЫВАТЬ
CP	<i>the altitude and speed variation observe and</i>	REPORT
КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>to the air traffic controller (ATC)</i>	REPORT
КВС-2П	на высоте 400 м скорость до 250...290 км/ч,	УВЕЛИЧИТЬ
PIC-CP	<i>at the altitude of 400 m the speed, up to 250...290 km/h</i>	INCREASE
КВС-2П	закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылков до 285...315 км/ч и переводом работающего двигателя на чрезвычайный промежуточный режим	УБРАТЬ
PIC-CP	<i>the flaps with the concurrent speed increasing up to the value of 285...315 km/h on completion of the flap retraction, and converting the operating engine to the emergency transient thrust conditions</i>	RETRACT
КВС	в процессе уборки потери высоты	НЕ ДОПУСКАТЬ
PIC	<i>the altitude loss when the landing gear retracting</i>	PREVENT

KBC	усилия на штурвале триммером РВ	СНИМАТЬ
PIC	<i>the control wheel forces by the elevator trimming tab</i>	RELIEVE
	<u>ПРИМЕЧАНИЕ.</u> Уборка закрылков вызывает перебалансировку по педалям РН, связанную с изменением передаточного отношения первого звена РН, что требует увеличения отклонения педали для балансировки самолета до 4/5 хода	
	<u>NOTE</u> <i>The flaps retracting causes rebalance of the rudder pedals. The rebalance is a result of a changing of the rudder panel 1 transmission ratio, that requires the increasing of the rudder pedal deflecting up to 4/5 of its travel.</i>	
KBC	действия в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the instructions in accordance with Item. 5.1.1 AFM</i>	APPLY
KBC	полет по кругу на скорости 300...320 км/ч	ПРОИЗВОДИТЬ
PIC	<i>the circuit flight at the speed of 300...320 km/h</i>	PERFORM
KBC	развороты с креном не больше 15°	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the turns with rolling not exceeding of 15°</i>	PERFORM
KBC	решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a decision about landing at the aerodrome of departure or at the nearest alternative aerodrome</i>	MAKE
KBC	посадку в соответствии с рекомендациями подраздела 4.25 РЛЭ	ПРОИЗВЕСТИ
PIC	<i>the landing in accordance with instructions of Subsection 4.25 AFM</i>	PERFORM

3.1.4. ENGINE FAILURE ON THE GLIDE SLOPE

AFM (5.1.4)

If failure:

3.1.4. ВІДМОВА ДВИГУНА НА ГЛІСАДІ

РЛЭ (5.1.4.)

При отказе:

KBC	CAU кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel</i>	SWITCH OFF
KBC	самолет от крена и разворота	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from rolling and turning</i>	PREVENT
KBC, KBC-Ш	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-FN	to the ATC	REPORT
KBC	скорость предпосадочного снижения	СОХРАНЯТЬ
PIC	<i>the speed of the pre-landing descent</i>	MAINTAIN
KBC	действия в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the instructions in accordance with Item. 5.1.1 AFM</i>	PROCEED
KBC	для восстановления траектории снижения и выдерживания скоростей снижения увеличение режима двигателя до взлетного с последующим уменьшением до требуемого	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC	<i>to restore the descent flight path and maintain the speed, increase the engine thrust up to the take-off power with subsequent its decreasing to the level to be required</i>	APPLY
KBC	не изменяя положения закрылков, посадку в соответствии с подразделом 4.12 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>perform the landing in accordance with Subsection 4.12 AFM, do not change the flap position</i>	PERFORM
KBC	после касания в соответствии с подразделом 4.23 РЛЭ	ДЕЙСТВОВАТЬ
PIC	<i>when landing (after contact) act in accordance with Subsection 4.23 AFM</i>	PERFORM

In the event of go-around:

В случае ухода на второй круг:

KBC	экипаж об уходе на второй круг	ПРЕДУПРЕДИТЬ
PIC	<i>the crew about go-around performing</i>	WARN
KBC, KBC-2П	работающему двигателю взлетный режим с одновременной уборкой закрылков в положение 10°/25°	УСТАНОВИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>the throttle control levers of both engines to the take-off position with the concurrent flap retracting to the 10°/25° position</i>	SET
KBC, Э	дальнейшие действия в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>further operations in accordance with Item. 5.1.1 AFM</i>	PERFORM

WARNING!

- In the event of the engine failure at the flap position of $\delta_{fl} = 30^\circ/40^\circ$, the aircraft rolling is possible towards the operating engine due to the effectiveness of bank counteract system
- Performing the go-around requires an increased attention for timely flap retracting and speed maintenance. in a case of right and timely actions at go-around, the altitude loss does not exceed of 35 m (the glide slope does not exceed of 3,5°).
- When approach at the glideslope perform the go-around in case of the engine failure before flying over the locator outer marker (LOM) and at lack of visual contact with ground reference points

ВНИМАНИЕ !

- При отказе двигателя в конфигурации $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ возможно кренение самолета в сторону работающего двигателя из-за эффективности АУК.
- Уход на второй круг требует повышенного внимания к своевременной уборке закрылков и выдерживанию скорости. при правильных и своевременных действиях потеря высоты при уходе на второй круг не превышает 35 м (угол глиссады до 3,5°).
- При снижении по глиссаде в режиме ОСП в случае отказа двигателя до пролета ДПРМ при отсутствии визуального контакта с наземными ориентирами по курсу посадки выполните уход на второй круг.

3.1.5. GO-AROUND WITH ONE ENGINE INOPERATIVE

AFM (5.1.5)

Minimum go-around altitude is 45 m
When go-around:
3.1.5. ВІДХІД НА ДРУГЕ КОЛО З ОДИНМ НЕПРАЦЮЮЧИМ ДВИГУНОМ

РЛЭ (5.1.5.)

Минимальная высота ухода на второй круг - 45 м
При уходе на второй круг:

КВС, КВС-БИ, КВС-2П	взлетный режим работающему двигателю	УСТАНОВИТЬ
PIC, PIC-FE, PIC-CP	<i>the throttle lever to the take off position</i>	SET
КВС	разворачивающий и кренящий момент РН и элеронами	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the turning and rolling moment by the rudder and ailerons</i>	COUNTERACT
КВС	крен 2...30 в сторону работающего двигателя, не допуская скольжения (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)	СОЗДАТЬ
PIC	<i>the roll of 2...3° towards the operating engine, prevent the aircraft from slipping (slip indicating ball should be deflected towards the roll on 1/4 of its diameter)</i>	SET
КВС	величину скорости 180...235 км/ч (конфигурация $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$)	СОХРАНЯТЬ
PIC	<i>the speed of 180...235 km/h (flap position is $\delta_H = 10^\circ/25^\circ$)</i>	MAINTAIN
КВС, КВС-2П	самолет в набор высоты, сохраняя скорость 180...235 км/ч (конфигурация $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$)	ПЕРЕВЕСТИ
PIC, PIC-CP	<i>the aircraft to climb, maintain the speed of 180...235 km/h (flap position is $\delta_H = 10^\circ/25^\circ$),</i>	PULL
КВС, КВС-2П	шасси	УБРАТЬ
PIC, PIC-CP	<i>the landing gears</i>	RETRACT
КВС, 2П	на высоте 200 м скорость до 195...245 км/ч	УВЕЛИЧИТЬ
PIC, CP	<i>the speed up to 195...245 km/h at the altitude of 200 m</i>	INCREASE
КВС, 2П	закрылки в положение $\delta_3 = 10^\circ/19^\circ$	УБРАТЬ
PIC, CP	<i>the flaps to position of $\delta_H = 10^\circ/19^\circ$</i>	RETRACT
КВС, 2П	на высоте 400 м скорость до 255...285 км/ч и уберите закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылков до 280...315 км/ч (см. РЛЭ разд. 4, табл. 4.1)	УВЕЛИЧИТЬ
PIC, CP	<i>at an altitude of 400 m speed up to 255...285 km/h and retract the flaps with simultaneous increase of speed to 280...315 km/h by the end of flap retraction (see AFM Section 4, Table 4.1).</i>	INCREASE
КВС, 2П	закрылки с одновременным увеличением скорости к концу уборки закрылков до 280...315 км/ч (см. РЛЭ разд. 4, табл. 4.1)	УБРАТЬ
PIC, CP	<i>flaps with the concurrent speed increasing up to the value of 150...170 kts at the completion of flap retracting (see AFM Section 4, Table 4.1)</i>	RETRACT
КВС, 2П	в процессе уборки закрылков потери высоты	НЕ ДОПУСКАТЬ
PIC, CP	<i>the altitude loss when retracting the flaps.</i>	DO NOT ALLOW
КВС, 2П	усилия, возникающие на рычагах управления, триммерами.	СНИМАТЬ
PIC, CP	<i>the forces at the control levers by trimming tabs.</i>	RELIEVE

KBC, 2П	самолет плавно, учитывая, что потребные отклонения штурвала и усилия в продольном канале меньше, чем при нормальном уходе	ПИЛОТИРОВАТЬ
PIC, CP	<i>the aircraft smoothly, taking into consideration that required control wheel deflections and forces in longitudinal channel are less than at normal go-around</i>	TO PILOT
	<u>ПРИМЕЧАНИЕ!</u> Уборка закрылков вызывает перебалансировку по РН, связанную с переключением передаточного отношения первого звена РН, что требует увеличения отклонения педали для балансировки самолета на 4/5 хода. Усилия снимайте триммером РН	
	<u>NOTE!</u> <i>Flaps retracting results in rebalance of rudder. That rebalance is associated with changing of the rudder panel 1 transmission ratio and requires the increasing the pedal deflection up to 4/5 of its travel to balance the aircraft. Relieve the control wheel forces by the rudder trimming tab</i>	
KBC	после уборки закрылков работающий двигатель на чрезвычайный промежуточный режим	ПЕРЕВЕСТИ
PIC	<i>after flaps retracting set the operating engine to the emergency transient conditions</i>	SET
KBC	заход на посадку и посадку в соответствии с р. 4.23 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the approach and landing in accordance with p. 4.23 AFM An-74TK-100</i>	PERFORM

3.1.6. GO-AROUND WITH ONE ENGINE FAILED AT THE MOMENT OF SETTING THE THROTTLE CONTROL LEVER TO THE POSITION OF TAKE-OFF MODE

AFM (5.1.6)

If failure:
3.1.6. ВІДХІД НА ДРУГЕ КОЛО З ВІДМОВОЮ ДВИГУНА У МОМЕНТ ПЕРЕВЕДЕННЯ ВКД (РУД) НА ЗЛІТНИЙ РЕЖИМ

РЛЭ (5.1.6.)

При отказе:

	Работающий двигатель автоматически переключается на чрезвычайный режим	
	<i>Operating engine is automatically switched to the emergency thrust condition</i>	
БИ	“ЧР включен”	ДОЛОЖИТЬ
FE	<i>about the “ЧР включен” switching on</i>	REPORT
КВС, Э	уход на второй круг (см. п. 4.15 РЛЭ)	ПРОДОЛЖИТЬ
PIC, Cr	<i>the go-around (see p. 4.15 AFM An-74TK-100)</i>	CONTINUE
КВС	разворачивающий и кренящий моменты отклонением педалей РН и элеронами	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the turning and rolling moment by the rudder and ailerons</i>	COUNTERACT
КВС	крен 2°...3° в сторону работающего двигателя	СОЗДАТЬ
PIC	<i>the roll of 2°...3° towards the operating engine</i>	PRODUCE
КВС	скольжения (шарик указателя скольжения должен быть отклонен в сторону крена на 1/4 диаметра)	НЕ ДОПУСКАТЬ
PIC	<i>the aircraft from slipping (slip indicating ball should be deflected towards the roll on 1/4 of its diameter)</i>	PREVENT
КВС	на скорости, как и при нормальном уходе на второй круг, плавно самолет в набор высоты, учитывая, что потребные отклонения штурвала и усилия в продольном канале меньше, чем при нормальном уходе	ПЕРЕВЕСТИ
PIC	<i>pilot the aircraft smoothly, perform the climb, taking into consideration that required control wheel deflections and forces in longitudinal channel are less than at normal go-around.</i>	PERFORM
КВС-2П	шасси	УБРАТЬ
PIC-CP	<i>landing gear</i>	RETRACT
КВС	усилия, возникающие на рычагах управления триммерами	СНИМАТЬ
PIC	<i>the control lever forces by the trimming tabs</i>	RELIEVE
КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>To air traffic controller</i>	REPORT
КВС, КВС-БИ, 2П	действия в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, PIC-FE, CP	<i>the instructions in accordance with Item. 5.1.1 AFM An-74TK-100</i>	PROCEED
КВС, КВС-2П	на высоте 200 м скорость до 195...245 км/ч	УВЕЛИЧИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>the speed up to 195...245 km/h at the altitude of 200 m</i>	INCREASE
КВС, КВС-2П	закрылки в положение 10°/19°	УБРАТЬ
PIC, PIC-CP	<i>flaps to the position of 10°/19°</i>	RETRACT

KBC	дальнейшие рекомендации в соответствии с п. 5.1.5 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the following instructions in accordance with p 5.1.5 AFM An-74TK-100</i>	<i>PROCEED</i>

ATTENTION!

Go-around in the event of one of the engines failure at this moment requires a special care for timely flap retracting and speed maintenance. In the case of correct and timely actions while go-around, the altitude loss does not exceed of 35 m. (glide slope does not exceed of 3.5°).

ВНИМАНИЕ!

Уход на второй круг с отказом одного двигателя в момент ухода требует повышенного внимания к своевременной уборке закрылков и выдерживанию скорости. При правильных и своевременных действиях потеря высоты при уходе не превышает 35 м. (угол наклона. глиссады до 3,5°).

3.1.7. ENGINE FAILURE IN ICING CONDITIONS

AFM (5.1.7)

If failure:
3.1.7. ВІДМОВА ДВИГУНА В УМОВАХ ЗЛЕДЕНІННЯ

РЛЭ (5.1.7.)

При отказе:

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATCr	REPORT
КВС-2П	обогрев внутренних предкрылков	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC-CP	the inboard slats heating	SWITCH OFF
КВС-2П	подачу воздуха в грузовую кабину	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC-CP	the air supply of cargo cabin	SWITCH OFF
КВС	меры по выходу из зоны обледенения, при необходимости используйте взлетный режим работающего двигателя	ПРИНЯТЬ
PIC	measures on icing zone escaping, use take-off thrust conditions of operating engine if necessary	TAKE
КВС, КВС-БИ	на высотах не больше 6000 м ВСУ со щитка аварийного запуска ВСУ	ЗАПУСТИТЬ
PIC, PIC-FE	the auxiliary power unit (APU) using the APU emergency start panel at the altitude not exceeding of 6000 m	START UP
КВС, БИ	полет в соответствии с рекомендациями п. 4.24 РЛЭ	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC, FE	the flight in accordance with the recommendations of p. 4.24 AFM	PERFORM
КВС-2П	на высотах меньше 6000 м отбор воздуха от ВСУ в систему ПОС и обогрев внутренних предкрылков	ВКЛЮЧИТЬ
PIC-CP	the air-bleeding from the APU to the anti-icing system (A/ICE) at the altitude below 6000 m	SWITCH ON

3.1.8. ENGINE FAILURE IN FLIGHT WITH FAILED AILERON TRIMMING TAB

AFM (5.1.8)

If failure:
3.1.8. ВІДМОВА ДВИГУНА ПРИ ПОЛЬОТІ З ТРИМЕРОМ ЕЛЕРОНІВ, ЩО ВІДМОВИВ

РЛЭ (5.1.8.)

При отказе:

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	to the ATC	REPORT
КВС, КВС-2П	меры по производству посадки на ближайший аэродром	ПРИНЯТЬ
PIC, PIC-CP	the measures to perform the landing at the nearest aerodrome	TAKE
КВС-2П	скорость, при которой усилия на штурвале наименьшие, но скорость не должна быть меньше 280...340 км/ч	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC-CP	the speed at which the forces on the control wheel are minimal, however the speed should not be less than 280...340 km/h	MAINTAIN
КВС	полет в соответствии с р. 4.22 РЛЭ.	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	the flight in accordance with p. 4.22 AFM	PERFORM

3.1.9. ENGINE FAILURE IN FLIGHT WITH FAILED RUDDER TRIMMING TAB

AFM (5.1.9)

If failure:

3.1.9. ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС ПОЛЬОТУ З ТРИМЕРОМ КЕРМА НАПРЯМКУ, ЩО ВІДМОВИВ

РЛЭ (5.1.9.)

При отказе:

KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the air traffic controller</i>	REPORT
KBC, KBC-2П	меры по производству посадки на ближайший аэродром	ПРИНЯТЬ
PIC, PIC- CP	<i>measures to perform the landing at the nearest aerodrome</i>	TAKE
KBC	для уменьшения усилий на педалях крен до 10° в сторону работающего двигателя	СОЗДАТЬ
PIC	<i>in order to relieve the pedal forces, produce a roll of the aircraft towards the operating engine up to 10°</i>	PRODUCE
KBC, Э	полет в соответствии с п. 4.22 РЛЭ An-74ТК-100	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC, Cr	<i>the flight in accordance with p. 4.22 AFM</i>	PERFORM

3.1.10. ENGINE FAILURE DUE TO THE FUEL CONSUMPTION ABSENCE FROM THE THIRD FUEL CONSUMED TANK (FUEL SHUTOFF VALVE FAILURE)

AFM (5.1.10)

If failure:

3.1.10. ВІДМОВА ДВИГУНА З ПРИЧИНИ НЕВИРОБКИ ПАЛИВА З БАКУ 3 ЧЕРГИ (ВІДМОВА ПЕРЕКРИВНОГО КРАНУ)

РЛЭ (5.1.10.)

При отказе:

KBC, Э	Действуйте в соответствии с рекомендациями п. 4.2 РЛЭ Ан-74ТК-100	ДЕЙСТВОВАТЬ
PIC, Cr	<i>the flight in accordance with instructions given in p. 4.2 AFM</i>	PERFORM
Кроме того/ In addition to that:		
KBC-2П	кран кольцевания	ОТКРЫТЬ
PIC-CP	<i>the cross-feed valve</i>	OPEN
KBC-2П	на ручное управление выработкой топлив	ПЕРЕЙТИ
PIC-CP	<i>to the manual control of fuel consumption</i>	PASS
KBC, KBC-БИ	двигатель в соответствии с п. 8.1 РЛЭ Ан-74ТК-100, п. 3 "Запуск двигателя в полете"	ЗАПУСТИТЬ
PIC, PIC-FE	<i>the engine in accordance with p. 8.1 AFM, Item 3 "Engine starting in flight"</i>	START UP
KBC	невыработку топлива из бака 3 очереди	УЧИТЫВАТЬ
PIC	<i>the fuel consumption absence from the third fuel consumed tank</i>	TAKE INTO ACCOUNT
KBC-2П	при наличии топлива в баках 1 (2) очереди полукрыла с отказавшим краном установите распределительный кран этого полукрыла на подачу топлива из баков 1 (2) очереди в двигатель нажатием кнопки-табло АВАР	УСТАНОВИТЬ
PIC,-CP	<i>at presence of fuel in 1st (2nd) consumed tank of the wing set the distributing valve of the half-wing to the fuel feeding position from the 1st (2nd) fuel consumed tanks to the engine by pressing the «АВАР» switch-annunciator</i>	SET
KBC	при невозможности устранения несимметрии при выработке топлива, кренящий момент отклонением элеронов, используя триммирование для снятия усилий	ПАРИРУЙТЕ
PIC	<i>at impossibility of elimination of the fuel consumption asymmetry, counteract the rolling moment of the aircraft by the ailerons deflecting by the trim tabs in order to relieve the forces</i>	COUNTERACT
KBC	боковое уклонение до ВПР	УСТРАНЯЙТЕ
PIC	<i>the lateral deviation of the aircraft until the decision height (DH) is reached</i>	ELIMINATE
KBC	Если боковое уклонение больше 20...30 м, на второй круг	УЙТИ
PIC	<i>If the lateral deviation of the aircraft exceeds 20...30 m</i>	PERFORM GO-AROUND

NOTE.

When making a resolve about flight continuation, calculate the flight distance and time (see AFM Section 7).

ПРИМЕЧАНИЕ.

При принятом решении продолжать полет рассчитывайте дальность и продолжительность полета (см. разд. 7 РЛЭ Ан-74ТК-100).

3.1.11. FAILURE OF THE AIR INTAKE NOSE HEATER OF ONE OF THE ENGINES	3.1.11. ВІДМОВА ОБІГРІВУ НОСКА ПОВІТРЯЗАБІРНИКА ОДНОГО З ДВИГУНІВ
--	--

AFM (5.1.11)	РЛЭ (5.1.11.)
--------------	---------------

In the event of failure:	При отказе:
---------------------------------	--------------------

KBC, KBC-BI	двигатель с отказавшим ПОС носка воздухозаборника в соответствии с п. 5.1.1 РЛЭ Ан-74ТК-100	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC, PIC-FE	the engine If failure of the air intake nose A/ICE in accordance with p. 5.1.1 AFM	STOP
KBC, Э	в соответствии с рекомендациями п. 5.1.7 РЛЭ Ан-74ТК-100	ДЕЙСТВОВАТЬ
PIC, Cr	in accordance with instructions of p. 5.1.7 AFM	PROCEED

3.1.12. LANDING WITH ONE INOPERATED ENGINE IN ICING CONDITIONS WITH OPERATING ANTI-ICING SYSTEM (A/ICE) AND AIR BLEED FROM AUXILIARY POWER UNIT (APU)

AFM (5.1.12)

3.1.12. ПОСАДКА З ДВИГУНОМ, ЩО ВІДМОВИВ В УМОВАХ ЗЛЕДЕНІННЯ ПРИ ПОС, ЩО ПРАЦЮЄ ТА ВІДБОРОМ ПОВІТРЯ ВІД ДСП (ВСУ)

РЛЭ (5.1.12.)

KBC	посадку в соответствии с рекомендациями р. 4.2 РЛЭ Ан-74ТК-100	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the landing in accordance with instructions of p. 4.2 AFM</i>	<i>PERFORM</i>

3.1.13. ENGINE FAILURE AT LANDING RUN

AFM (5.1.13)

If failure:

3.1.13. ВІДМОВА ДВИГУНА ПІД ЧАС ПРОБІГУ

РЛЗ (5.1.13.)

При отказе:

KBC	самолет от разворота и крена отклонением РН и элеронов, односторонним торможением колес шасси, уменьшением отрицательной тяги второго двигателя	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from turning and rolling by the rudder and ailerons deflecting, applying the wheel brakes asymmetrically, and decreasing the reverse thrust of the second engine</i>	<i>PREVENT</i>
KBC, KBC-2П	в конце пробега на скорости близкой к скорости руления, но не более 80 км/ч, реверс тяги работающего двигателя	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>at the end of landing ground run, when the speed is close to the taxing speed, but not exceeding of 80 km/h, switch off the thrust reversal of the operating engine</i>	<i>SWITCH OFF</i>
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	<i>REPORT</i>

3.1.14. THRUST REVERSER FAILURE AT LANDING WITH ONE FAILED ENGINE

AFM (5.1.14)

Failure features:

1. Annunciator of reverse bucket open position does not illuminate.
2. Aircraft turning towards the failed engine at the landing run.

If failure:

3.1.14. ВІДМОВА РЕВЕРСУ ПРИ ПОСАДЦІ З ДВИГУНОМ, ЩО ВІДМОВИВ

РЛЭ (5.1.14.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

KBC	переведите РУД двигателя в положение МГ прямой тяги	ПЕРЕВЕСТИ
PIC	<i>the throttle control lever to the IDLE position of the direct thrust</i>	SET
KBC, KBC-BI	самолет от разворота и кренения отклонением РН и элеронов, односторонним торможением колес	УДЕРЖИВАТЬ
PIC, PIC-FE	<i>the aircraft from turning and rolling by the rudder and ailerons deflecting, and applying the wheel brakes asymmetrically</i>	PREVENT

3.1.15. AIR SUPPLY ABSENCE FROM TWO AIR CONDITIONING (СКВ) OR AUTOMATIC PRESSURE CONTROL (CAPT) SUBSYSTEMS

AFM (5.2)

Failure features:

1. ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ and master warning light (ЦСО) annunciator come on.
2. Cabin "altitude" increasing
3. Intermittent audio signal sounds in headphones of the crew members
4. Cabin rate-of-climb indicator pointer goes to climb
5. Overpressure decreasing

If failure:

3.1.15. НЕМАЄ ПОДАЧІ ПОВІТРЯ ВІД ДВУХ ПІДСИСТЕМ СКП АБО ВІДМОВА ОСНОВНОЇ ТА РЕЗЕРВНОЇ CAPT

РЛЭ (5.2.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

КВС, Э	кислородные маски и перейдите на кислородное питание в соответствии с рекомендациями п.3 р. 8.9 РЛЭ	НАДЕТЬ
PIC, Cr	<i>the oxygen masks and switch on the oxygen supply in accordance with instructions of p. 8.9 Item 3 AFM</i>	PUT ON
КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC- CP	to ATC	REPORT
КВС, Э	экстренное снижение в соответствии с рекомендациями п. 4.14 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>the emergency descend according to the recommendations of p. 4.14 AFM</i>	PERFORM
БП, БИ	помощь пассажирам при использовании кислородных масок	ОКАЗАТЬ
FA, FE	<i>to passengers in using of oxygen masks</i>	ASSIST
КВС	решение о выполнении посадки на аэродроме назначения или на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the destination aerodrome or at the nearest aerodrome</i>	MAKE

3.1.16. EXTENSION OF BANK COUNTERACT SYSTEM SPOILER DUE TO FALSE ILLUMINATION OF THE ENGINE FAILURE ANNUNCIATOR

AFM (5.3)

Failure features:

1. Rolling to the side opposite to the engine, which failure is annunciated.
2. Engine parameters do not change.
3. Returning of spoiler of the bank counteract system to the initial position in 12...28 sec.

If failure:

3.1.16. ВИПУСК ІНТЕРЦЕПТОРА АКК (АУК) ПРИ ХИБНОМУ СПРАЦЮВАННІ ТАБЛО ВІДМОВИ ДВИГУНА

РЛЭ (5.3.)

Признаки отказа:

1. Кренение в сторону, противоположную двигателю, отказ которого сигнализируется.
2. Изменения параметров работы двигателя не наблюдаются
3. Интерцептор АУК возвращается в исходное положение через 12...28 с.

При отказе:

KBC	самолет от кренения и разворота	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from rolling and turning</i>	PREVENT
KBC, 2П, БИ	параметры работы двигателя с сигнализацией об отказе	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC, CP, FE	<i>the operation parameters of the engine, which failure is annunciated</i>	CHECK
KBC, KBC-2П	при отсутствии отказа двигателя решение о продолжении полета	ПРИНЯТЬ
PIC, PIC-CP	<i>in the absence of engine failure make a resolve about flight continuation,</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>to the ATC</i>	REPORT
2П, БИ	в течение всего полета постоянно параметры работы двигателя с ложной сигнализацией об отказе	КОНТРОЛИРОВАТЬ
CP, FE	<i>during the whole flight check the operation parameters of the engine which false failure was annunciated</i>	CHECK

3.1.17. OUTBOARD FLAPS CANNOT BE EXTENDED BY THE MAIN AND AUXILIARY SYSTEMS

AFM (5.4)

Failure features:

1. КОНЦ ЗАКР-ОТКАЗ УПР, and master warning light (ЦСО) annunciators illuminate, and (or) the outboard flaps do not change their position according to indicator.
2. Absence of variations of the rudder transmission ratio in the automatic mode.

If failure:
3.1.17. НЕ ВИПУСКАЮТЬСЯ КІНЦЕВІ ЗАКРИЛКИ ВІД ОСНОВНОЇ ТА РЕЗЕРВНОЇ СИСТЕМ

РЛЭ (5.4.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	To ATC	REPORT
KBC	перед заходом на посадку при возможности переднюю центровку	СОЗДАТЬ
PIC	(as possible) the forward centre of gravity before the final approach	PROVIDE
KBC-2П	после третьего разворота на скорости 270...315 км/ч предкрылки	ВЫПУСТИТЬ
PIC-CP	slats at the speed of 270...315 km/h after the turn on to a base leg	EXTEND
KBC-2П	перед входом в глиссаду на скорости 250...285 км/ч внутренние секции закрылков в посадочное положение (30°/0°) с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220...255 км/ч	ВЫПУСТИТЬ
PIC-CP	the inboard flap sections to the landing position (30°/0°) before glide slope starting at the speed of 250...285 km/h to provide the speed of 220...255 km/h at the completion of flap extending	EXTEND
KBC	$K_{\text{ш}}$ РН в положение ПОЛН вручную	ПЕРЕКЛЮЧИТЬ
PIC	switch manually the ПОЛН transmission ratio of the rudder control to the full position	SWITCH
KBC	ограничений по скорости и углу атаки	НЕ ПРЕВЫШАТЬ
PIC	the speed and angle of attack limits	DO NOT EXCEED
KBC	пилотирование и управление двигателями выполняйте плавно во избежание непреднамеренной раскачки из-за ухудшения продольной устойчивости самолета и взмывания перед приземлением, не допуская при приземлении превышения угла атаки 10°	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	pilot the aircraft and control the engines smoothly to avoid the unintended swinging due to deterioration of the aircraft longitudinal stability and ballooning before landing. Prevent the angle of attack from exceeding of 10° at landing	PROVIDE
KBC	при заходе на посадку и посадке - скорости, приведенные в Таблице 1	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	the speeds represented at Table 1 at approach and landing	MAINTAIN
KBC	посадку практически без выравнивания	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	the landing almost without flare	PERFORM
KBC	на высоте 1...2 м плавно РУД в положение МГ	УСТАНОВИТЬ
PIC	at the altitude of 1...2 m set the throttle control lever to the IDLE position	SET

Table 1
Таблица 1

Этапы полета <i>Flight stages</i>	Скорость, км/ч, при посадочных массах, т <i>Speed (km/h), at landing masses (t)</i>						
	22	26	28	30	33	34,5	36
Заход на посадку <i>Approach</i>	195	210	220	230	245	250	255
Приземление <i>Landing</i>	165/	180	190	200	215	220	225

WARNING!

At flap position of 30°/0° and centre-of-gravity location over 26 % the aircraft longitudinal stability is deteriorated. this fact may result in longitudinal swinging, when landing especially.

ВНИМАНИЕ!

В конфигурации 30°/0° и центровок более 26% самолет обладает ухудшенной продольной устойчивостью, что может привести к продольной раскачке, особенно при посадке.

3.1.18. DISCONNECTION OF CONTROL LINKAGE OF THE LEFT AND RIGHT-BOARD AILERON SECTIONS
AFM (5.5)
Failure features:

1. Asymmetry of left and right control wheel travel as to the ailerons.
2. Absence of rigid mechanical coupling between the left and right aileron control wheel
3. Increased travels of the right control wheel when flying in automatic control mode.
4. Deterioration of roll response of the aircraft when deflecting the control wheel.

If failure:
3.1.18. РОЗ'ЄДНАННЯ ПРОВОДОК УПРАВЛІННЯ СЕКЦІЯМИ ЕЛЕРОНІВ ЛІВОГО ТА ПРАВОГО БОРТІВ
РЛЭ (5.5.)
Признаки отказа:

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

При отказе:

KBC	CAU, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the AFCS (if it has been switched on) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel</i>	SWITCH OFF
KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC-CP	<i>to the air traffic controller</i>	REPORT
KBC	решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>make a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
KBC	управление самолетом с места KBC	ОСУЩЕСТВЛЯТЬ
PIC	<i>pilot the aircraft from the PIC's station</i>	EXECUTE
2П	управление с места 2П, отслеживая положение левого штурвала по элеронам	ОСУЩЕСТВЛЯТЬ
CP	<i>perform a control from the Co-pilot's station, observing the left control wheel location at ailerons</i>	EXECUTE
KBC	при завершении полета не допускайте выхода самолета на угол атаки больше 9-10° по УАП (возможно кренение самолета)	НЕ ДОПУСКАТЬ
PIC	<i>on the flight completion prevent the aircraft angle of attack from exceeding of 9°...10° according to the angle-of-attack indicator (the aircraft rolling is possible)</i>	PREVENT
KBC	заход на посадку и посадку с закрылками, вылуценными в посадочное положение, на скоростях на 10 км/ч больших, рекомендованных в р. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>the approach and landing with flaps extended to the landing position at the speed, exceeding by 10 km/h those recommended in p. 4 AFM for two operating engines</i>	PERFORM
KBC	посадку при боковом ветре с устранением угла упреждения после касания, до опускания передней опоры	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>at the cross-wind landing, eliminate the drift-correction angle after touch-down and before the lowering of the nose landing gear</i>	PERFORM

3.1.19. BREAK OF TRANSMISSION SHAFTING OF THE OUTBOARD (INBOARD) FLAPS (FLAPS ARE FIXED AT THE MOMENT OF FAILURE WITH ASYMMETRY UP TO 10° (7°))

AFM (5.6)

Failure features:

1. Rolling of the aircraft
2. Red ЗАКРЫЛКИ АСИММ annunciator comes on
3. Intermittent audio signal sounds in headphones of crew
4. КОНЦ ЗАКР - ОТКАЗ УПР, ВНУТР ЗАКР - ОТКАЗ УПР, ЦСО annunciators illuminates.
5. When flying in automatic flight condition (AFCS), the red annunciator КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ, annunciator АП - ОТКАЗ, ЦСО illumination is possible.

If failure at take-off:

KBC	самолет от крена и разворота	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from rolling and turning</i>	<i>PREVENT</i>
KBC, KBC-2П	диспетчеру об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>to the air traffic controller controller about failure</i>	<i>REPORT</i>
KBC	высоту круга	НАБРАТЬ
PIC	<i>to the traffic pattern altitude</i>	<i>CLIMB</i>
KBC	решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме, учитывая параметры полета, указанные в Таблице 2	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>make a resolve about landing at the aerodrome of departure or at the nearest alternative aerodrome, considering the flight parameters listed in Table 2</i>	<i>MAKE</i>
KBC, 2П	при заходе на посадку закрыть в посадочное положение для работающих секций, не изменяя положение отказавших секций закрылков	ДОВЫПУСТИТЬ
PIC, CP	<i>at approach extend the flaps to the landing position for operating sections, without changing the position of the failed flap sections</i>	<i>EXTEND</i>
KBC, KBC-БИ	после приземления реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, PIC-FE	<i>after landing reverse engine thrust, spoilers and wheel braking</i>	<i>APPLY</i>

WARNING!

Maintain the flaps at the position as they were at the failure moment.

Table 2

ВНИМАНИЕ!

Закрылки оставьте в том положении, в котором они находились на момент отказа.

Таблица 2

Этапы полета <i>Flight stages</i>	Скорость, км/ч, при посадочных массах (т) <i>Speed (km/h), at the landing masses (t)</i>						
	22	26	28	30	33	34,5	36
Заход на посадку <i>Approach</i>	195	210	220	230	245	250	255
Приземление <i>Landing</i>	165	180	190	200	215	220	225

WARNING!

Using of the automatic flight control system (AFCS) during the whole flight is not allowed.

ВНИМАНИЕ!

В течение всего полета использование САУ запрещается.

If failure at starting of flap extending to the position 10°/25°:

При отказе в начале выпуска закрылков в положение 10°/25°:

KBC	самолет от крена и разворота	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from rolling and turning</i>	<i>PREVENT</i>
KBC	CAU кнопкой ОТКЛ АП на штурвале, если она включена	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the AFCS (if it has been switched) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel</i>	<i>SWITCH OFF</i>
KBC, KBC-2П	диспетчеру об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>To air traffic controller</i>	<i>REPORT</i>
KBC-2П	после четвертого разворота скорость до 255 км/ч	УМЕНЬШИТЬ
PIC-CP	<i>the speed down to 255 km/h after turning on final</i>	<i>DECREASE</i>
KBC-2П	от резервной системы внутренние (концевые) закрылки в посадочное положение	ДОВЫПУСТИТЬ
PIC-CP	<i>complete an extension of the inboard (outboard) flaps to the landing position by means of standby system</i>	<i>EXTEND</i>
KBC	при заходе на посадку скорости в соответствии с Таблицей 2	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the speeds represented at Table 2 at approach and landing</i>	<i>MAINTAIN</i>
KBC, KBC-БИ	после приземления реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, PIC-FE	<i>use engine thrust reversal, spoilers, and wheel braking after landing</i>	<i>APPLY</i>

If failure at an approach at configurations 10°/25° or 30°/40°:

При отказе при заходе на посадку в конфигурациях 10°/35° или 30°/40° :

KBC	самолет от крена и разворота	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from rolling and turning</i>	<i>PREVENT</i>
KBC	CAU, если она включена	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the AFCS, if it was switched on</i>	<i>SWITCH OFF</i>
KBC, KBC-2П	диспетчеру об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>To air traffic controller</i>	<i>REPORT</i>
KBC	решение о продолжении захода на посадку и посадке или уходе на второй круг	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about continuation of approach and landing or about go-around</i>	<i>MAKE</i>
KBC	при заходе на посадку скорости в соответствии с р.4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫДЕРЖИВАЙТЕ
PIC	<i>the speeds at the approach in accordance with p. 4 AFM for two operating engines.</i>	<i>MAINTAIN</i>
KBC	при уходе на второй круг ограничений по скорости полета и углу атаки	НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ
PIC	<i>while go-around do not exceed the speed and angle of attack limitations</i>	<i>DO NOT EXCEED</i>
KBC, KBC-2П	после приземления реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, PIC-CP	<i>use engine thrust reversal, spoilers and wheel braking after landing</i>	<i>APPLY</i>

If failure at go-around:

При отказе на этапе ухода на второй круг:

KBC	самолет от крена и разворота	УДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the aircraft from rolling and turning</i>	<i>PREVENT</i>

KBC, KBC-2П	диспетчеру об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>To air traffic controller</i>	<i>REPORT</i>
KBC	полет по кругу в ручном режиме в конфигурации, при которой произошел отказ	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>the traffic pattern in manual control mode in configurations of failing</i>	<i>PERFORM</i>
KBC	при полете по кругу ограничений по скорости полета и углу атак	НЕ ПРЕВЫШАЙТЕ
PIC	<i>the speed and angle of attack limitations when performing the traffic pattern</i>	<i>DO NOT EXCEED</i>
KBC-2П	после четвертого разворота от резервной системы внутренние (концевые) закрылки в посадочное положение	ДОВЫПУСТИТЕ
PIC-CP	<i>the inboard (outboard) flaps by means of standby system to the landing position after turn on final</i>	<i>EXTEND COMPLETELY</i>
KBC	при заходе на посадку и посадке поддерживайте скорости в соответствии с р.4 РЛЭ	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the speed at approach and landing in accordance with p. 4 AFM</i>	<i>MAINTAIN</i>
KBC, KBC-2П	после приземления реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, PIC-CP	<i>use engine thrust reversal, spoilers and wheel braking after landing</i>	<i>APPLY</i>

3.1.20. VANED POSITION OF THE AILERONS OF ONE OF THE SIDES (OR ONE OF THE SECTIONS) DUE TO MECHANICAL LINKAGE DISCONNECTION

AFM (5.7)

Failure features:

1. Insignificant jerk and drift of balance position of the control wheel from neutral position
2. Deterioration of roll response of the aircraft when deflecting the control wheel.

When detecting the failure:
3.1.20. ФЛЮГЕРНЕ ПОЛОЖЕННЯ ЕЛЕРОНІВ ОДНОГО БОРТУ (АБО ОДНІЄЇ З СЕКЦІЙ) ЧЕРЕЗ РОЗ'ЄДНАННЯ МЕХАНІЧНОЇ ПРОВОДКИ

РЛЭ (5.7.)

Признаки отказа:

1. Незначительный рывок и уход балансировочного положения штурвала из нейтрального положения
2. Ухудшение реакции самолета по крену при отклонении штурвала.

При обнаружении отказа:

KBC	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АЛ на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the AFCS (if it has been switched on) by pressing the A/P DISENG push button located on the control wheel</i>	<i>SWITCH OFF</i>
KBC, KBC-2П	диспетчеру об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>To air traffic controller</i>	<i>REPORT</i>
KBC	решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	<i>MAKE</i>
KBC	резких отклонений РВ	НЕ ДОПУСКАЙТЕ
PIC	<i>sharp deflections of the elevator</i>	<i>DO NOT ALLOW</i>
KBC	при завершении полета выхода самолета на угол атаки больше 9-10° по УАП (возможно кренение самолета)	НЕ ДОПУСКАЙТЕ
PIC	<i>on the flight completion prevent the angle of attack of the aircraft from exceeding of 9°...10 ° according to the angle-of-attack indicator (the aircraft rolling is possible)</i>	<i>PREVENT</i>
KBC	заход на посадку и посадку с закрылками, выпущенными в посадочное положение, на скоростях на 10 км/ч больших, рекомендованных п. 4 РЛЭ Ан-74ТК-100 для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНЯЙТЕ
PIC	<i>the approach and landing with flaps extended to the landing position, at the speed, exceeding by 10 km/h those recommended in p. 4 AFM for two operating engines</i>	<i>PERFORM</i>

3.1.21. BLOCKING OF THE LEFT OR RIGHT ELEVATOR

AFM (5.8)

Failure features:

1. Control wheel columns travel is impossible under the elevator control.
2. When flying in automatic control mode (AFCS), the illumination of the ОТКЛ АП - УСИЛИЕ and (or) ТАНГАЖОМ УПРАВЛЯЙ annunciators and the sounding of intermittent signal in headphones of the crew members is possible.

Crew operating procedures:

3.1.21. ЗАКЛИНУВАННЯ ОДНІЄЇ ПОЛОВИНИ КВ)

РЛЭ (5.8)

Признаки отказа:

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

Действия экипажа:

КВС-2П	по возможности исходный режим полет	СОХРАНЯТЬ
PIC-CP	<i>the initial flight conditions as far as possible</i>	MAINTAIN
КВС-2П	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC-CP	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel</i>	SWITCH OFF
КВС-2П	штурвалы рукояткой РУЛЬ ВЫСОТЫ. РАССОЕДИНЕНИЕ БОРТОВ. При этом загорается табло ШТУРВАЛЫ РАССОЕДИНЕНЫ	РАССОЕДИНИТЬ
PIC-CP	<i>the control wheels with the РУЛЬ ВЫСОТЫ. РАССОЕДИНЕНИЕ БОРТОВ knob. At this the ШТУРВАЛЫ РАССОЕДИНЕНЫ annunciator illuminates</i>	DISCONNECT
КВС	решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД о заклинивании РВ и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>To ATC about elevator blocking and your decision</i>	REPORT
КВС, КВС-2П	парируйте возмущение самолета, возникшее в период рассоединения управления, используйте триммер РВ	ПАРИРОВАТЬ
PIC, PIC-CP	<i>the aircraft disturbance generated at control wheel disconnecting, by the elevator trimmer tab</i>	COUNTERACT
КВС, КВС-2П	самолетом с рабочего места, имеющего исправную систему управления РВ	УПРАВЛЯТЬ
PIC, PIC-CP	<i>pilot the aircraft from the station with the operating elevator control system</i>	PERFORM
КВС	заход на посадку с закрылками, выпущенными на 10°/25°, на скоростях 240-255 км/ч	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>the approach with flaps extended to position of 10°/25° at the speed of 240...255 km/h</i>	PERFORM
КВС	при заходе на посадку и на выравнивании потребные отклонения штурвала по рулю высоты увеличиваются в 1,5-2 раза, будьте готовы к парированию кренящего момента (не допускайте перед выравниванием V _Y более 3 м/с, быстрого изменения режима работы двигателей)	БЫТЬ ГОТОВЫМ
PIC	<i>at the approach and flare the required control wheel travel of elevator should be increased in 1.5...2 times, be ready to counteract the roll moment (prevent the speed V_y from exceeding 3 m/sec of change of engine operating mode at the flare)</i>	BE READY
КВС	приземление (скорость приземления 220-235 км/ч)	ПРОИЗВЕСТИ
PIC	<i>the landing (landing speed is of 220...235 km/h)</i>	PERFORM
КВС, КВС-2П	после приземления реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, PIC-CP	<i>use engine thrust reversal, spoilers and wheel braking after landing</i>	APPLY

3.1.22. DISCONNECTION OF THE ELEVATOR CONTROL LINKAGE (FEATHERING ONE OF THE ELEVATOR SECTIONS)

AFM (5.9)

Failure features:

1. Deteriorated the aircraft response to the elevator deflection.
2. Increased elevator deflection for reaching the required acceleration
3. Appearance of roll moment at elevator deflections

When detecting the failure:
3.1.22. РОЗ'ЄДАННЯ ПРОВОДКИ УПРАВЛІННЯ КВ (ФЛЮГИРУВАННЯ ОДНІЄЇ З СЕКЦІЙ)

ПЛЭ (5.9)

Признаки отказа:

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

При обнаружении отказа:

KBC	решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about flight continuation or landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
KBC-2П	диспетчеру УВД о заклинивании РВ и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC- CP	<i>to the ATC about elevator blocking and your decision</i>	REPORT
KBC	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel if it was switched on</i>	SWITCH OFF
KBC	по возможности, исходный режим полета	СОХРАНЯТЬ
PIC	<i>the initial flight conditions as far as possible</i>	MAINTAIN
KBC	пилотирование плавным отклонением РВ с одновременным отклонением триммера РВ	ОСУЩЕСТВЛЯТЬ
PIC	<i>pilot the aircraft by deflecting the elevator smoothly with concurrent deflection of the elevator trimmer tab</i>	PERFORM
KBC	заход на посадку и посадку с закрылками, выпущенными на 10°/25°, на скоростях в соответствии с табл. 4.13 РЛЭ	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>perform the approach and landing with flaps extended to position of 10°/25° and speeds according to Table 4.13 AFM</i>	PERFORM
KBC	при заходе на посадку пониженную эффективность РВ (примерно в два раза) и не допускайте быстрого изменения скорости и режима работы двигателей	УЧИТЫВАТЬ
PIC	<i>at the approach be aware of the deteriorated elevator efficiency (approximately 50%), and do not allow quick changing of the speed and engine operating mode</i>	TO TAKE IN ACCOUNT
KBC	перед посадкой, до БЛРМ, на штурвале с помощью триммера давящие усилия 10-15 кгс (100-150 Н)	СОЗДАТЬ
PIC	<i>at landing, and before flying over approach middle marker (AMM), produce the control wheel pressure of 10-15 kgf (100-150 N) by the trimmer tab;</i>	PRODUCE
KBC	перед выравниванием V _y более 3 м/с и высокого выравнивания	НЕ ДОПУСКАТЬ
PIC	<i>the speed V_y from exceeding of 3 m/sec before flare and high altitude of the flare</i>	PREVENT
KBC, KBC-2П	после приземления реверс тяги двигателей, интерцепторы и торможение колес	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, PIC- CP	<i>use engine thrust reversal, spoilers and wheel braking after landing</i>	APPLY

NOTE:

In case of necessity of go-around be aware of the increased forces required for the control wheel deflecting.

ПРИМЕЧАНИЕ.

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

3.1.23. PERFORMING THE FLIGHT WITH FAILED GENERATORS

AFM (5.10)

Failure features:

1. ПЕРЕМ ТОК - ПРОВЕРЬ, ГЕНЕР1-ОТКЛ, ГЕНЕР 2-ОТКЛ annunciators illuminate.
2. ПИТАНИЕ ОТ АККУМ annunciator is blinking.

If failure:

KBC	решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the departure aerodrome or at the nearest aerodrome</i>	MAKE
Ш	потребители основной шины из состава навигационного комплекса	ВЫКЛЮЧИТЬ
FN	<i>the main bus loads of the navigation complex</i>	SWITCH OFF
KBC-2П	диспетчеру УВД о заклинивании РВ и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC- CP	<i>to the ATC about generators failure and your decision</i>	REPORT
KBC	секундомер в момент перехода на аварийную шину	ВКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>a stopwatch at the moment of selecting the emergency bus</i>	START
KBC	самолет в сторону ближайшего аэродрома	РАЗВЕРНУТЬ
PIC	<i>the aircraft towards the nearest aerodrome</i>	TURN

WARNING!

In the event of the generator failure, take into account that at the digital counter of the airspeed and Mach number indicator (IAS & M) the current value of is not indicated.

Considering that, perform the emergency descent to the altitude of 7800 m at the speed not exceeding the values listed in table given below.

3.1.23. ПОЛІТ З ГЕНЕРАТОРАМИ, ЩО ВІДМОВИЛИ

РЛЭ (5.10.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

ВНИМАНИЕ!

При отказе генераторов учитывайте, что на цифровой счетчике указателя скорости УСИМ-1 текущее значение числа "М" не индицируется.

В связи с этим экстренное снижение до высоты 7800 м выполняйте на скоростях, не превышающих значение V_{пр}, указанных в таблице далее по тексту.

KBC, KBC-БИ	ВСУ на высоте не больше 6000 м (со щитка аварийного запуска ВСУ)	ЗАПУСТИТЬ
PIC, PIC-FE	<i>The APU at the altitude, not exceeding 6000 m (from the APU emergency start panel)</i>	START UP
KBC	генератор ВСУ и трансформаторы 36 В	ВКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the APU generator and transformers of 36 V</i>	SWITCH ON
KBC	выключите и затем включите ВУ-6 № 1 и 2	ВКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>switch off and then switch on ВУ-6 No 1 and 2</i>	SWITCH ON
Ш	потребители основной шины из состава навигационного комплекса	ВКЛЮЧИТЬ
FN	<i>switch on the main bus loads of the navigation complex</i>	SWITCH ON

WARNING!

1. Failure of two generators results in de-energizing of all fuel pumps (fuel is being consumed by gravity). at this follow the instructions of p. 8.3, 4.7 AFM.

2. Take into account that batteries provide the power supplying of the loads connected with the emergency bus, for 30 min, considering two attempts of APU starting (start-crancling-start).

KBC посадку по рекомендациям, указанным в п. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей

PIC *the landing in accordance with recommendations of p. 4 for two operating engines*

ВЫПОЛНЯТЬ

PERFORM

ВНИМАНИЕ!

1. Отказ двух генераторов приводит к обесточиванию всех топливных насосов (выработка топлива производится самотеком), при этом руководствуйтесь рекомендациями п. 8.3, 4.7 РЛЭ.

2. Учитывайте, что аккумуляторные батареи обеспечивают питание потребителей, подключенных к аварийной шине, в течение 30 мин с учетом двух попыток запуска ВСУ.

Table 3

Высота, м <i>Altitude, m</i>	10 100	9 600	9 100	8 600	8 100	7 800
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	420	440	460	475	495	500

Таблица 3

3.1.24. FAILURE OF SPOILER NO. 6 (5) RETRACTION FROM EXTENDED POSITION

AFM (5.11)

Failure features:

1. Aircraft rolling towards the spoiler failed to retract.
2. Corresponding mnemonic index at the spoiler mnemonic panel does not go out.

If failure at en-route flight:

KBC	крен отклонением элеронов	ПАРИРУЙТЕ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons deflecting</i>	COUNTERACT
KBC	полет, при этом учитывайте увеличение расхода топлива до 5 %	ПРОДОЛЖИТЬ
PIC	<i>flight taking into account the increasing of fuel consumption up to 5 %</i>	CONTINUE
KBC	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the A/P DISENG push button located on the control wheel if it was switched on</i>	SWITCH OFF
KBC, Э	заход на посадку и посадку по рекомендациям р. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>the approach and landing in accordance with instructions of p. 4 AFM for two operating engines</i>	PERFORM

If failure at the approach:

KBC	крен отклонением элеронов	ПАРИРУЙТЕ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons deflecting</i>	COUNTERACT
KBC	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the A/P DISENG push button located on the control wheel if it was switched on</i>	SWITCH OFF
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
KBC, Э	при отказе в конфигурации $\delta_z = 0^\circ/0^\circ$ и $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ заход на посадку и посадку с $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ согласно подразд. 4.23	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>If failure at flap position of $\delta_{fl} = 0^\circ/0^\circ$ and $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$, perform the approach and landing at the flap position of $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$ in accordance with AFM Subsection 4.23</i>	PERFORM
KBC, KBC-2П	при отказе в конфигурации $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ до входа в глиссаду примите решение о доуборке закрылков до положения $\delta_z = 10^\circ/25^\circ$ (скорости захода на посадку и посадке выдерживайте согласно подразд. 4.23 РЛЭ) или продолжении захода с $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$	ПРИНЯТЬ
PIC, PIC- CP	<i>If failure at the flap position of $\delta_{fl} = 30^\circ/40^\circ$ before glide slope starting, make a resolve about completing the flap retraction up to the position of $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$ (maintain the speeds at the approach and landing in accordance with AFM Subsection 4.23) or continue the approach at the flap position of $\delta_{fl} = 30^\circ/40^\circ$</i>	MAKE
KBC, Э	при отказе на глиссаде заход на посадку и посадку с $\delta_z = 30^\circ/40^\circ$ по рекомендациям разд. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ПРОДОЛЖИТЬ
PIC, Cr	<i>If failure at glide slope, continue the approach and landing at the flap position of $\delta_{fl} = 30^\circ/40^\circ$ in accordance with instructions of AFM Section 4 for two operating engines</i>	CONTINUE

3.1.24. НЕПРИБИРАННЯ ІНТЕРЦЕПТОРА № 6 (5) З ВІДХИЛЕННОГО ПОЛОЖЕННЯ

РЛЭ (5.11.)

Признаки отказа:

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

При отказе в полете по маршруту:

3.1.25. DISCONNECTION OF THE CONTROL WHEEL COLUMNS

AFM (5.12)

Disconnection features:

1. ШТУРВАЛЫ РАССОЕДИНЕНЫ annunciator illuminates.
2. Absence of rigid connection and symmetry when travelling the control wheels

When disconnecting the control columns:

3.1.25. РОЗ'ЄДНАННЯ ШТУРВАЛЬНИХ КОЛОНОК

РЛЭ (5.12.)

Признаки рассоединения:

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

При рассоединении штурвалов:

KBC	CAU, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АЛ на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the A/P DISENG push button located on the control wheel if it was switched on</i>	SWITCH OFF
2П	штурвал в балансировочном положении	УДЕРЖИВАТЬ
CP	<i>the control wheel in the balance position.</i>	KEEP
2П	управлять тангажом только по команде KBC	ПОМОГАТЬ
CP	<i>in a pitch control by PIC's order only</i>	ASSIST
KBC	посадку на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме.	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the landing at the aerodrome of departure or at the nearest alternate aerodrome.</i>	PERFORM
KBC	Если отказ произошел в крейсерском полете, решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>When failing in cruise flight, make a resolve about flight continuation or landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the air traffic controller</i>	REPORT
KBC	управление самолетом выполняйте с места KBC в соответствии с р. 5.9 РЛЭ	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>pilot the aircraft from the PIC's station in accordance with p. 5.9 AFM</i>	PERFORM

3.1.26. BREAK IN SLAT TRANSMISSION SHAFTING

AFM (5.13)

Failure features:

1. УПР ПРЕДКР - ОТКАЗ, ПРЕДКРЫЛКИ АСИММ, , and master warning light (ЦСО) annunciators illuminate.
2. One side of mnemonic index on the mnemonic panel goes out.

If failure at take-off:

KBC	крен отклонением элеронов	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons deflecting</i>	COUNTERACT
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure</i>	REPORT
KBC	решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the aerodrome of departure or at the nearest alternate aerodrome</i>	MAKE
KBC	заход на посадку и посадку в ручном режиме с закрылками, выпущенными в положение 10°/25°, на скоростях, рекомендованных в табл. 5.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the approach and landing in manual mode with flaps extended to the position of 10°/25° at the speeds, recommended in Table 5.1 AFM</i>	PERFORM

If failure at the start of flap extension to position of $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$ and at flight with the flap position of $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$:

3.1.26. ОБРИВ ТРАНСМИСІЇ ПРЕДКРИЛКІВ

РЛЭ (5.13.)

Признаки отказа:

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

При отказе на взлете:

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

KBC	крен отклонением элеронов	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons deflecting</i>	COUNTERACT
KBC	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel if it was switched on</i>	SWITCH OFF
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>To the ATC about the failure</i>	REPORT
KBC	заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками, выпущенными в положение 10°/25°, на скоростях, рекомендованных в табл. 5.1 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>perform the approach and landing in manual mode with flaps extended to the position of 10°/25° at the speeds, recommended in Table 5.1 AFM</i>	PERFORM

If failure at the flap position $\delta_{fl} = 30^\circ/40^\circ$ at the approach:

При отказе в конфигурации $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ при заходе на посадку:

KBC	крен отклонением элеронов	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons deflecting</i>	COUNTERACT
KBC	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel if it was switched on</i>	SWITCH OFF
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>To the ATC about the failure</i>	REPORT

KBC	заход на посадку и посадку с $\delta z = 30^\circ/40^\circ$ в соответствии с рекомендациями, указанными в разд. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the approach and landing at the flap position of $\delta_{fl} = 30^\circ/40^\circ$ in accordance with instructions of AFM Section 4 for two operating engines</i>	PERFORM

If failure at go-around:

При отказе на этапе ухода на второй круг:

KBC	крен отклонением элеронов	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons deflecting</i>	COUNTERACT
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure</i>	REPORT
KBC, KBC-2П	полет по кругу с $\delta z = 10^\circ/25^\circ$.	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>the circuit flight at the flap position of $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$.</i>	PERFORM
KBC, KBC-2П	При необходимости закрылки до нулевого положения	ДОУБРАТЬ
PIC, PIC- CP	<i>Retract the flaps to the zero position if necessary</i>	RETRACT
KBC	заход на посадку и посадку с $\delta z = 10^\circ/25^\circ$ на скоростях, рекомендованных в Таблице 1	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>perform the approach and landing with flaps extended to the position of $\delta_{fl} = 10^\circ/25^\circ$ at the speeds, recommended in Table 1</i>	PERFORM

3.1.27. UNSIGNALLED FAILURE OF THE AIRSPEED INDICATOR IN PIC'S AND CO-PILOT'S STATIONS

AFM (5.14)

Failure features:

1. Reading divergence of the instrumental speed indications at УСИМ of the PIC or Co-pilot
2. Reading divergence of the instrumental speed indications at УСИМ of the PIC or Co-pilot and Flight Navigator's КУС-730/1100 (combined speed indicator) readings.

If failure:
3.1.27. НЕСИГНАЛІЗУЮЧА ВІДМОВА ІНДИКАЦІЇ ПРИБОРНОЇ ШВИДКОСТІ У КПС ТА 2П

РЛЭ (5.14.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure</i>	REPORT
КВС, 2П, Ш	установленные скорости по указателю истинной скорости УМС-П-ПБ (2П) и корректируете их по отсчету текущих показаний приборной скорости штурманом	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC, CP, FN	<i>the prescribed speeds according to the reading of the true airspeed indicator УМС-П-ПБ of Co-pilot station</i>	MAINTAIN
КВС, 2П, Ш	$\alpha_{\text{тек}}$ по УАП	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC, CP, FN	<i>observe the current angle of attack with the angle-of-attack and acceleration indicator</i>	CHECK
КВС-Ш	на глиссаде скорость по информации $V_{\text{пр}}$ от штурмана $\alpha_{\text{тек}}$ по УАП 5...6°	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC-FN	<i>the speed on a glide slope with information about the instrumental speed readings of navigator's station and current angle of attack of 5°...6° with reference to the angle-of-attack and acceleration indicator</i>	MAINTAIN

3.1.28. FAILURE OF TWO FLIGHT DIRECTOR INDICATORS

AFM (5.15)

Failure features:

1. АГ-СПРАВНИ, МГВ РЕЗЕРВ-ОТКАЗ,, master warning light (ЦСО), and АГ ЛЕВ ОТКАЗ (АГ ПРАВ ОТКАЗ) annunciators illuminate.
2. Appearance of "АГ" flag on the flight director indicator (ПКП) of the PIC or Co-pilot.
3. Intermittent audio signal sounds in headphones of the crew.
4. Warning indication of the automatic flight control system (AFCS) switching-off illuminates

If failure:

3.1.28. ВІДМОВА ДВОХ ОСНОВНИХ АВІАГОРИЗОНТІВ

РЛЭ (5.15.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

KBC	самолет по резервному авиагоризонту, сравнивая его показания с ДА-3Ш, и по курсовой системе	ПИЛОТИРОВАТЬ
PIC	<i>pilot the aircraft with reference to the ДА-3Ш, comparing its readings with readings of compass system</i>	PERFORM
KBC	отключение САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
PIC	<i>AFCS switching-off by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel and the director mode by pressing the ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ push button</i>	DUPLICATE
KBC	решение о посадке на ближайшей аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure</i>	REPORT
KBC	при отказе на глиссаде решение о продолжении захода на посадку в ручном режиме или уходе на второй круг	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about continuation of the approach in manual mode or of go-around If failure at glide slope</i>	MAKE

3.1.29. FAILURE OF ONE OF THE FLIGHT DIRECTOR INDICATORS AND AGP-74 STANDBY GYRO HORIZON

AFM (5.16)

If failure:
3.1.29. ВІДМОВА ОДНОГО З ОСНОВНИХ АВІАГОРИЗОНТІВ ТА РЕЗЕРВНОГО АВІАГОРИЗОНТА АГР-74

РЛЭ (5.16.)

При отказе:

KBC	CAU, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АЛ на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АЛ push button located on the control wheel if it was switched on</i>	<i>SWITCH OFF</i>
KBC	выведите самолет в горизонтальный полет без скольжения по ДА-30П и изменения курса по ПНП и РМИ	ВЫВЕСТИ
PIC	<i>the aircraft into the level flight without slipping and track changing using ДА-30П, according to readings of the horizontal situation indicator (ПНП) and radiomagnetic indicator (РМИ)</i>	<i>PULL</i>
KBC, 2П	исправный авиагоризонт, сравнивая показания авиагоризонтов и ДА-30П	ОПРЕДЕЛИТЬ
PIC, CP	<i>the serviceable artificial horizon by comparing readings of flight director indicator's and ДА-30П readings</i>	<i>DETERMINE</i>
KBC, KBC-2П	пилотирование самолета по исправному авиагоризонту, сравнивая его показания с ДА-30П	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>pilot the aircraft, using the serviceable artificial horizon comparing it's readings with ДА-30П</i>	<i>PERFORM</i>
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC-CP	<i>to ATC</i>	<i>REPORT</i>
KBC	решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	<i>MAKE</i>
KBC, KBC-2П	при появлении рассогласования на глиссаде в условиях отсутствия визуальной видимости - на второй круг, используя ДА-30П и исправный АГ	УЙТИ
PIC, PIC-CP	<i>at appearance of divergence at glide slope and under condition of visibility absence, go around using the serviceable artificial horizon and ДА-30П readings</i>	<i>GO AROUND</i>
KBC	при необходимости управление второму пилоту	ПЕРЕДАТЬ
PIC	<i>the control to the Co-pilot if necessary</i>	<i>TRANSFER</i>

3.1.30. FAILURE OF ONE OF THE FLIGHT DIRECTOR INDICATORS AND STANDBY VERTICAL GYRO

AFM (5.17).

Failure features:

1. АГ СРАВНИ, МГВ РЕЗЕРВ - ОТКАЗ, АГ ЛЕВ ОТКАЗ (АГ ПРАВ ОТКАЗ) annunciators illuminate.
2. "АГ" flag appears on the remained serviceable gyro horizon.
3. Warning indication of the automatic flight control system (AFCS) switching-off illuminates

If failure:

3.1.30. ВІДМОВА ОДНОГО З ОСНОВНИХ АВІАГОРИЗОНТІВ МГВ

РЛЭ (5.17)

Признаки отказа:

1. Горят табло АГ СРАВНИ, МГВ РЕЗЕРВ - ОТКАЗ, АГ ЛЕВ ОТКАЗ (АГ ПРАВ ОТКАЗ).
2. Выпадает бленкер "АГ" на оставшемся исправном авиагоризонте.
3. Загорание сигнализации об отключении САУ.

При отказе:

KBC	самолет в прямолинейный полет без скольжения по ДА-30П и АГР-74 и изменения курса по НПН и РМИ	ВЫВЕСТИ
PIC	<i>pull the aircraft into the level flight without slipping, according to the ДА-30П and АГР-74 readings</i>	APPLY
KBC, 2П	определите исправный авиагоризонт сравнением показаний авиагоризонта KBC (2П) с АГР-74 и ДА-30П	ОПРЕДЕЛИТЬ
PIC, CP	<i>serviceable artificial horizon by comparing the readings of artificial horizon of the PIC or Co-pilot with the АГР -74 and compass system readings.</i>	DETERMINE
KBC	отключение САУ кнопкой ОТКЛ АП на штурвале	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
PIC	<i>AFCS switching-off by pressing the ОТКЛ АП push button located on the control wheel</i>	DUPLICATE
KBC	директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the director mode by pressing the ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ</i>	SWITCH OFF
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
KBC	решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
KBC	при появлении рассогласования на глиссаде в условиях отсутствия визуальной видимости - на второй круг, используя ДА-30П и исправный АГ	УЙТИ
PIC	<i>at appearance of divergence at glide slope and under condition of visibility absence, go around using the serviceable artificial horizon and ДА-30П readings</i>	GO AROUND

3.1.31. ACTIVE FAILURE OF THE AFCS ROLL CHANNEL FOLLOWED BY THE SWITCHING-OFF BEING SIGNALLED

AFM (5.18)

Failure features:

1. Aircraft rolling
2. КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ annunciator illuminates

If failure:

3.1.31. АКТИВНА ВІДМОВА КАНАЛУ КРЕНА САК (САУ) З НАСТУПНИМ СИГНАЛІЗУЮЧИМ ВІДКЛЮЧЕННЯМ

РЛЭ (5.18.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

KBC	кренение самолета элеронами	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the aircraft rolling by the ailerons</i>	COUNTERACT
KBC-2П	САУ, если она была включена, кнопкой ОТКЛ АЛ на штурвале	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC- CP	<i>the automatic flight control system (AFCS) by pressing the ОТКЛ АЛ push button located on the control wheel</i>	SWITCH OFF
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
KBC	при отказе на высоте близко к ВПП решение о посадке или уходе на второй круг	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing or go-around If failure at the altitude close to the decision high (DH)</i>	MAKE

3.1.32. FAILURE OF THE HEADING INDICATION ON HORIZONTAL SITUATION INDICATOR (HSI) AND RADIOMAGNETIC INDICATOR (RMI)

AFM (5.19)

Failure features:

1. КУРС СИСТ № 1 - ОТКАЗ, КУРС СИСТ № 2-ОТКАЗ, КУРСЫ -ПРОВЕРЬ, ПСО, КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ annunciators illuminate.
2. "КС" indicator flags appear on the horizontal situation indicator (ПНП).

NOTE:

Failure is possible without annunciator illumination and flag appearance. In such cases the failure is detected as increased one-side deviation from the desired track (DTK) (over 5 km) on reference base of 250 km when determining the present position coordinates (POS).

Failure of course indication on horizontal situation indicator (ПНП and radiomagnetic indicator (РМИ) when approach

If failure:

3.1.32. ВІДМОВА ІНДИКАЦІЇ КУРСУ НА ПНП АБО РМИ

РЛЭ (5.19.)

Признаки отказа:

1. Загораються табло КУРС СИСТ № 1 - ОТКАЗ, КУРС СИСТ № 2-ОТКАЗ, КУРСЫ -ПРОВЕРЬ, ПСО, КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ.
2. Выпадают бленкеры "КС" на ПНП.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Отказ возможен без загорания табло и выпадания бленкеров, при этом отказ определяется по повышенному одностороннему уходу от ЛЗП (больше 5 км) на базе 250 км при определении ТКМС.

Отказ индикации курса на ПНП и РМИ при заходе на посадку

При отказе:

KBC	САУ кнопкой ОТКЛ АЛ на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the AFCS by pressing the ОТКЛ АЛ push button located on the control wheel and the director mode by pressing the ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ push button</i>	SWITCH OFF
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
KBC	решение о посадке на ближайший запасной аэродром, на котором обеспечивается посадка по метеорологическому минимуму с учетом происшедшего отказа	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest alternative aerodrome where landing is provided with meteorological minimum and occurred failure</i>	MAKE
2П, Ш	заход на посадку по возможности с использованием информации АРК - КУР	КОНТРОЛИРОВАТЬ
CP, FN	<i>the approach using APK - KYP relative bearing information if possible</i>	CHECK

3.1.33. DE-ENERGIZATION OF THE EMERGENCY BUS OF THE LEFT 27 V DISTRIBUTION PANEL (DP)

AFM (5.20)

Failure features:

1. A lot of yellow annunciators come on, and master warning light (ЦСО) at the PIC's station does not come on.
2. ЛЕВ ДВИГ - ПЕРЕГРЕВ annunciator illuminates, the readings of the indicator of the throttle lever position of both engines, the readings of the left engine oil quantity and the readings of the temperature indicator fall down to zero at the normal engine operating.
3. Appearance of all warning flags on the left horizontal situation indicator (ПНП), and all warning flags on УСИМ (airspeed and Mach number indicator), and warning flag "H" on PIC's cabin altitude indicator УВ-75-15ПБ..
4. Indication of АРК № 1 (automatic director finder) on the horizontal situation indicator (ПНП) and radio-magnetic indicator (РМИ) is absent.
5. Heating of the left pitot tube is absent.
6. Appearance of the heading warning "КС" flag on the horizontal situation indicator (ПНП) and "АГ" flag at the left flight director indicator (ПКП).

When the deenergizing:

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	to the ATC	REPORT
КВС, КВС-2П	посадку на ближайшем аэродроме в соответствии с рекомендациями р. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ПРОИЗВЕСТИ
PIC, PIC- CP	the landing at the nearest aerodrome in accordance with recommendations of p.4 AFM for both operating engines	PERFORM

WARNING!
When flying and landing consider that:

- air bleed from the left engine to A/ICE system is absent;
- signalling about slat and stabilizer deflector position at the wing high-lift devices mnemonic panel is absent;
- signalling about rudder gear transmission ratio and aileron trimming tab control position is absent;
- signalling about the remaining fuel reserve is absent, fuel pumps of third consumed tank are inoperative (no. 2 - for the right half-wing and no. 1 - for the left half-wing);
- at the approach the automatic director finder (ADF no. 1, and "КУРС МП-70" No. 1 do not operate, the information about passing the marker beacons is absent;
- at the approach the left light does not extend and the taxi lighting is absent;
- the left engine thrust reverser does not operate;
- "ОПАСНО-ЗЕМЛЯ" warning is absent;
- in icing conditions the "ДИНАМИКА" valve (pilot selector valve) should be set to the "РЕЗЕРВ" position;
- internal connection by interphone is absent.

3.1.33. ЗНЕСТРУМЛЕННЯ АВАРІЙНОЇ ШИНИ ЛІВОГО РУ 27В

РЛЭ (5.20.)

Признаки отказа:

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

При обесточивании:
ВНИМАНИЕ!
При полете и посадке учитывайте, что:

- нет отбора воздуха на ПОС от левого двигателя;
- нет сигнализации положения предкрылков и дефлекторов стабилизатора на мнемотабло механизации;
- нет сигнализации положения КШ РН и управления триммером элеронов;
- нет сигнализации резервного остатка топлива, не работают топливные насосы третьей очереди (№ 2 - правого полукрыла и № 1- левого полукрыла);
- при заходе на посадку не работают АРК № 1, "КУРС МП-70" № 1 и нет информации о пролете маркерных маяков;
- при заходе на посадку не выдвигается левая фара и нет рулежного освещения;
- не работает реверс левого двигателя;
- нет сигнализации "ОПАСНО-ЗЕМЛЯ";
- в условиях обледенения кран " ДИНАМИКА" должен быть установлен в положение "РЕЗЕРВ";
- нет внутренней связи по СПГС.

3.1.34. DE-ENERGIZATION OF TWO MAIN BUSES TR1 AND TR2 OF 36 V DISTRIBUTION PANEL (DP)

AFM (5.21)

Failure features:

1. ПЕРЕМ ТОК ПРОВЕРЬ, ЦСО, ТР1 ОТКЛ, ТР2 ОТКЛ, КУРС СИСТ № 2 -ОТКАЗ, КУРСЫ ПРОВЕРЬ, КРЕНОМ УПРАВЛЯЙ annunciators and other consumer annunciators illuminate.
2. Appearance of the heading warning "КС" flags on the horizontal situation indicator (ПНП).

When the de-energizing the two main buses, take into account that the following systems do not operate:

- right horizontal situation indicator (ПНП);
- indication of M number and Vmax allowable УСИМ indication;
- "КУРС - МП » (half-complement No. 2);
- compass system (right half-complement);
- the automatic flight control system (AFCS);
- direction indicator on right ДА-30П;
- БКК-18;
- the automatic director finder (АРК) No. 2;
- the navigation computer system (НВС);
- the air data system (СВС);
- Short Range Radio Navigation System (РСБН "Beep-M");
- Long Range Radio Navigation System (РСДН А-723);
- "Буран-74";
- the vertical gyro МГВ (right and standby);
- ОСВЭ.

If failure:

3.1.34. ЗНЕСТРУМЛЕННЯ ДВОХ ОСНОВНИХ ШИН ТР1 ТА ТР2 РУ 36 В

РЛЭ (5.21.)

Признаки отказа:

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

При обесточивании двух основных шин учитывайте, что не работают:

- ПНП левый, правый и штурмана;
- индикация числа М и Vmd УСИМ;
- "КУРС - МП" № 2 ;
- курсовая система (правая);
- САУ;
- указатель поворота на правом ДА-30П;
- БКК-18;
- АРК № 2 ;
- НВС;
- СВС;
- РСБН "Beep-M";
- РСДН А-723;
- "Буран-74";
- МГВ (правая и резервная);
- ОСВЭ.

При отказе:

KBC	САУ кнопкой ОТКЛ АЛ на штурвале и директорный режим кнопкой ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the AFCS by pressing the ОТКЛ АЛ push button located on the control wheel and the director mode by pressing the ОТКЛ ДИРЕКТОР УПРАВЛ push button</i>	SWITCH OFF
KBC	решение о посадке на ближайший запасной аэродром	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome and report to the AT controller about failure and your decision</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
KBC, Ш	пилотируете самолет с использованием курсовой системы №1, АРК №1, РСДН (ввод данных вручную), КУРС МП №1	ПИЛОТИРОВАТЬ
PIC, FN	<i>pilot aircraft using compass system No. 1, the automatic director finder АРК №1, Long Range Radio Navigation System (РСДН) (insert data manually), "КУРС- МП" No. 1</i>	PERFORM
KBC, Э	произведите посадку в соответствии с рекомендациями р. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>the landing in accordance with recommendations of p. 4 AFM for two operating engines</i>	PERFORM

3.1.35. THE OUTBOARD FLAPS CANNOT BE RETRACTED IN THE MAIN AND STANDBY CONTROL MODES

AFM (5.22)

Failure features:

1. КОНЦ ЗАКР - ОТКАЗ УПР, ЦСО. annunciators illuminate.
2. Limiters of the maximum allowable speed do not change.
3. Limiters do not change when retracting the rudder gear ratio mechanisms into the enroute configuration.
4. Pilot's perceptions.

If failure:
3.1.35. НЕ ПРИБИРАЮТСЯ КІНЦЕВІ ЗАКРИЛКИ ПРИ ОСНОВНОМУ ТА РЕЗЕРВНОМУ РЕЖИМАХ УПРАВЛІННЯ

РЛЭ (5.22)

Признаки отказа:

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

При отказе:

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
КВС	решение о посадке на аэродроме вылета или ближайшем запасном аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	a resolve about landing at the aerodrome of departure or at the nearest alternate aerodrome	MAKE
КВС	полет на запасной аэродром в соответствии с рекомендациями табл. 7.4 РЛЭ, не превышая скорости 345 км/ч	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	the flight at the alternate aerodrome according to recommendations in Table 7.4 AFM not exceeding the speed of 185 kts	PERFORM
КВС, Э	заход на посадку и посадку выполняйте с закрылками в конфигурации 10°/19°	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	the approach and landing with the flap position of 10°/19°	PERFORM
КВС	величину скорости захода на посадку выдерживайте согласно табл. 4.13 РЛЭ	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	the approach speed in accordance with Table 4.13 of AFM	MAINTAIN

When performing go-around:
При уходе на второй круг:

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	To ATC	REPORT
КВС, Э	уход на второй круг и полет по кругу с закрылками в конфигурации $\delta_z = 10^\circ/40^\circ$ на скорости 175...225 км/ч	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC, Cr	the go-around and circuit flight with flaps being in position of $\delta_{fl} = 10^\circ/40^\circ$ and the speed of 175...225 km/h	PERFORM
КВС-2П	после четвертого разворота выпустите внутренние закрылки в положение 30°	ВЫПУСТИТЬ
PIC- CP	the inboard flaps to position of 30° after the turn on final	EXTEND
КВС, Э	заход на посадку в посадку выполните с закрылками 30°/40° в соответствии с рекомендациями п. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	the approach and landing with the flap position of 30°/40° in accordance with the recommendations of p. 4 AFM for two operating engines	PERFORM

3.1.36. ABSENCE OF VISIBILITY THROUGH WINDOW FROM THE PIC'S STATION

AFM (5.23)

Failure features:

Deterioration of visibility through the window.

If failure:

3.1.36. ВІДСУТНІСТЬ ВИДИМОСТІ ЧЕРЕЗ СКЛО З МІСЦЯ КПС

РЛЗ (5.23.)

Признаки отказа:

Отсутствие видимости через стекло.

При отказе:

KBC	решение о продолжении полета	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a solution about continuing of the flight</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>To ATC</i>	REPORT
KBC	меры по выходу из зоны обледенения, выключите обогрев левого стекла	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>take steps to leave the icing zone, switch on the cockpit left glass heating</i>	APPLY
KBC	при невозможности очистить стекло перед посадкой на высоте круга на Vz.п. при $\delta f = 30^\circ/40^\circ$ наддув кабины самолета	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>In case of impossibility to clean the cockpit glass before landing at the altitude of circle at Vapp when $\delta f = 30^\circ/40^\circ$ turn off the cockpit boost</i>	TURN OFF
KBC, 2П	если стекло очистить не удалось, заход на посадку используя для обзора открытую форточку	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, CP	<i>In case of impossibility to clean the cockpit glass perform an approach and landing using opened the sliding window shutter to get visibility</i>	PERFORM
2П	контроль за скоростью и управлением двигателями	ОСУЩЕСТВЛЯЕТ
CP	<i>speed and engine control</i>	PERFORM
2П	командира о положении самолета относительно ВПП по приборам о крене	ИНФОРМИРУЕТ
CP	<i>the commander about the position of the aircraft relative to the runway using instruments about roll</i>	INFORMING

3.1.37. FAILURE OF THE LEFT HYDRAULIC SYSTEM AND STANDBY HYDRAULIC PUMP DUE TO THE OPERATING FLUID LOSS

AFM (5.24)

Failure features:

1. ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ; БУСТ - НЕТ ДАВЛ ЛЕВ ГС; ВЕНТИЛЬ РЕВЕРСА ОТКРОЙ; ЦСО; ГИДРОСИСТ ЛЕВ - ОТКАЗ. annunciators illuminate.
2. НАСОС - ЛЕВЫЙ annunciators are going out.
3. Mnemonic table lights which indicate a pressure presence behind the left pump and left hydraulic system, and a presence of the left hydraulic reservoir pressurization, is going out.
4. Quantity of operating fluid in the left hydraulic reservoir decreases (according to the indicator).
5. Pressure in the left hydraulic system (according to the indicator) decreases.
6. НС ГИДРО - ОТКАЗ. annunciator illuminates when switching on a standby hydraulic pump.

WARNING!

Perform go-around when illuminating the "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" annunciator at glide slope above the altitude of 60 m to do this, set the engines to the take-off power conditions with concurrent retraction of flaps to the position of 10°/25° and increasing the speed by 10-15 km/h, do not retract the landing gear.

Determine the failure nature at climb or traffic pattern altitude and proceed as specified in the flight manual instructions for corresponding failure.

When illuminating the annunciator at the altitude below 60 m, perform the landing in accordance with recommendations of p.4 AFM for two operating engines (at this, serviceability of hydraulic system consumers required for landing, is provided).

Take into account that the following systems are not operating:

- PIC's windscreen wiper;
- control of spoilers No. 4 and 6;
- nose wheel steering;
- main control of landing gear retraction and extension;
- main and standby control of slats;
- standby control of outboard flaps;
- main and standby control of stabilizer deflector;
- main and standby control of inboard flaps.

In addition, the main channels of rudder drive and elevator left section drive, and the standby channel of the elevator right section drive do not operate, but these facts have no influence on serviceability of the mentioned drives.

3.1.37. ВІДМОВА ЛІВОЇ ГІДРОСИСТЕМИ ТА МЕРЕЖІ НАСОСНОЇ СТАНЦІЇ ЧЕРЕЗ ВТРАТУ РІДИНИ

РЛЭ (5.24.)

Признаки отказа:

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

ВНИМАНИЕ!

При загорании табло "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" на глиссаде до высоты 60 м уходите на второй круг, для чего установите двигателям взлетный режим с одновременной уборкой закрылков в положение 10°/25° и разгоном скорости на 10-15 км/ч, шасси не убирайте.

При наборе высоты или на высоте круга определите характер отказа и выполняйте указания РЛЭ для соответствующего отказа.

При загорании табло на высоте ниже 60 м выполняйте посадку в соответствии с рекомендациями разд. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей (при этом работоспособность потребителей гидросистемы, необходимых для посадки, обеспечивается).

Учитывайте, что не работают:

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

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

If failure:

При отказе:

KBC, KBC-БИ	переключатель КРАН КОЛЬЦЕВ в положение ЗАКР	УСТАНОВИТЬ
PIC, PIC-FE	<i>the КРАН КОЛЬЦЕВ switch to the ЗАКР position</i>	SET
KBC, KBC-БИ	вентиль сети реверса	ОТКРЫТЬ
PIC, PIC-FE	<i>the valve of reverser line</i>	OPEN
KBC	решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродром. При этом учитывайте, что нормальное функционирование правой гидросистемы при дозаправке из дополнительной емкости обеспечивается в течение 4,5 ч	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about flight continuation or landing at the nearest aerodrome. Take into account that normal functioning of the right hydraulic system at refuelling from additional reservoir is provided for 4,5 hours</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure and your decision</i>	REPORT
KBC, 2П, KBC-БИ	контролируйте в полете количество жидкости в правом гидробаке	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC, CP, PIC-FE	<i>observe in flight the fluid quantity in the right hydraulic reservoir</i>	CHECK
KBC, 2П, KBC-БИ	при уменьшении уровня до 3-9 л бак из резервной емкости до 13 л	ДОЗАПРАВИТЬ
PIC, CP, PIC-FE	<i>when decreasing the level down to the level of 3...9 l, refuel the reservoir from the reserve tank up to the level of 13 l</i>	REFUEL
Разрешается производить дозаправку вплоть до третьего разворота. При невозможности дозаправить гидробак до уровня 9 л застопорите 1-е звено РН (см. "Отказ левой и правой ГС") <i>It is allowable to refuel until a turning on to the base leg. At the impossibility of refuelling the hydraulic reservoir up to the level of 9 l, lock the first rudder link (see "Failure of the left and right hydraulic system")</i>		
KBC, Э	заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями разд. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей с учетом следующего:	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>the approach and landing in accordance with instructions of p.4 AFM for both operating engines, take the following into account:</i>	PERFORM
KBC, Э	САУ кнопкой ОТКЛ АП	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, Cr	<i>the AFCS by the ОТКЛ АП push button</i>	SWITCH OFF
KBC, Э	выпуск шасси от резервной системы	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>retract the landing gear from standby system</i>	PERFORM
KBC, Э	после четвертого разворота перед входом в глиссаду на скорости 270-315 км/ч рычагом основного управления выпустите концевые закрылки в посадочное положение в два приема с таким расчетом, чтобы при выпуске закрылков в положение 0°/25° скорость достигла 250-285 км/ч, а в конце выпуска закрылков (0°/40°) 220-255 км/ч	ВЫПУСТИТЬ
PIC, Cr	<i>after the turn on final and before glide slope at the speed of 270-315 km/h, extend the flaps to the landing position by the main control lever. Perform it as a sequence of two events: extend the flaps to the position of 0°/25°; at that you should decrease the speed to 250-285 km/h at the completion of flap retracting; then extend the flaps to the position of 0°/40°; at that you should decrease the speed to 220-255 km/h at the completion of flap retracting</i>	EXTEND
KBC, Э	скорости согласно Таблице 4	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC, Cr	<i>the speed in accordance with Table 4</i>	MAINTAIN
KBC, Э	при посадке плавно	ПИЛОТИРОВАТЬ

<i>PIC, Cr</i>	<i>when landing, pilot the aircraft smoothly</i>	<i>PERFORM</i>
КВС, Э	при наличии бокового ветра перед приземлением полностью угол упреждения	УСТРАНИТЬ
<i>PIC, Cr</i>	<i>at the presence of cross- wind eliminate the drift correction angle completely before the landing</i>	<i>ELEMINATE</i>
КВС, Э	после приземления плавно опустите переднюю опору шасси	ОПУСТИТЬ
<i>PIC, Cr</i>	<i>lower the nose wheel smoothly after the landing</i>	<i>PERFORM</i>
КВС, Э	направление на пробеге отклонением РН и элеронов и асимметричным торможением колес шасси во второй половине пробега	ВЫДЕРЖИВАТЬ
<i>PIC, Cr</i>	<i>at the landing ground run, maintain a heading of the aircraft by the rudder and ailerons deflections and asymmetrical wheel braking at the second stage of landing run</i>	<i>MAINTAIN</i>
КВС, Э	после остановки самолета переключатель РЕВЕРС И АВАР ТОРМ в положение ОТ ГИДРО ПРАВ	УСТАНОВИТЬ
<i>PIC, Cr</i>	<i>set the РЕВЕРС И АВАР ТОРМ switch to the ОТ ГИДРО ПРАВ position.</i>	<i>SET</i>
КВС, Э	реверс двигателей	ВЫКЛЮЧИТЬ
<i>PIC, Cr</i>	<i>the engine thrust reverse</i>	<i>SWITCH OFF</i>
КВС, Э	ВПП, выполняя развороты асимметричным торможением колес и изменением режима работы двигателей	ОСВОБОДИТЬ
<i>PIC, Cr</i>	<i>the runway by turning the aircraft with asymmetrical wheel braking and changing the engine operating conditions</i>	<i>CLEAR</i>

Table 4

Таблица 4

Этапы полета <i>Flight stages</i>	Скорость, км/ч, при посадочных массах, т <i>Speed (km/h), at the landing masses (t)</i>					
	22	26	30	33	34,5	35,5
Заход на посадку <i>Approach</i>	196	210	230	245	250	255
Приземление <i>Landing</i>	165	180	200	215	220	225

WARNING!

Perform go-around, if necessary, at the speed of 195-255 km/h and flap position of 0°/40°. Do not change the flaps position in circuit flight.

NOTES:

1. If failure at take-off run perform the approach and landing at the aerodrome of departure or the nearest alternate aerodrome with flap position of 10°/25°. Maintain the speed at the approach and landing in accordance with AFM An=74TK-100 Table 4.13.
2. At the landing run the shaking of the nose landing gear is possible, but this fact does not provoke a yawing of the aircraft and does not complicate the maintaining of the aircraft heading at the landing run

ВНИМАНИЕ!

Уход на второй круг, при необходимости, выполняйте на скорости 195-255 км/ч при конфигурации закрылков 0°/40°. При полете по кругу положение закрылков не изменяйте.

ПРИМЕЧАНИЯ:

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

3.1.38. FAILURE OF THE LEFT AND RIGHT HYDRAULIC SYSTEMS DUE TO THE OPERATING FLUID LOSS

AFM (5.25)

When failing the left and right hydraulic systems, the aircraft piloting is accompanied by increased forces in longitudinal channel (unpowered control) with margin of longitudinal stability decreased by 2-2.5 times at the approach. The lateral controllability is decreased due to the spoiler - ailerons failure, and the rudder effectiveness is decreased significantly. Pilot the aircraft with the automatic flight control system (AFCS) being switched off.

The approach at the flap position of 30°/0° and extended slats requires the accurate piloting, especially at the aft center-of-gravity position in order to avoid the aircraft longitudinal swinging.

Failure features:

1. ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ; 1-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП; ГИДРОСИСТ ЛЕВ - ОТКАЗ; ГИДРОСИСТ ПРАВ - ОТКАЗ; ВЕНТИЛЬ РЕВЕРСА ОТКРОЙ. annunciators illuminate.
2. НАСОС-ЛЕВЫЙ; НАСОС-ПРАВЫЙ annunciators go out. Mnemonic table lights, which indicate the pressure presence behind the left and right pumps in the left and right hydraulic systems, and pressurization in the left and right reservoirs, go out.
3. Fluid quantity in the left and right hydraulic reservoirs (according to the indicators) is decreasing.
4. Pressure in the left and right hydraulic systems is decreasing (according to the indicators).

WARNING!

When illuminating the "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" annunciator at a glide slope with altitude below 60 m, perform go around. To do this, set the engines to the take-off power conditions with concurrent retracting of flaps to the position of 10°/25° and increasing the speed by 10-15 km/h; do not retract the landing gear.

At climb or circle flight altitude, determine the failure nature and proceed as specified in the AFM for corresponding failure.

When illuminating the annunciator at the altitude below switch on the standby hydraulic pump by the "НС" switch and set the "РЕВЕРС И АВАР ТОРМ" switch to the "ОТ НС" position.

Perform the landing in accordance with instructions of p. 4 AFM for two operating engines.

Take into account that the following systems are not operating:

- powered rudder control;
- powered elevator control;
- control of spoilers No. 3-6;
- main and standby control of the outboard flaps;
- main control of inboard flaps;
- main and standby control of stabilizer deflector;

3.1.38. ВІДМОВА ЛІВОЇ ТА ПРАВОЇ ГІДРОСИСТЕМИ ЧЕРЕЗ ВТРАТУ РІДИНИ

РЛЭ (5.25.)

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

Заход на посадку при положении закрылков 30°/0°, предкрылки выпущены, требует точного пилотирования, особенно при задних центрофках, во избежание продольной раскачки самолета.

Признаки отказа:

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

ВНИМАНИЕ!

При загорании табло "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" на глиссаде до высоты 60 м уходите на второй круг, для чего установите двигателям взлетный режим с одновременной уборкой закрылков в положение 10°/25° и разгоном скорости на 10-15 км/ч, шасси не убирайте.

При наборе высоты или на высоте круга определите характер отказа и выполняйте указания РЛЭ для соответствующего отказа.

При загорании табло на высоте ниже 60 м включите насосную станцию выключателем "НС" и установите переключатель "РЕВЕРС И АВАР ТОРМ" в положение "ОТ НС".

Посадку выполните в соответствии с рекомендациями p. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей.

Учитывайте, что не работают:

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

- main wheel braking;
- main control of slats;
- main and standby control of the landing gear retraction and extension;
- Co-pilot's windshield wiper.

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

NOTE.

The slats, standby control of inboard flaps, nose wheel steering and PIC's windshield wiper are operating with the standby hydraulic pump supply.

When illuminating the 1-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП annunciator:

ПРИМЕЧАНИЕ.

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

При загорании табло 1-е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП:

KBC, 2П	1-е звено РН, для чего:	ЗАСТОПОРИТЬ
PIC, CP	<i>the first rudder section, proceeding as follows:</i>	LOCK
KBC, 2П	педали нейтрально	УСТАНОВИТЬ
PIC, CP	<i>pedals into neutral position</i>	SET
KBC, 2П	вручную питание бустеров РН и РВ от левой и правой гидросистем выключателем на центральном пульте.	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	<i>switch-off manually the power supply of rudder and elevator actuators from the left and right hydraulic systems by the switch on the center pedestal</i>	SWITCH-OFF

WARNING!

The "ПЕДАЛИ-В НЕЙТРАЛЬ" annunciator illuminates after the boosters switching-off, if the first rudder section is not locked.

Deflect the pedals up to 1/4-1/3 of their maximum travel near the neutral position.

Make sure that the first rudder section is locked by observing the absence of the arrow deflection in the section position indicator, the "1-Е ЗВЕНО РН ЗАСТОП" annunciator illuminating, and the "1-Е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП" and "ПЕДАЛИ-В НЕЙТРАЛЬ" annunciators going out.

If failure of the left and right hydraulic system:

ВНИМАНИЕ!

После отключения бустеров при нестопорении 1-го звена РН загорается табло "ПЕДАЛИ-В НЕЙТРАЛЬ".

Выполните вблизи нейтрали отклонение педалей до 1/4-1/3 максимального хода.

Убедитесь в стопорении 1-го звена РН по отсутствию перемещения стрелочного указателя индикатора его положения, загоранию табло "1-Е ЗВЕНО РН ЗАСТОП" и погасанию табло "1-Е ЗВЕНО РН НЕ ЗАСТОП" и "ПЕДАЛИ-В НЕЙТРАЛЬ".

При отказе левой и правой гидросистем:

KBC	переключатель КРАН КОЛЬЦЕВ в положение ЗАКР	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>the КРАН КОЛЬЦЕВ switch to the ЗАКР position</i>	SET
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД и примите решение о посадке на ближайший запасной аэродром, если на основном аэродроме условия посадки близкие к метеоминимуму	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC and make a resolve about landing at the nearest alternate aerodrome if the landing conditions of the regular aerodrome are near meteorological minimum</i>	REPORT
KBC, KBC-2П	перед заходом на посадку, при возможности, переднюю центровку	СОЗДАТЬ
PIC, PIC- CP	<i>Before the approach provide the forward centre-of-gravity position if possible</i>	PROVIDE
KBC-БИ	вентиль сети реверса	ОТКРЫТЬ
PIC-FE	<i>the valve of the engine thrust reverser system</i>	OPEN
KBC-БИ	шасси от механической системы и подтяните створки основных опор шасси с помощью лебедок (время выпуска шасси - 1 мин, закрытие створок – до 5 мин)	ВЫПУСТИТЬ
PIC-FE	<i>the landing gear using the mechanical system and hoist the doors of the main landing gears by means of winches (landing gear extension interval is 1 minute, doors closing interval - up to 5 minutes)</i>	EXTEND
KBC, KBC-2П	После третьего разворота насосную станцию	ВКЛЮЧИТЬ

PIC, PIC- CP	After turning to the base leg, switch on the standby hydraulic pump	APPLY
KBC, KBC-2П	на скорости 270-315 км/ч выпустите от резервной системы предкрылки	ВЫПУСТИТЬ
PIC, PIC- CP	at the speed of 270-315 km/h extend the slats by means of the standby system	EXTEND
KBC, KBC-2П	Перед входом в глиссаду на скорости 250-285 км/ч от резервной системы внутренние закрылки в положение 30°/0° с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220-255 км/ч. При выпуске закрылков обеспечивайте балансировку самолета триммером РВ	ВЫПУСТИТЬ
PIC, PIC- CP	Before the glide slope starting at the speed of 250-285 km/h extend the inboard flaps by means of standby system to the position of 30°/0° providing the speed of 220-255 km/h at the completion of flap extension. Provide aircraft balancing at the flaps extension by means of the elevator trimming tab	EXTEND
KBC, Э	заход на посадку и посадку при конфигурации закрылков 30°/0° в соответствии с рекомендациями разд. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей с учетом следующего:	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	the approach and landing with flap position of 30°/0° in accordance with recommendations of p. 4 AFM for two operating engines, and taking the following into account:	PERFORM
KBC, Э	скорость при заходе на посадку и посадке согласно Таблице 4 (при $V_{з.п.а} = 7,5-8,5^\circ$ по УАП, а при $V_{пос} \leq 11^\circ$)	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC, Cr	the speed at approach and landing in accordance with Table 4 (at $V_{approach} \alpha = 7.5-8.5^\circ$ at APC, and at $V_{landing} \alpha \leq 11^\circ$)	MAINTAIN
KBC, Э	пилотирование и управление двигателями плавно во избежание непреднамеренной раскачки и взмывания самолета перед приземлением.	ВЫПОЛНЯТЬ
PIC, Cr	piloting and control the engines smoothly in order to avoid the unintentional aircraft swinging and ballooning before the landing.	PERFORM
KBC, Э	при наличии бокового ветра перед приземлением полностью угол упреждения;	УСТРАНИТЬ
PIC, Cr	At the presence of cross wind eliminate the drift correction angle completely before landing;	APPLY
KBC, Э	направление на пробеге отклонением РН, элеронами управлением передней опоры шасси с помощью педалей	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC, Cr	the aircraft heading at the landing run by the rudder deflection, ailerons, and nose wheel steering by means of pedals	MAINTAIN
KBC, Э	аварийное торможение со скорости 80 км/ч	НАЧАТЬ
PIC, Cr	emergency braking at the speed of 80 km/h	START
KBC, Э	в конце пробега переключатель РЕБЕРС И АВАР ТОРМ в положение ОТ НС	УСТАНОВИТЬ
PIC, Cr	at the end of the landing run set the РЕБЕРС И АВАР ТОРМ switch to the ОТ НС position	SET
KBC, Э	реверс двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ
C, Cr	the engine thrust reverser	SWITCH OFF
KBC, Э	после освобождения ВПП самолет аварийным торможением	ОСТАНОВИТЬ
PIC, Cr	after cleaning the runway, stop the aircraft by emergency braking	APPLY
KBC, Э	насосную станцию	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC, Cr	the standby hydraulic pump.	SWITCH OFF

WARNING!

1. Perform go-around, if necessary, at the speed of 195-255 km/h and flap position of 30°/0° (In this case the aircraft has deteriorated longitudinal stability). Do not change flap position at the circuit flight. Switch off the standby hydraulic pump at the circuit flight altitude.

ВНИМАНИЕ!

1. Уход на второй круг, при необходимости, выполняйте на скорости 195-255 км/ч при конфигурации закрылков 30°/0° (при этом самолет обладает ухудшенной продольной устойчивостью). При полете по кругу положение

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 2. If failure at the take-off and before cleaning the high lift devices maintain the speeds at the approach and landing in accordance with AFM table 4.13 with these speeds increasing by 10 km/h. 3. The maximum permissible duration of continuous operation of the pumping station is 15 minutes. 4. After continuous operation of the pumping station for 15 minutes at the air temperature $\geq 30^{\circ}\text{C}$, write down the date, conditions and circumstances of the flight in the logbook. Further operation of the pumping station after operation in the specified mode is prohibited | <p>закрылков не изменяйте. На высоте круга выключите НС.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. При отказе на взлете до уборки механизации выполните посадку на аэродроме вылета при конфигурации закрылков $10^{\circ}/19^{\circ}$. Скорости захода на посадку и приземления выдерживайте согласно табл. 4.13 РЛЭ с увеличением их на 10 км/ч. 3. Максимально допустимая продолжительность непрерывной работы насосной станции - 15 мин. 4. После непрерывной работы насосной станции в течение 15 мин при т.н.в. $\geq 30^{\circ}\text{C}$ запишите в бортовой журнал дату, условия и обстоятельства полета. Дальнейшая эксплуатация насосной станции после работы на указанном режиме запрещается. |
|--|---|

3.1.39. FAILURE OF FUEL USE FROM THE SECOND FUEL CONSUMED TANK (FAILURE OF THE SHUTOFF VALVE)

AFM (5.26)

Failure features:

1. Switch-light of the second consumed tank valve goes out
2. Mnemonic scheme line of the second consumed pump of this half-wing goes out.
3. Readings of fuel use from the second consumed tank with the failed valve are absent at the fuel quantity indicator.
4. Decreasing of fuel quantity in the third consumed tank of this half-wing. (РЕЗЕРВ ОСТАТОК ТОПЛ, ЦСО annunciator Illumination is possible).

If failure:

3.1.39. НЕВИРОБКА ПАЛИВА З БАКУ 2 ЧЕРГИ (ВІДМОВА ПЕРЕКРИВНОГО КРАНУ)

РЛЭ (5.26.)

Признаки отказа:

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

При отказе:

KBC-2П	на ручное управление выработкой, не включайте насос 2 очереди бака с отказавшим краном	ПЕРЕЙТИ
PIC- CP	<i>pass to the manual control of fuel consumption, do not switch on the second consumed tank pump with the failed valve</i>	APPLY
KBC-2П	кран кольцевания для подачи топлива на оба двигателя из бака 2 очереди с исправным (открытым) краном	ОТКРЫТЬ
PIC- CP	<i>the cross-feed valve to deliver the fuel to both engines from the second consumed tank with serviceable (opened) valve</i>	OPEN
KBC-2П	насосы 3 очереди полукрыла с отказавшим краном 2 очереди	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC- CP	<i>the third consumed pumps of the half-wing with the failed second consumed valve</i>	SWITCH OFF
KBC	кренение самолета отклонением элеронов, снимая усилия триммером	ПАРИРОВАТЬ
PIC	<i>the aircraft turning by ailerons deflection and relieving the forces by the trimming tab</i>	COUNTERACT
KBC, Ш	дальность и продолжительность полета (см. р. 7 РЛЭ)	РАСЧИТАТЬ
PIC, FN	<i>the range and time of flight (see p. 7 AFM)</i>	CALCULATE
KBC	решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме, учитывая невырабатываемый остаток топлива	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about flight continuation or landing at the nearest aerodrome, taking into account the unusable fuel</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД о принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about your decision</i>	REPORT
KBC-2П	после выработки топлива из бака 2 очереди отключенные насосы 3 очереди и закройте кран кольцевания	ВЫКЛЮЧИТЬ
PIC- CP	<i>switch on the disconnected third consumed tank pumps and switch off the cross-feed valve after using fuel from the second consumed tank</i>	APPLY
KBC	заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями р. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>the approach and landing in accordance with recommendations of p. 4 AFM for two operating engine</i>	PERFORM

At this take into account:

При этом принимать во внимание:

KBC	инерцию при создании крена на крыло с большей массой	УЧИТЫВАТЬ
PIC	<i>the inertia when rolling towards the wing with grater mass</i>	TAKE INTO ACCOUNT
KBC	при заходе на посадку крена больше 15°	НЕ ДОПУСКАТЬ
PIC	<i>the rolling from exceeding of 15° at the approach</i>	PREVENT

KBC	боковое уклонение до ВНР. Если искоевое уклонение больше 20-30 м, уйдите на второй круг	УСТРАНИТЬ
PIC	<i>cross-track deviation before reaching the minimum decision altitude (MDA). Go-around if the cross-track deviation exceeds the value of 20-30 m</i>	<i>ELIMINATE</i>

3.1.40. ENGINE FAILURE IN FLIGHT AND AUTOMATIC SWITCHING-ON OF ANTI-ICING SYSTEMS OF AIRFRAME AND ENGINE AIR INTAKE

AFM (5.27)

Failure features:

1. ПРАВ ДВИГ – ОТКАЗ (ЛЕВ ДВИГ – ОТКАЗ). annunciator illuminates.
2. ОБЛЕДЕНЕНИЕ annunciator illuminates.
3. Annunciators of mnemonic indicator of the wing and tail unit anti-icing systems illuminate

3.1.40. ВІДМОВА ДВИГУНА В ПОЛЬОТІ ТА АВТОМАТИЧНЕ ВКЛЮЧЕННЯ ПЗС (ПОС) ПЛАНЕРА ТА ПОВІТРЯЗАБІРНИКІВ ДВИГУНІВ

РЛЭ (5.27.)

Признаки отказа:

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

КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	to the ATC	REPORT
КВС, Э	требования р. 4.22 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	proceed as instructed in р 4.22 AFM	PERFORM
КВС, 2П	в отсутствии обледенения	УБЕДИТЬСЯ
PIC, CP	of icing absence	MAKE SURE
КВС, 2П	ПОС планера и ПОС воздухозаборников вручную, если обледенение отсутствует	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	the anti-icing system of the airframe and the anti-icing system of air intake manually, if the icing is absent	SWITCH OFF
КВС, Э	полет при наличии обледенения в соответствии с р. 5.1.7 РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	the flight under icing conditions in accordance with р. 5.1.7 AFM	PERFORM

3.1.41. SPONTANEOUS EXTENSION OF ONE OF THE LANDING GEAR WITH OPENING THE LANDING GEAR DOOR WHEN IN-ROUTE FLIGHT

AFM (5.30)

It is detected from the aircraft behavior, landing gear retracting and extension, and visually.

If failure:
3.1.41. САМОВІЛЬНИЙ ВИПУСК ОДНІЇ З ОПОР З ВІДКРИТТЯМ СТВОРКИ ШАСІ В ПОЛЬОТІ ЗА МАРШРУТОМ

РЛЭ (5.30.)

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

При отказе:

KBC	скорость полета. При этом не допускайте превышения скорости 350 км/ч	УМЕНЬШИТЬ
PIC	<i>the flight speed. Prevent the speed exceeding the value of 190 kts</i>	DECREASE
KBC, KBC-2П	по индикатору шасси и визуально через смотровые лючки положение шасси (см. р. 8.7, п. 4.1.6 РЛЭ)	ОЦЕНИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>the landing gear position by means of the landing gear indicator and visually through the inspection doors (see p 8.7, Item. 4.1.6 AFM)</i>	EVALUATE

WARNING!

If destruction of landing gear constructive elements and outside depressurization of hydraulic units and the pipe-lines (by absence of fluid marks in the landing gear well and by inspection of the instruments of hydraulic system parameters at the "ГИДРОСИСТЕМА" hydraulic system control panel) are not detected during visual inspection, extend the landing gear and close the doors, by setting the switch of the standby extension of the landing gear to the "ВЫПУСК ШАСИ" position, and setting the standby door closing switch to the "ЗАКРЫТИЕ СТВОРОК" position till the end of the flight. at presence of the fluid marks in the landing gear well or at the decreasing of the fluid quantity in hydraulic tanks (detected from the indicator readings), extend the landing gear by means of the mechanical system, and hoist the doors of the main landing gear until its locking.

ВНИМАНИЕ!

Если при осмотре не выявлено разрушение элементов конструкции шасси или внешней разгерметизации гидроагрегатов и трубопроводов (по отсутствию следов жидкости в нише шасси и приборам контроля параметров гидросистемы на щитке "ГИДРОСИСТЕМА"), выпустите шасси и закройте створки, установив переключатель резервного выпуска шасси в положении "ВЫПУСК ШАСИ", а переключатель резервного закрытия створок в положение "ЗАКРЫТИЕ СТВОРОК" до конца полета. Если наблюдаются следы жидкости в нише шасси или отмечается по указателям уменьшение количества жидкости в гидробаках, выпустите шасси от механической системы, подтяните створки основных опор шасси до фиксации их замками.

KBC	решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the nearest aerodrome</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure and your decision</i>	REPORT
KBC, Э	заход на посадку и посадку в соответствии с рекомендациями, указанными в р. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>the approach and landing in accordance with recommendations of p.4 AFM for two operating engines</i>	PERFORM

3.1.43. A-723 FAILURE AND INCREASED READINGS SHIFT OF ITEM NO.802

AFM (5.29)

Failure features:

1. ОТКАЗ annunciator illuminates at the ПУ А-723 control panel.
2. Increased readings shift of item No.802 determines by:
 - a discrepancy of more than 2 ° per hour of flight of an indication of the heading on the ПНП № 1 of the navigator's heading scale to the index of the given heading;
 - increased one-way shift from LPC more than 5 km on the basis of 250 km when determining TKMS.

NOTE.

In case of discrepancy between the course readings of the first and second half-complexes: БСФК-1 more than 5 °, the annunciator КУРСЫ ПРОВЕРЬ illuminates

If failure:

3.1.43. ВІДМОВА А-723 ТА ПІДВИЩЕННИЙ УХОД ВІР. 802

РЛЭ (5.29.)

Признаки отказа:

1. На ПУ А-723 горит табло ОТКАЗ.
2. Повышенный уход изд. 802 определяется по:
 - расхождению более чем на 2° за час полета индикации курса на ПНП № 1 штурмана между курсовой шкалой и индексом заданного курса;
 - повышенному одностороннему уходу от ЛЗП больше 5 км на базе 250 км при определении ТКМС.

ПРИМЕЧАНИЕ.

При расхождении показаний курсов между первым и вторым полукомплексом: БСФК-1 более 5° загорается табло КУРСЫ ПРОВЕРЬ

При отказе:

КВС, КВС-2П	полет	ПРОДОЛЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>the flight</i>	<i>CONTINUE</i>
КВС, КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC</i>	<i>REPORT</i>
КВС, Ш	убедившись в повышенном уходе изд. 802, на второй полукомплект БСФК-1, выключив изд. 802	ПЕРЕЙТИ
PIC, FN	<i>making sure of increased readings shift of item No.802, use the half-complex no 2, turning off the ed. 802</i>	<i>APPLY</i>
Ш	в полете ТКМС и. при необходимости проводите коррекцию курса в НВС-74	КОНТРОЛИРОВАТЬ
FN	<i>if necessary, provide heading correction in HBC-74 in flight</i>	<i>CHECK</i>

3.1.44. FAILURE OF THE NOSE-WHEEL STEERING CONTROL (CASTORING MODE)

AFM (5.30)

Failure features:

The failure is detecting sensationally.

Stop the take-off If failure at the take-off run with the speed equal to V_1 or less, proceeding as follows:

3.1.44. ВІДМОВА УПРАВЛІННЯ ПОВОРОТОМ КОЛІС ПЕРЕДНЬОЇ ОПОРИ ШАСІ (РЕЖИМ САМООРІЄНТУВАННЯ)

РЛЭ (5.30.)

Признаки отказа:

Отказ обнаруживается тактильно.

Если отказ произошел на разбеге на скорости меньше или равной V_1 , взлет прекратите, для чего:

KBC	РУД в положение МГ	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>the engine throttle control lever to the IDLE position</i>	SET
KBC-2П	рычаги РЕВ в положение максимального реверса	УСТАНОВИТЬ
PIC- CP	<i>the PEB levers to the maximum reverse thrust position</i>	SET
KBC	интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ
PIC	<i>the spoilers</i>	EXTEND
KBC	основное торможение колес шасси	ПРИМЕНИТЬ
PIC	<i>the main wheel brakes</i>	APPLY
KBC	направление на пробеге отклонением РН, элеронов, односторонним торможением колес шасси	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the heading at the landing run by the rudder deflecting, ailerons, and asymmetrical landing gear wheel braking</i>	MAINTAIN

If failure at the landing run:

Если отказ произошел на пробеге:

KBC	систему управления поворотом колес передней опоры	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the nose wheel steering control system</i>	SWITCH OFF
KBC	направление на пробеге отклонением РН, элеронов, односторонним торможением колес шасси	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>the heading at the landing run by the rudder deflecting, ailerons, and asymmetrical landing gear wheel braking</i>	MAINTAIN
KBC, KBC-2П	диспетчеру об отказе	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure</i>	REPORT

3.1.45. FAILURE OF THE LEFT HYDRAULIC SYSTEM AND HYDRAULIC ACCUMULATOR LINES DUE TO THE OPERATING FLUID LOSS

AFM (5.31)

Failure features:

1. ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ; БУСТ-НЕТ ДАВЛ ЛЕВ ГС;ГИДРОСИСТ ЛЕВ-ОТКАЗ; ВЕНТИЛЬ РЕВЕРСА ОТКРОЙ; ЦСО annunciators illuminate.
2. НАСОС-ЛЕВЫЙ annunciator illuminates.
3. Mnemonic table lights for indicating the pressure presence behind the left pump and left hydraulic system, and presence of the left hydraulic reservoir pressurization, goes out.
4. Fluid quantity in the left hydraulic reservoir is decreasing (according to the indicator).
5. Pressure in the left hydraulic system is decreasing (according to the indicator).
6. Decreasing of the pressure down to the value of 60 kp/cm² (6 МПа) or down to zero in the hydraulic accumulator (according to the indicator).

WARNING!

When illuminating the "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" annunciator at the glide slope and the altitude below 60 m, perform go-around. For this set the engines to the take-off power conditions with concurrent flap retracting to the position of 10°/25° and speed increasing by 10...15 km/h, do not retract the landing gear.

At climb or at circuit flight altitude determine the failure nature and proceed as specified in the AFM for corresponding failure.

When illuminating the annunciator at the altitude below 60 m, switch on the standby hydraulic pump by the "PUMP" switch and set the "РЕВЕРС И АВАР ТОРМ" switch to the "ОТ НС" position. Perform the landing in accordance with recommendations of p. 4 AFM for two operating engines.

Take into account that the following systems do not operate:

- control of the spoilers No. 4 and 6;
- control of the inboard flaps from the main system;
- control of the outboard flaps from the reserve system;
- main control of the landing gear retraction and extension;
- standby control of the stabilizer deflector;
- emergency braking of the landing gear wheels;
- engine thrust reverser.

In addition, the main channels of the rudder and elevator left section drive, standby channel of elevator right section drive do not operate, but this fact does not affect to the serviceability of mentioned drives.

NOTE.

The slats, standby control of the inboards flaps, nose wheel steering and windshield wiper of the PIC's station operate with standby hydraulic pump supply.

If failure:

3.1.45. ВІДМОВА ЛІВОЇ ГІДРОСИСТЕМИ ТА МЕРЕЖІ ГІДРОАКУМУЛЯТОРА ЧЕРЕЗ ВТРАТУ РІДИНИ

РЛЭ (5.31.)

Признаки отказа:

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

ВНИМАНИЕ!

При загорании табло "ГИДРОСИСТ ПРОВЕРЬ" на глиссаде до высоты 60 м уходите на второй круг, для чего установите двигателям взлетный режим с одновременной уборкой закрылков в положение 10°/25° и разгоном скорости на 10... 15 км/ч, шасси не убирайте.

При наборе высоты или на высоте круга определите характер отказа и выполняйте указания РЛЭ для соответствующего отказа.

При загорании табло на высоте ниже 60 м включите насосную станцию выключателем "НС" и установите переключатель "РЕВЕРС И АВАР ТОРМ" в положение "ОТ НС". Посадку выполняйте в соответствии с рекомендациями разд. 4 РЛЭ для двух работающих двигателей.

Учитывайте, что не работают:

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

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

ПРИМЕЧАНИЕ.

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

При отказе:

KBC	закрыццё крана кольцевання вручну	ПРОДУБЛИРОВАТЬ
PIC	<i>Set the cross feed valve to the closed position</i>	DUPLICATE
KBC	решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме. При этом учитывайте, что нормальное функционирование правой гидросистемы при дозаправке из дополнительной емкости обеспечивается в течение 4,5 ч	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a decision about flight continuation or landing at the nearest aerodrome. At this take into account that the normal functioning of the right hydraulic system is provided throughout 4.5 hours when refueling from additional reservoir</i>	MAKE
KBC, KBC-2П	диспетчеру УВД об отказе и принятом решении	ДОЛОЖИТЬ
PIC, PIC- CP	<i>to the ATC about failure and your decision</i>	REPORT
KBC,2П, KBC-БИ	в полете количество жидкости в правом гидробаке, а при уменьшении уровня до 8-9 л дозаправьте бак из резервной емкости до 13 л.	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC, CP, PIC-FE	<i>Observe the fluid quantity in flight in the right hydraulic reservoir and refuel the reservoir from the reserve tank up to 13 l, when decreasing the level down to 8...9 l.</i>	CHECK

It is allowed to perform the refuelling till the turning on to the base leg.

Разрешается производить дозаправку, вплоть до третьего разворота

Perform the approach and landing in accordance with instructions of p. 4 AFM for two operating engines, take the following into account:

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

KBC, Э	САУ кнопкой ОТКЛ АП	ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, Cr	<i>the AFCS by the ОТКЛ АП push button</i>	SWITCH OFF
KBC, Э	шасси от резервной1 систем	ВЫПУСТИТЬ
PIC, Cr	<i>the landing gear by means of standby system</i>	EXTEND
KBC, Э	после третьего разворота на скорости. 270-315 км/ч включите НС, от резервной системы предкрылки,	ВЫПУСТИТЬ
PIC, Cr	<i>after turn onto base leg at the speed of 270-315 km/h, switch on the pump, extend the slats by means of standby system</i>	EXTEND
KBC, Э	концевые закрылки рычагом основного управления в положение 0°/40° с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 220-255 км/ч	ВЫПУСТИТЬ
PIC, Cr	<i>extend the outboard flaps by the main control lever to the position of 0°/40°; at that you should decrease the speed to 220-255 km/h at the completion of flap extension</i>	EXTEND
KBC, Э	после четвертого разворота и на скорости 220-255 км/ч от резервной, системы внутренние закрылки с таким расчетом, чтобы к концу выпуска закрылков скорость достигла 180-225 км/ч	ВЫПУСТИТЬ
PIC, Cr	<i>after the turn on final at the speed of 220-255 km/h, extend the inboard flaps by means of standby system, at that you should decrease the speed to 180-225 km/h at the completion of flap extension</i>	EXTEND
KBC, Э	при заходе на посадку скорость 180-225 км/ч	ВЫДЕРЖАТЬ
PIC, Cr	<i>the speed of 180-225 km/h at approach</i>	MAINTAIN
KBC, Э	пилотируйте при посадке плавно, при наличии бокового ветра перед приземлением полностью угол упреждения, после приземления плавно опустите переднюю опору шасси	УСТРАНИТЬ
PIC, Cr	<i>pilot at the landing smoothly, eliminate drift-correction angle before landing in the presence of cross-side wind, lower the nose landing gear leg smoothly after landing</i>	APPLY
KBC, Э	колесами выполняйте сразу после опускания передней опоры	ТОРМОЗИТЬ
PIC, Cr	<i>the wheel braking immediately after lowering the nose landing gear leg</i>	PERFORM
KBC, Э	направление на пробеге отклонением РЕ, управлением передней опоры шасси	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC, Cr	<i>the aircraft heading by the rudder deflecting and nose wheel steering</i>	MAINTAIN
KBC, Э	после освобождения ВПП остановите самолет и насосную станцию	ОТКЛЮЧИТЬ

PIC, Cr	stop the aircraft after runway clearing and switch off the hydraulic pump	SWITCH OFF
---------	---	------------

WARNING!

Perform go-around if necessary at the speed of 195-250 km/h with the additional retracting of inboard flaps by means of the standby control, providing flap position of 0°/40°. Do not change the flap position in circuit flight.

ВНИМАНИЕ!

Уход на второй круг, при необходимости, выполняйте на скорости 195-250 км/ч. с доуборкой внутренних закрылков от резервного управления, обеспечив конфигурацию закрылков 0°/40°. При полете по кругу положение закрылков не изменяйте.

3.1.46. CABIN DEPRESSURIZATION

AFM (5.32)

Failure features:

After switching on the backup CAPD, normal cabin pressure is not restored:

- the arrow of the cab variometer indicates ПОДЪЕМ;
- ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ annunciator illuminates, the intermittent audio signal sounds in headphones of the crew members.

When depressurizing the cabin:
3.1.46. РОЗГЕРМЕТИЗАЦІЯ КАБІНИ

РЛЗ (5.32.)

Признаки отказа:

После включения резервной САРД нормальное кабинное давление не восстанавливается:

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

При разгерметизации кабины:

КВС, Э	кислородные маски и перейдите на кислородное питание в соответствии с рекомендациями р. 8.9, п. 3 РЛЗ	НАДЕНЬТЕ
PIC, Cr	<i>the oxygen masks and switch on the oxygen supply in accordance with recommendations of p. 8.9 Item. 3 AFM</i>	PUT ON
КВС	сигнал бедствия, аварии	ВКЛЮЧИТЬ
PIC	<i>the distress signal</i>	SWITCH ON
КВС-2П	диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ
PIC- CP	<i>to the ATC</i>	REPORT
КВС-2П	переключатель АРД в положение ОТКЛ	УСТАНОВИТЬ
PIC- CP	<i>АРД switch ОТКЛ</i>	SET
КВС, Э	экстренное снижение в соответствии с рекомендациями п. 4.14 РЛЗ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>emergency descent in accordance with the recommendations of p. 4.14 AFM</i>	PERFORM
БП, БИ	помощь пассажирам при использовании кислородных масок	ОКАЗАТЬ
FA, FE	<i>assist passengers with oxygen masks</i>	ASSIST
2П	переключатель АРД в положение РЕЗЕРВ	УСТАНОВИТЬ
CP	<i>АРД switch to РЕЗЕРВ position</i>	SET
КВС	решение о выполнении посадки на аэродроме назначения или на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>a resolve about landing at the destination aerodrome or at the nearest aerodrome</i>	MAKE

3.1.47. RED ANNUNCIATOR ILLUMINATION AT TAKE-OFF RUN ($V \leq V_1$)

AFM (5.33)

Abort the take-off, for what purpose:
3.1.47. СПРАЦЮВАННЯ ПРИ ВИКОНАННІ РОЗБІГУ ($V \leq V_1$) ТАБЛО ЧЕРВОНОГО КОЛЬОРУ

РЛЭ (5.33.)

Взлет прекратите, для чего:

KBC	рычаги РУД ЛЕВ, РУД ПРАВ в положение МГ	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>the РУД ЛЕВ, РУД ПРАВ levers to the IDLE position</i>	<i>SET</i>
KBC	рычаги РЕВ в положение максимального реверса	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>levers РЕВ to the maximum reverse thrust position</i>	<i>SET</i>
KBC - БИ	интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ
PIC-FE	<i>the spoilers</i>	<i>EXTEND</i>
KBC	основное торможение	ПРИМЕНИТЬ
PIC	<i>the main brakes</i>	<i>APPLY</i>

3.1.48. THE AD-32 DISPLAY TURNS OFF. THE POINTER REMAINS IN ITS ACTUAL POSITION, AND THE BACKLIGHT TURNS OFF.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

3.1.48. ДИСПЛЕЙ AD-32 ВИМИКАЄТЬСЯ. ПОКАЖЧИК ЗАЛИШАЄТЬСЯ У СВОЄМУ ПОТОЧНОМУ ПОЛОЖЕННІ, А ПІДСВІТКА ВИМИКАЄТЬСЯ.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

2П	AD-32.	ВЫКЛЮЧИТЬ
CP	AD-32	SWITCH OFF
2П	другие барометрические высотомеры.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
CP	other barometric altimeters.	USE

3.1.49. THE AD-32 DISPLAY SHOWS THE WORD “ERR” AND THE CORRESPONDING ERROR CODE NUMBER.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

3.1.49. НА ДИСПЛЕЇ AD-32 ВІДОБРАЖАЄТЬСЯ СЛОВО «ERR» І ВІДПОВІДНИЙ НОМЕР КОДУ ВІДМОВИ.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

2П	AD-32.	ВЫКЛЮЧИТЬ
CP	AD-32	SWITCH OFF
2П	другие барометрические высотомеры.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
CP	other barometric altimeters.	USE

3.1.50. AFTER POWER IS SUPPLIED, ALL ELEMENTS OF THE AD-32 DEVICE AND THE LIGHT INDICATOR DO NOT LIGHT UP DURING THE START OF THE BUILT-IN TEST.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

3.1.50. ПІСЛЯ ПОДАЧІ ЖИВЛЕННЯ ВСІ ЕЛЕМЕНТИ ПРИБАДУ AD-32 І СВІТЛОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ НЕ ВИСВІЧУЮТЬСЯ ПІД ЧАС ЗАПУСКУ ВБУДОВАНОГО КОНТРОЛЮ.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

2П	AD-32.	ВЫКЛЮЧИТЬ
CP	AD-32	SWITCH OFF
2П	другие барометрические высотомеры.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
CP	other barometric altimeters.	USE

3.1.51. THE AD-32 DISPLAY BACKLIGHT TURNS OFF.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

If it is unable to read information from the AD-32 display

3.1.51. ГАСНЕ ПІДСВІТКА ДИСПЛЕЯ AD-32.

АДБА.Ан-74ТК-100.221.000 РЛЭ (8.4)

Если невозможно считывать информацию с дисплея AD-32

2П	другие барометрические высотомеры.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
CP	other barometric altimeters.	USE

3.1.52. NO INDICATION OF THE AIRCRAFT'S COORDINATES ON MFD.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

3.1.52. ВІДСУТНІСТЬ НА MFD ІНДИКАЦІЇ КООРДИНАТ МІСЦЕЗНАХОДЖЕННЯ ПОВІТРЯНОГО СУДНА.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

КВС, 2П	информацию GTN 750Xi при необходимости GTN 750Xi	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	GTN 750Xi information if necessary GTN 750Xi	DO NOT USE SWITCH OFF
Ш	Органу УВД об отказе GTN 750Xi	ДОЛОЖИТЬ
FN	To ATC on the GTN 750Xi failure	REPORT

3.1.53. NO INFORMATION ABOUT THE NEAREST AIRPORTS ON THE MFD DISPLAY SCREEN.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

3.1.53. ВІДСУТНІСТЬ ІНФОРМАЦІЇ ПРО НАЙБЛИЖЧІ АЕРОПОРТИ НА ЕКРАНІ ДИСПЛЕЯ MFD.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

КВС, 2П	информацию GTN 750Xi при необходимости GTN 750Xi	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	GTN 750Xi information if necessary GTN 750Xi	DO NOT USE SWITCH OFF
Ш	Органу УВД об отказе GTN 750Xi	ДОЛОЖИТЬ
FN	To ATC on the GTN 750Xi failure	REPORT

**3.1.54. THERE IS NO INFORMATION ON THE MFD
DISPLAY SCREEN ABOUT THE ENTERED
FLIGHT PLAN.**

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

**3.1.54. НА ЕКРАНІ ДИСПЛЕЯ MFD ВІДСУТНЯ
ІНФОРМАЦІЯ ПРО ВВЕДЕНИЙ ПЛАН
ПОЛЬОТУ.**

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

КВС, 2П	информацию GTN 750Xi при необходимости GTN 750Xi	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	GTN 750Xi information if necessary GTN 750Xi	DO NOT USE SWITCH OFF
Ш	Органу УВД об отказе GTN 750Xi	ДОЛОЖИТЬ
FN	To ATC on the GTN 750Xi failure	REPORT

3.1.55. NO RADIO CONTACT

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

3.1.55. ВІДСУТНІЙ РАДІОЗВ'ЯЗОК

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

КВС, 2П	информацию GTN 750Xi при необходимости GTN 750Xi	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	GTN 750Xi information if necessary GTN 750Xi	DO NOT USE SWITCH OFF
Ш	Органу УВД об отказе GTN 750Xi	ДОЛОЖИТЬ
FN	To ATC on the GTN 750Xi failure	REPORT

3.1.56. NO NAVIGATION BEACON SIGNALS ARE BEING RECEIVED.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

3.1.56. ВІДСУТНІЙ ПРИЙОМ СИГНАЛІВ НАВІГАЦІЙНИХ МАЯКІВ.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

КВС, 2П	информацию GTN 750Xi при необходимости GTN 750Xi	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	GTN 750Xi information if necessary GTN 750Xi	DO NOT USE SWITCH OFF
Ш	Органу УВД об отказе GTN 750Xi	ДОЛОЖИТЬ
FN	To ATC on the GTN 750Xi failure	REPORT

3.1.57. NO RECEIVING OF COURSE-GLIDE BEACONS SIGNALS.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

3.1.57. ВІДСУТНІЙ ПРИЙОМ СИГНАЛІВ КУРСО-ГЛІСАДНИХ МАЯКІВ.

АДБА.Ан-74ТК-100.197.000 РЛЭ (6)(3)

КВС, 2П	информацию GTN 750Xi при необходимости GTN 750Xi	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ОТКЛЮЧИТЬ
PIC, CP	GTN 750Xi information if necessary GTN 750Xi	DO NOT USE SWITCH OFF
Ш	Органу УВД об отказе GTN 750Xi	ДОЛОЖИТЬ
FN	To ATC on the GTN 750Xi failure	REPORT

3.1.58. A RADAR FAIL WARNING APPEARED ON THE RADAR SCREEN. SCAN IMAGES ARE NOT RENDERED

АДБА.АН-74ТК-100.195.000 РЛЭ (8.4)

3.1.58. НА ЕКРАНІ РАДАРА З'ЯВИЛОСЬ ПОВІДОМЛЕННЯ РАДАР FAIL. НЕ ВІДОБРАЖУЮТЬСЯ ЗОБРАЖЕННЯ СКАНУВАННЯ

АДБА.АН-74ТК-100.195.000 РЛЭ (8.4)

КВС, 2П	АЗС «WR» метеолокатор в полете	ВЫКЛЮЧИТЬ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
PIC, CP	«WR» switch Weather radar in flight	SWITCH OFF DO NOT USE

3.1.59. THE YELLOW TCAS II VERSION 7.1 SIGNAL INDICATOR/OR FAIL SIGNAL ON THE GTN-750 SCREEN IS NOT DISPLAYED.

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.4)

3.1.59. НЕ ВІДОБРАЖАЄТЬСЯ ІНДИКАЦІЯ СИГНАЛУ TCAS II ВЕРСІЇ 7.1 ЖОВТОГО КОЛЬОРУ НА ІНДИКАТОРІ/ АБО СИГНАЛУ FAIL НА ЕКРАНІ GTN-750

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.4)

КВС, 2П	индикатор диспетчеру об отказе TCAS II версии 7.1. ответчик GTX3000 в работу контроль за воздушной обстановкой	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДОЛОЖИТЬ ВКЛЮЧИТЬ УСИЛИТЬ
PIC, CP	Indicator to ATC about TCAS II version 7.1 failure. GTX3000 transponder in operation Air traffic situation control	DO NOT USE REPORT SWITCH ON INCREASE

**3.1.60. NO AIR SITUATION INDICATION ON TCAS II
VERSION 7.1 INDICATOR**

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.4)

**3.1.60. ВІДСУТНІСТЬ ІНДИКАЦІЇ ПОВІТРЯНОЇ
ОБСТАНОВКИ НА ІНДИКАТОРІ TCAS II ВЕРСІЇ
7.1**

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.4)

КВС, 2П	отказавший прибор контроль за воздушной обстановкой	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ УСИЛИТЬ
PIC, CP	Instrument failed Air traffic situation control	DO NOT USE INCREASE

3.1.61. NO INDICATION ON THE INDICATOR GI-205
3.1.61. ВІДСУТНІСТЬ ІНДИКАЦІЇ НА ІНДИКАТОРІ GI-205

АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ (4)

АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ (4)

БИ	исправность автомата защиты АЗРГК-5А «RALT» на правой панели АЗС	ПРОВЕРИТЬ
FE	<i>the operability of the АЗРГК-5А "RALT" protection device on the right electrical panel</i>	CHECK
2П	если индикация не восстановилась GRA 5500	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
CP	<i>if the indication has not been restored the GRA 5500</i>	DO NOT USE

**3.1.62. NO INDICATION ON THE INDICATOR GI-205:
«FAIL», «EOC CRC FAILED», «RAM TEST
FAILED»**

АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ (4)

**3.1.62. НА ІНДИКАТОРІ GI-205 ТЕКСТОВІ
ПОВІДОМЛЕННЯ: «FAIL», «EOC CRC
FAILED», «RAM TEST FAILED»**

АДБА.Ан-74ТК-100.222.000 РЛЭ (4)

2П	выключатель «РВ №3-ОТКЛ» если индикация не восстановилась GRA 5500	ВЫКЛЮЧИТЬ-ВКЛЮЧИТЬ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
CP	<i>the switch «РВ №3-ОТКЛ» if the indication has not been restored the GRA 5500</i>	SWITCH ON-SWITCH OFF DO NOT USE

3.1.63. RADIO COMMUNICATION IN EMERGENCY SITUATIONS AND NOTIFICATION OF THE ATC ABOUT EMERGENCY SITUATIONS

A MAYDAY message takes priority over all other messages, and a PAN-PAN message takes priority over all messages except a MAYDAY message.

In case of:

- Engine (engines) failure;
- Fire onboard of the aircraft;
- Loss of orientation;
- Loss of radio communication;
- Loss of stability, controllability, strength impairment;
- Crew assaults;
- Crew member incapacitation;
- Decisions on forced landing out of the aerodrome;
- Emergency Descent.

3.1.63. РАДІОЗВ'ЯЗОК У НАДЗВИЧАЙНИХ ОБСТАВИНАХ ТА ПОПЕРЕДЖЕННЯ АТС ПРО АВАРІЙНІ СИТУАЦІЇ

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

В случае:

- Отказа двигателя (двигателей);
- Пожара на воздушном судне;
- Потери ориентировки;
- Потери радиосвязи;
- Потери устойчивости, управляемости, нарушения прочности;
- Нападения на экипаж;
- Потери дееспособности членом экипажа;
- Решения на вынужденную посадку вне аэродрома;
- Экстренного снижения.

KBC	Команду: «на ответчике код 7700 установить, диспетчеру доложить»	ПОДАТЬ
PIC	<i>The command: "Set responder code 7700 , report to ATC"</i>	GIVE
2П	На ответчике код 7700 «КОД 7700 УСТАНОВЛЕН»	УСТАНОВИТЬ ДОЛОЖИТЬ
CP	<i>The transponder code 7700</i> <i>"CODE 7700 HAS BEEN SET"</i>	SET REPORT
Ш	ПАН-ПАН-ПАН или МЭЙДЭЙ- МЭЙДЭЙ- МЭЙДЭЙ позывной диспетчерского пункта позывной воздушного судна характер бедствия решение командира воздушного судна и действия экипажа местоположение воздушного судна эшелон (высота), курс и скорость полета информацию и сведения, которые могли бы способствовать спасательным работам и выяснению причины происшествия.	МЕДЛЕННО И ЧЕТКО, ЧТОБЫ ИЗБЕЖАТЬ НЕНУЖНЫХ ПОВТОРЕНИЙ, ДОЛОЖИТЬ
FN	PAN-PAN-PAN or MAYDAY- MAYDAY- MAYDAY ATC call sign Aircraft callsign PIC decision and crew intentions Distress character Flight level (altitude), heading and air speed information and data that could assist in rescue operations and in determining the cause of the accident	SLOWLY AND CLEARLY, TO AVOID UNNECESSARY REPETITION, REPORT

3.1.64. TCAS II SYSTEM VERSION 7.1 TRAFFIC ADVISORY (TA) ACTIVATION

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.1.4)

If the conflict aircraft becomes TA, an aural annunciation is sounded to inform the crew in the following format:

3.1.64. СПРАЦЮВАННЯ TRAFFIC ADVISORY (TA) СИСТЕМИ TCAS II ВЕРСІЇ 7.1

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.1.4)

Если конфликтное ВС становится ТА, для информирования экипажу воспроизводится звуковое сообщение в формате:

TRAFFIC!+ BEARING+ RELATIVE ALTITUDE+ DISTANCE

Направление <i>Bearing</i>	Относительная высота <i>Relative Altitude</i>	Дистанция <i>Distance</i>
"One-o-clock" through	"High",	"Less than one mile",
"Twelve-o-clock" or	"Low",	"One mile" through
"No bearing"	"Same altitude" (if within 200 feet of own altitude) or "Altitude not available"	"Ten miles" or "More than ten miles"

Example:

Пример:

TRAFFIC! ONE-O-CLOCK, HIGH, TWO MILES

A visual alarm appears on the indicator

Появляется визуальная сигнализация на индикаторе

ЖЕЛТЫЙ КРУГ (20-48С ДО ВОЗМОЖНОГО СТОЛКНОВЕНИЯ)
YELLOW CIRCLE (20-48 SEC BEFORE POSSIBLE COLLISION)

In situations where:

В условиях, когда:

- another TA is also present;
- distance to the conflicting aircraft is less than 0.25 miles,

- присутствует другое ТА;
- дальность до конфликтного ВС меньше 0,25 миль,

an aural message is sounded in the following format

воспроизводится звуковое сообщение в формате:

TRAFFIC! TRAFFIC!

Э	положение конфликтного ВС на индикаторе по возможности визуальный контакт	ОПРЕДЕЛИТЬ УСТАНОВИТЬ
Cr	<i>conflict aircraft position on the indicator visual contact, if possible</i>	DEFINE ESTABLISH
КВС	от установленного разрешения АТС горизонтальные маневры, основанные исключительно на информации, отображаемой на индикаторе TCAS	НЕ ОТКЛОНЯТЬСЯ НЕ ВЫПОЛНЯТЬ
PIC	<i>from an assigned ATC clearance horizontal maneuvers based solely on information shown on the TCAS display</i>	NOT DEVIATE DO NOT MAKE
2П	запрос АТС о предоставлении информации о трафике	НЕ ВЫПОЛНЯТЬ
CP	<i>requesting ATC to provide traffic information</i>	DO NOT PERFORM

3.1.65. TCAS II SYSTEM VERSION 7.1 RESOLUTION ADVISORY (RA) ACTIVATION

АДБА.Ан-74ТК-100.198.000 РЛЭ (8.1.4)

WARNING!

Execution of a TCAS command for a vertical maneuver must begin no later than 5 seconds after it is issued by the TCAS II version 7.1 system, and reinforced and reverse RAs must be executed no later than 2.5 seconds.

If the conflict aircraft becomes RA, an aural annunciation is sounded to inform the crew and the visual indication:

Речевое сообщение <i>Aural annunciation</i>		Визуальная индикация <i>Visual indication</i>
CLIMB! CLIMB!		Появление красной дуги от -6000FPM (-30м/с) до +1500FPM (7,6м/с) и зеленой дуги от +1500FPM (7,6м/с) до +2000FPM (10м/с) <i>The appearance of a red arc from -6000FPM (-30m/s) to +1500FPM (7.6m/s) and a green arc from +1500FPM (7.6m/s) to +2000FPM (10m/s)</i>
KBC	Быстро и плавно вертикальную скорость подъема 1500FPM (7,6м/с) в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly a vertical climb rate of 1500FPM (7.6m/s) in line with the green arc on the indicator.</i>	<i>ESTABLISH</i>

Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
DESCEND! DESCEND!		Появление красной дуги от +6000FPM (+30м/с) до +1500FPM (7,6м/с) и зеленой дуги от -1500FPM (-7,6м/с) до -2000FPM (-10м/с) <i>The appearance of a red arc from +6000FPM (+30m/s) to +1500FPM (7.6m/s) and a green arc from -1500FPM (7.6m/s) to -2000FPM (10m/s)</i>
KBC	Быстро и плавно вертикальную скорость снижения 1500FPM (7,6м/с) в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly a vertical descent rate of 1500FPM (7.6m/s) in line with the green arc on the indicator.</i>	<i>ESTABLISH</i>

Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
LEVEL OFF! LEVEL OFF!		Запрещенные вертикальные скорости индицируются красной дугой, рекомендуемая скорость – зеленой дугой <i>Forbidden vertical speeds are indicated by a red arc, recommended speed – by a green arc</i>
KBC	Быстро и плавно вертикальную скорость 8 фут/мин.	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly vertical speed 8 ft/min</i>	<i>ESTABLISH</i>

Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
CLIMB, CROSSING CLIMB!		Сигнализация, аналогична команде CLIMB, но с предупреждением о пересечении траектории полета опасного ВС
CLIMB, CROSSING CLIMB!		Alarm, similar to the CLIMB command, but with a warning about crossing the flight path of a hazard aircraft
KBC	Быстро и плавно заданную вертикальную скорость подъема 1500FPM (7,6м/с) в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УСТАНОВИТЬ
PIC	Quickly and smoothly the vertical climb rate to 1500FPM (7.6m/s) in accordance with the green arc on the indicator.	ESTABLISH

Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
DESCEND, CROSSING DESCEND!		Сигнализация, аналогична команде DESCEND, но с предупреждением о пересечении траектории полета опасного ВС
DESCEND, CROSSING DESCEND!		<i>Alarm, similar to the DESCEND command, but with a warning about crossing the flight path of a hazard aircraft</i>
KBC	Быстро и плавно заданную вертикальную скорость снижения 1500FPM (7,6м/с) в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly the vertical descent rate to 1500FPM (7.6m/s) in accordance with the green arc on the indicator.</i>	<i>ESTABLISH</i>
Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication

INCREASE CLIMB!

Следует после команды CLIMB появлением красной дуги от -6000FPM (-30м/с) до +2500FPM (12,7м/с) и зеленой дуги от +2500FPM (12,7м/с) до +3500FPM (17,8м/с)

INCREASE CLIMB!

Followed by the CLIMB command, a red arc appears from -6000FPM (-30m/s) to +2500FPM (12.7m/s) and a green arc from +2500FPM (12.7m/s) to +3500FPM (17.8m/s).

KBC	Быстро и плавно вертикальную скорость подъема до 2500FPM (12,7м/с), в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УВЕЛИЧИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly vertical climb speed up to 2500FPM (12.7m/s), in accordance with the green arc on the indicator</i>	INCREASE

Речевое сообщение
Aural annunciation
INCREASE
DESCEND!
INCREASE
DESCEND!
Визуальная индикация
Visual indication

Следует после команды DESCEND появлением красной дуги от +6000FPM (30м/с) до -2500FPM (-12,7м/с) и зеленой дуги от -2500FPM (-12,7м/с) до -3500FPM (-17,8м/с)
Followed by the DESCEND command, a red arc from +6000FPM (30m/s) to -2500FPM (-12.7m/s) and a green arc from -2500FPM (-12.7m/s) to -3500FPM (-17.8m/s) should appear.

KBC	Быстро и плавно вертикальную скорость снижения до 2500FPM (12,7м/с), в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УВЕЛИЧИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly vertical descend speed up to 2500FPM (12.7m/s), in accordance with the green arc on the indicator</i>	INCREASE

Речевое сообщение
Aural annunciation
MONITOR
VERTICAL SPEED!
Визуальная индикация
Visual indication

Текущая вертикальная скорость находится вне красной дуги

The current vertical speed is out of red arc

KBC	Вертикальных скоростей, обозначенных красной дугой на индикаторе	ИЗБЕГАТЬ
PIC	<i>Vertical speeds indicated by the red arc on the indicator</i>	AVOID

Речевое сообщение
Aural annunciation
CLIMB, CLIMB NOW!
CLIMB, CLIMB NOW!

При необходимости после выполнения команды DESCEND (снижение), выполнять команду на подъем

If necessary, after executing the DESCEND command, execute the climb command.

KBC	Быстро и плавно заданную вертикальную скорость подъема 1500FPM (7,6м/с), в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly the specified vertical climb rate of 1500FPM (7.6m/s), in accordance with the green arc on the indicator.</i>	ESTABLISH

Речевое сообщение
Aural annunciation
DESCEND, DESCEND
NOW!
DESCEND, DESCEND
NOW!
Визуальная индикация
Visual indication

При необходимости после выполнения команды CLIMB (подъем), выполнять команду на снижение

If necessary, after executing the CLIMB command, execute the descent command.

KBC	Быстро и плавно заданную вертикальную скорость снижения 1500FPM (7,6 м/с), в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	УСТАНОВИТЬ
PIC	<i>Quickly and smoothly the specified vertical descend rate of 1500FPM (7.6m/s), in accordance with the green arc on the indicator.</i>	ESTABLISH

Речевое сообщение
Aural annunciation
MAINTAIN
VERTICAL SPEED,
MAINTAIN!
Визуальная индикация
Visual indication

Запрещенные вертикальные скорости индицируются красной дугой, рекомендуемая скорость – зеленой дугой

Forbidden vertical speeds are indicated by a red arc, recommended speed – by a green arc

KBC	Строго заданную вертикальную скорость в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>Strictly specified vertical speed in accordance with the green arc on the indicator</i>	MAINTAIN

Речевое сообщение
Aural annunciation
MAINTAIN
VERTICAL SPEED
CROSSING,
MAINTAIN!
Визуальная индикация
Visual indication

Сигнализация, аналогична команде Maintain Vertical Speed, Maintain, но с предупреждением о пересечении траектории полета опасного ВС

A warning similar to the Maintain Vertical Speed, Maintain command, but with a warning about crossing the flight path of a hazardous aircraft.

KBC	Строго заданную вертикальную скорость в соответствии с зеленой дугой на индикаторе	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>Strictly specified vertical speed in accordance with the green arc on the indicator</i>	MAINTAIN

Речевое сообщение
Aural annunciation
CLEAR OF
CONFLICT
Визуальная индикация
Visual indication

После расхождения с опасным ВС
After separation from the hazardous aircraft

KBC	к заданному профилю полета, если от УВД не поступило других указаний	ВЕРНУТЬСЯ
PIC	to the specified flight profile, unless other instructions are received from ATC	RETURN

TCAS II version 7.1 does not detect aircraft that are not equipped with radar transponders.

At altitudes below 1,450 feet (440 m), no sharp descent advisories are issued.

Below an altitude of 1,000 feet (300 m), TCAS II version 7.1 is in "TA ONLY" mode.

At altitudes below 400 feet (120 m) during descent and 600 feet (180 m) during climb, no aural warnings are given.

At altitudes below 900 feet (270 m) during descent and 1100 feet (330 m) during climb, RA messages are not issued.

TCAS II версии 7.1 не обнаруживает ВС, необорудованные радиолокационными ответчиками.

На высоте ниже 1450 футов (440м) сообщения о резком снижении не выдаются.

На высоте ниже 1000 футов (300м) TCAS II версии 7.1 находится в режиме "TA ONLY".

На высоте ниже 400 футов(120м) при снижении и 600 футов (180м) при подъеме звуковые сообщения не выдаются.

На высоте ниже 900 футов (270м) при снижении и 1100 футов (330м) при подъеме сообщения RA не выдаются.

3.1.66. ACTIVATION OF THE GROUND PROXIMITY WARNING SYSTEM

AFM (4Table 4; 8.16.2.1); OM-A (8.3.5.7)

The system simultaneously issues aural and visual warning information depending on the flight situation.

3.1.66. СПРАЦЮВАННЯ СИСТЕМИ НЕБЕЗПЕЧНОГО ЗБЛИЖЕННЯ З ЗЕМЛЕЮ

РЛЭ (4, Таблица 4; 8.16.2.1); OM-A (8.3.5.7)

Система видає одночасно речову і світлову попередительну інформацію в залежності від польотної ситуації.

Речеве повідомлення Aural annunciation		Візуальна індикація Visual indication	
ОПАСНИЙ СПУСК!		ОПАСНО, ЗЕМЛЯ	
KBC	Вертикальну швидкість зниження до припинення видачі сигналу СППЗ	УМЕНЬШИТЬ	
PIC	<i>Vertical descent speed until the СППЗ signal stops</i>	REDUCE	
2П	Вертикальну швидкість зниження по варіометрам і висоту по указателям РВ	КОНТРОЛИРОВАТЬ	
CP	<i>Vertical descent speed according to variometers and altitude according to radio altimeters</i>	CHECK	
Речеве повідомлення Aural annunciation		Візуальна індикація Visual indication	
ЗЕМЛЯ! ЗЕМЛЯ!		ОПАСНО, ЗЕМЛЯ	
KBC	Кнопкой ОТКЛ САУ на штурвале САУ	ОТКЛЮЧИТЬ	
PIC	<i>By pressing the ОТКЛ САУ button on the control wheel the automatic control system</i>	SWITCH OFF	
KBC	Самолет в набір висоти, установив двигателю влітний режим	ПЕРЕВЕСТИ	
PIC	<i>The aircraft is into climb, setting the engines to takeoff mode.</i>	SET	
KBC, 2П	Шасі, якщо воно було випущено	УБРАТЬ	
PIC, CP	<i>Landing gear if it was extended</i>	RETRACT	
KBC, 2П	По мірі набору висоти і збільшення швидкості закривки, якщо вони були випущені	УБРАТЬ	
PIC, CP	<i>As altitude increases and speed increases, the flaps if they were extended</i>	RETRACT	
KBC, 2П	Положення літака відносно землі візуально і(або) по приладам: радіовисотометрам, баровисотометрам і варіометрам	ПРОВЕРИТЬ	
PIC, CP	<i>The aircraft's attitude relatively to the ground, visually and/or by instruments: radio altimeters, barometric altimeters, and variometers.</i>	CHECK	
KBC, 2П	Диспетчеру об зміні профілю польоту	ДОЛОЖИТЬ	
PIC, CP	<i>To the ATC about the changes in flight profile</i>	REPORT	
KBC	Рішення про подальший план виконання польоту	ПРИНЯТЬ	
PIC	<i>Decision on further flight execution plan</i>	MAKE	
Речеве повідомлення Aural annunciation		Візуальна індикація Visual indication	
ВУП-ВУП! ЗЕМЛЯ!ЗЕМЛЯ! ТЯНИ ВВЕРХ!		ОПАСНО, ЗЕМЛЯ	
KBC	Кнопкой ОТКЛ САУ на штурвале САУ	ОТКЛЮЧИТЬ	
PIC	<i>By pressing the ОТКЛ САУ button on the control wheel the automatic control system</i>	SWITCH OFF	
KBC	Енергично літак в набір висоти, установив двигателю влітний режим	ПЕРЕВЕСТИ	
PIC	<i>Energetically the aircraft is into climb, setting the engines to takeoff mode.</i>	SET	
KBC	Літак і двигатели в цих режимах до тих пор поки не погасне табло ОПАСНО, ЗЕМЛЯ і перестануть прослушуватися команди ТЯНИ ВВЕРХ! а потім ЗЕМЛЯ! ЗЕМЛЯ!	УДЕРЖИВАТЬ	
PIC	<i>The aircraft and engines in these modes until the ОПАСНО, ЗЕМЛЯ display goes out and the ТЯНИ ВВЕРХ! followed by ЗЕМЛЯ! ЗЕМЛЯ! commands stop being heard</i>	MAINTAIN	
KBC, 2П	Положення літака відносно землі візуально і(або) по приладам: радіовисотометрам, баровисотометрам і варіометрам	ПРОВЕРИТЬ	
PIC, CP	<i>The aircraft's attitude relatively to the ground, visually and/or by instruments: radio altimeters, barometric altimeters, and variometers.</i>	CHECK	
KBC, 2П	Диспетчеру об зміні профілю польоту	ДОЛОЖИТЬ	
PIC, CP	<i>To the ATC about the changes in flight profile</i>	REPORT	

KBC	Решение о дальнейшем плане выполнения полета	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>Decision on further flight execution plan</i>	MAKE
ВНИМАНИЕ! ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРА ВЫВОДА САМОЛЕТА ИЗ ОПАСНОГО ПОЛОЖЕНИЯ (ПЕРЕВОДА САМОЛЕТА В РЕЖИМ НАБОРА ВЫСОТЫ) НЕ ДОПУСКАТЬ ПРЕВЫШЕНИЕ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЕРЕГРУЗКЕ И УГЛУ АТАКИ!		
ATTENTION! WHEN PERFORMING THE MANEUVER TO RECOVER THE AIRCRAFT FROM A DANGEROUS ATTITUDE (TRANSFER THE AIRCRAFT TO CLIMB MODE), DO NOT EXCEED THE LIMITS FOR VERTICAL G-FORCES AND ANGLE OF ATTACK!		
Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
НЕ СНИЖАЙСЯ!		ОПАСНО, ЗЕМЛЯ
KBC	При выполнении взлета или ухода на второй круг самолет в режим набора высоты при вертикальной скорости больше 0 сигнализация выключается	ПЕРЕВЕСТИ
PIC	<i>When taking off or going around the aircraft to climb</i> <i>When the vertical speed exceeds 0, the alarm is turned off.</i>	SET
2П	Вертикальную скорость по вариометрам и высоту по указателям РВ или визуально	КОНТРОЛИРОВАТЬ
CP	<i>Vertical speed according to variometers and altitude according to radio altimeters or visually</i>	CHECK
Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
НИЗКО! ШАССИ!		ОПАСНО, ЗЕМЛЯ
KBC	Уход на второй круг если при заходе на посадку снижение по глиссаде ниже высоты 250 м произведено с убраннным шасси Сигнализация выключается на высоте выше 250 м	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>Go-around if, during the approach, the glide path descent below an altitude of 250 m is performed with the landing gear retracted.</i> <i>When the altitude exceeds 250 m, the alarm is turned off.</i>	PERFORM
KBC	Положение шасси и высоту по радиовысотомеру	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC	<i>Landing gear position and altitude according to radio altimeter</i>	CHECK
KBC, 2П	Диспетчеру об изменении профиля полета	ДОЛОЖИТЬ
PIC, CP	<i>To the ATC about the changes in flight profile</i>	REPORT
KBC	Решение о дальнейшем плане выполнения полета	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>Decision on further flight execution plan</i>	MAKE
KBC	При полете на высоте менее 250 м и убранном шасси снижение Высоту более 250 м Сигнализация выключается на высоте выше 250 м	ПРЕКРАТИТЬ НАБРАТЬ
PIC	<i>When flying at an altitude of less than 250 m and with the landing gear retracted, descent</i> <i>Altitude more than 250 m</i> <i>When the altitude exceeds 250 m, the alarm is turned off.</i>	STOP CLIMB
Речевое сообщение Aural annunciation		Визуальная индикация Visual indication
НИЗКО! ЗАКРЫЛКИ!		ОПАСНО, ЗЕМЛЯ
KBC	Уход на второй круг при заходе на посадку с закрылками не установленными в посадочное положение	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>Go-around during landing approach with flaps not set in landing position</i>	PERFORM
KBC	Положение закрылков и высоту по радиовысотомеру	КОНТРОЛИРОВАТЬ
PIC	<i>Flaps position and altitude according to radio altimeter</i>	CHECK
KBC, 2П	Диспетчеру об изменении профиля полета	ДОЛОЖИТЬ
PIC, CP	<i>To the ATC about the changes in flight profile</i>	REPORT
KBC	Решение о дальнейшем плане выполнения полета	ПРИНЯТЬ

PIC	Decision on further flight execution plan	MAKE
Речевое сообщение Aural annunciation НИЗКО! ЗЕМЛЯ!		Визуальная индикация Visual indication ОПАСНО, ЗЕМЛЯ
KBC	Самолет в набор высоты до выключения сигнализации	ПЕРЕВЕСТИ
	<i>Aircraft to climb until the alarm turned off</i>	SET
KBC, 2П	Положение самолета относительно земли визуальное и(или) по приборам: радиовысотомерам, баровысотомерам и вариометрам	ПРОВЕРИТЬ
PIC, CP	<i>The aircraft's attitude relatively to the ground, visually and/or by instruments: radio altimeters, barometric altimeters, and variometers.</i>	CHECK
KBC, 2П	Диспетчеру об изменении профиля полета	ДОЛОЖИТЬ
PIC, CP	<i>To the ATC about the changes in flight profile</i>	REPORT
KBC	Решение о дальнейшем плане выполнения полета	ПРИНЯТЬ
PIC	Decision on further flight execution plan	MAKE
Речевое сообщение Aural annunciation ГЛИССАДА!		Визуальная индикация Visual indication НИЖЕ ГЛИССАДЫ
При автоматическом или директорном заходе на посадку на высотах менее 250 м выполните указания п.4.7, 4.8 РЛЭ When performing an automatic or direct mode landing approach at altitudes below 250 m, follow the instructions in p. 4.7, 4.8 AFM.		
KBC	При заходе на посадку в режиме ПСП, а также при директорном и автоматическом управлении на высотах более 250 м при отклонении от глиссады, превышающем допустимые значения (1.5+/-0,2 точки по шкале ПНП) при большой громкости команды и малыми паузами между командами уход на второй круг	ВЫПОЛНИТЬ
PIC	<i>When approaching for landing in ПСП mode, as well as during director and automatic control at altitudes above 250 m, if the deviation from the glide path exceeds the permissible values (1.5+/-0.2 points on the ПНП scale) with a loud command volume and short pauses between commands, missed approach procedure</i>	PERFORM
KBC, 2П	Диспетчеру об изменении профиля полета	ДОЛОЖИТЬ
PIC, CP	<i>To the ATC about the changes in flight profile</i>	REPORT
KBC	Решение о дальнейшем плане выполнения полета	ПРИНЯТЬ
PIC	Decision on further flight execution plan	MAKE
Если при заходе на посадку экипаж получил особое указание диспетчера о неиспользовании глиссады или сам принял решение о неиспользовании указанной сигнализации, то при поступлении команды ГЛИССАДА! на высотах в диапазоне Нрв от (270+/-20м) до (200+/-20м) нажать и отпустить кнопку ОТКЛ СИГН. ПО ГЛИСС. При этом сигналы НИЖЕ ГЛИССАДЫ! и ГЛИССАДА! блокируются, при Нрв<=200+/-20м блокировка не обеспечивается <i>If, during the landing approach, the crew received a special instruction from the ATC not to use the glide slope or decided not to use the specified signal, then when the command ГЛИССАДА! is received at altitudes in the range of Hra from (270+/-20 m) to (200+/-20 m), press and release the GLIDE SIGNAL OFF button. At the same time, the signals НИЖЕ ГЛИССАДЫ! and ГЛИССАДА! will be blocked; at Hra<=200+/-20m, blocking is not provided.</i>		
Речевое сообщение Aural annunciation ПРОВЕРЬ ВЫСОТУ!		Визуальная индикация Visual indication ОПАСНО, ЗЕМЛЯ
KBC, 2П	Высоту полета по указателю радиовысотомера	ПРОВЕРИТЬ
	В том, что на барометрических высотомерах установлено давление на уровне аэродрома (QFE)	УБЕДИТЬСЯ
	При необходимости требуемое давление	УСТАНОВИТЬ
	Во время захода на посадку уход на второй круг	ПРОИЗВЕСТИ
	Затем операции по уточнению давления, указанные выше	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, CP	<i>Altitude according to the radio altimeter indicator</i>	CHECK
	<i>In that barometric altimeters are set to the pressure at the airport level (QFE)</i>	ENSURE
	<i>If necessary, required pressure</i>	SET
	<i>When landing approach the missed approach procedure</i>	PERFORM

	Then, the pressure adjustment operations mentioned above	PERFORM
--	--	---------

At PIC discretion, the alerting of GPWS may not be taken into account only in day-time, if: the reliable visual contact with ground surface is established, safe flight altitude is maintained and at moment of triggering of GPWS it is obviously clear to commander that there is no risk for aircraft in relation to surface of ground and trajectory of flight taking into account the configuration of aircraft.

WARNING!

When flying at low altitudes in turbulence, short time activation of the СППЗ is possible.

At airports with complex relief on the final approach segment while in approach mode, the СППЗ short time activation of the сппз is possible to warn of an obstacle.

Forced intentional disconnection of the alarm is provided by:

- «СППЗ» switch – switch off the system;
- «СИГНАЛ ПО ЗАКРЫЛКАМ» switch – disabling the alarm when flying close to the ground with the flaps retracted.
- «РЕЧЬ» switch - disabling signals to the спрс system.

По усмотрению КПС, сигнализация системы опасного сближения с землей может не приниматься во внимание только днем, если: установлен надежный визуальный контакт с земной поверхностью, соблюдается безопасная высота полета, а также при срабатывании сигнализации опасного сближения с землей ясно, что риск для ВС в отношении земной поверхности и траектории полета с учетом конфигурации ВС отсутствует.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ!

При полетах на малых высотах в болтанку возможны кратковременные срабатывания СППЗ.

На аэродромах со сложным рельефом на посадочной прямой в режиме захода на посадку возможно кратковременное срабатывание сигнализации СППЗ, предупреждающей о пролете препятствия.

Предусмотрено принудительное преднамеренное отключение сигнализации:

- выключателем «СППЗ» – отключение системы;
- выключателем «СИГНАЛ ПО ЗАКРЫЛКАМ» - отключение сигнализации при полете вблизи земной поверхности с невыпущенными закрылками.
- выключателем «РЕЧЬ» - отключение сигналов в систему спрс.

3.1.67. LIGHTNING STRIKE

In the event of strike by atmospheric electricity discharge (AED), the crew must:

3.1.67. УДАР БЛИСКАВКИ

В случае поражения ВС разрядом атмосферного электричества (РАЭ) экипажу необходимо:

Э	работоспособность радиоэлектронного и пилотажно-навигационного оборудования	ПРОВЕРИТЬ
Cr	<i>operability of radio-electronic and flight navigation equipment</i>	CHECK
БИ	возможное изменение режима работы двигателей	ПРОВЕРИТЬ
FE	<i>possible changes in engine operating modes</i>	CHECK
2П	службе ОВД о факте и обстоятельствах поражения ВС разрядом атмосферного электричества	ДОЛОЖИТЬ
CP	<i>ATC on the fact and circumstances of the aircraft being struck by atmospheric electricity</i>	REPORT
Ш	В полете, по возможности, визуальный осмотр видимых из кабины и салона частей самолета с целью обнаружения повреждений	ПРОВЕСТИ
FN	<i>During flight, visual inspection of aircraft parts visible from the cockpit and cabin to detect damage</i>	PERFORM
КВС, БИ	Запись в технический журнал ВС о необходимости проведения специального ТО в соответствии с п. 6.03 Регламента технического обслуживания	ВНЕСТИ
PIC, FE	<i>Entry in the aircraft technical logbook regarding the requirement for special maintenance in accordance with p. 6.03 of the Maintenance Schedule</i>	ENTER

During takeoff, in the event of AED strike to the aircraft, follow the recommendations in p.3 of OM-B2 regarding signs of engine failure due to a drop in RPM with an increase in Exhaust Gas Temperature (EGT) (may be accompanied by additional signs – a change in engine tone, banging, shaking, etc.).

На взлете в случае поражения самолета РАЭ следует руководствоваться рекомендациями р. 3 ОМ-В2 по признакам отказа двигателя из-за падения оборотов с ростом температуры выходящих газов (ТВГ) (может сопровождаться дополнительными признаками – изменением тональности работы двигателя, хлопками, тряской и прочее).

**3.1.68. CHANGE OF FLIGHT PLAN IN CASE OF
SERIOUS TECHNICAL MALFUNCTION**

In the event of an emergency situation and/or serious technical malfunction during flight that prevents and/or makes it impossible to complete the flight safely

**3.1.68. ЗМІНА ПЛАНУ ПОЛЬОТУ У ВИПАДКУ
СЕРЬОЗНОЇ ТЕХНІЧНОЇ НЕСПРАВНОСТІ**

При виникненні в польоті аварійної ситуації и/или серйозної технічної несправності, перешкоджающей и/или делающей невозможным безопасное выполнения полета

KBC	решение об изменении плана полета	ПРИНЯТЬ
PIC	<i>decision to change the flight plan</i>	MAKE
2П	службе ОВД о факте и обстоятельствах изменения плана полета согласно процедуре OM-B2 п.3.1.64	ДОЛОЖИТЬ
CP	<i>ATC on the fact and circumstances of the flight plan change in accordance with procedure OM-B2, section 3.1.64</i>	REPORT
Э	Действия в соответствии с рекомендациями р. 3 OM-B2 по признакам аварийной ситуации и/или серьезной технической неисправности	ВЫПОЛНЯТЬ
Cr	<i>Actions in accordance with the recommendations of section 3 OM-B2 on the signs of an emergency situation and/or serious technical malfunction</i>	PERFORM
Э	возврат на аэродром вылета или запасной	ВЫПОЛНИТЬ
Cr	<i>diverse to the departure airdrome or alternate</i>	PERFORM

The aircraft crew is required to consider the requirements of ICAO Doc. 7030.

Экипаж ВС обязан учитывать требования ICAO Doc. 7030.

3.1.69. LANDING APPROACH IN CASE OF WIND SHARE
3.1.69. ЗАХІД НА ПОСАДКУ В УМОВАХ ЗСУВУ ВІТРУ

AFM (4.19)

РЛЭ (4.19)

BEFORE THE LANDING APPROACH

ПЕРЕД ЗАХОДОМ НА ПОСАДКУ

КВС, 2П	диспетчера о скорости и направлении ветра на высоте 100м и у земли	ЗАПРОСИТЬ
PIC, CP	<i>ATC regarding to the wind direction at the altitude 100m and surface wind</i>	<i>REQUEST</i>
КВС	При разности скоростей ветра менее 5 м/с на 100м высоты скорости захода на посадку, рекомендованные п.4.6 РЛЭ	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>When the wind speed difference is less than 5 m/s per 100 m of altitude, the approach speeds recommended in p. 4.6 of the AFM</i>	<i>MANTAIN</i>
КВС	При разности скоростей ветра 5 м/с и более на 100м высоты (если продольная составляющая скорости ветра у земли меньше, чем на высоте 100м), скорости захода на посадку на 10-20 км/ч больше, чем указанные в п.4.6 РЛЭ	ВЫДЕРЖИВАТЬ
PIC	<i>When the wind speed difference is 5 m/s or more at an altitude of 100 m (if the longitudinal component of the wind speed at surface is less than at an altitude of 100 m), the approach speed is 10-20 km/h higher than specified in p. 4.6 of the AFM</i>	<i>MANTAIN</i>
ВНИМАНИЕ! ПРИ ОТСУТСТВИИ ИНФОРМАЦИИ О СКОРОСТИ И НАПРАВЛЕНИИ ВЕТРА ПРИЗНАКОМ СУЩЕСТВЕННОГО СДВИГА ВЕТРА ЯВЛЯЕТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ РЯДА ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫХ УВЕЛИЧЕНИЙ РЕЖИМА РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ ДЛЯ СОХРАНЕНИЯ НЕОБХОДИМОЙ СКОРОСТИ НА ГЛИССАДЕ, В ЭТОМ СЛУЧАЕ СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ВЫДЕРЖИВАТЬ НА 10-20 КМ/Ч БОЛЬШУЮ, ЧЕМ УКАЗАНА В п.4.6 РЛЭ WARNING! <i>WHEN LACK OF INFORMATION ABOUT WIND SPEED AND DIRECTION, A SIGN OF A SIGNIFICANT WIND SHEAR IS THE NEED FOR A SERIES OF CONSECUTIVE INCREASES OF ENGINES RPM TO MAINTAIN THE REQUIRED SPEED ON THE GLIDEPATH, IN THIS CASE, THE APPROACH SPEED SHOULD BE INCREASED TO 10-20 KM/H ABOVE THAN SPECIFIED IN P. 4.6 OF THE AFM</i>		
КВС, Э	Если при снижении по глиссаде до ВПР для поддержания необходимой скорости полета потребуется увеличить режим работы двигателя до номинального, двигателям взлётный режим	УСТАНОВИТЬ
	На второй круг	УЙТИ
PIC, Cr	<i>If, when descending along the glide path to the DH/A, it is necessary to increase the engine speed to nominal mode in order to maintain the required flight speed, the engines to takeoff mode</i>	<i>SET</i>
	<i>Missed approach procedure</i>	<i>PERFORM</i>
КВС, Э	Посадку в соответствии с рекомендациями п.4.12 «Посадка» РЛЭ	ВЫПОЛНИТЬ
PIC, Cr	<i>Landing in accordance to recommendations p.4.12 "Landing" AFM</i>	<i>PERFORM</i>

3.1.70. CREW MEMBER INCAPACITATION

NOTICEABLE INCAPACITATION is the total functional disability or unfitness. Usually, this condition is easy to notice and it has a long-term nature. The probable causes are cardiac disorders, severe disorders of the mental activity, severe internal bleeding, etc.

BARELY NOTICEABLE INCAPACITATION may be considered a significant threat to the flight safety because it is hard to notice, but its effects can range from partial loss of functions to a complete loss of consciousness. The probable causes can be minor mental seizures, hypoglycemia (low blood sugar), other medical disorders or anxiety by personal problems. As far as the other crew members may not realize or properly assess the situation, this type of incapacitation is very dangerous!

IN CASE OF PIC INCAPACITATION HIS DUTIES MUST TAKE THE CP

PILOT'S INCAPACITATION

If there is a Flight Attendant on the crew, the functions described below are assigned to him/her; otherwise, they are performed by the Flight Navigator.

3.1.70. НЕДІЄЗДАТНІСТЬ ЧЛЕНА ЕКІПАЖУ

ЗАМЕТНАЯ УТРАТА ДЕЕСПОСОБНОСТИ означает полную функциональную неспособность или утрату работоспособности. Обычно это состояние легко заметить и оно имеет длительный характер. Возможные причины: нарушение сердечной деятельности, сильные нарушения умственной деятельности, сильные внутренние кровотечения и т. д.

ЕДВА ЗАМЕТНАЯ ПОТЕРЯ ДЕЕСПОСОБНОСТИ может считаться более значительной опасностью для выполнения полета, так как ее трудно заметить, а ее последствия могут варьироваться от частичной потери функций до полной потери сознания. Возможными причинами могут быть незначительные умственные припадки, гипогликемия (низкий уровень сахара в крови), другие медицинские расстройства или беспокойство личными проблемами. Поскольку другие члены экипажа могут не понять или не оценить должным образом эту ситуацию, этот тип потери дееспособности является очень опасным!

В СЛУЧАЕ ПОТЕРИ ДЕЕСПОСОБНОСТИ КВС ЕГО ФУНКЦИИ БЕРЕТ НА СЕБЯ 2П

ПОТЕРЯ ДЕЕСПОСОБНОСТИ ПИЛОТОМ

При наличии в составе экипажа Бортового Проводника, функции изложенные ниже возлагаются на него, в противном случае их выполняет Штурман

КВС, 2П	БП (Ш) в кабіну	ВЫЗВАТЬ
PIC, CP	FA (FN) to the cockpit	CALL
БП (Ш)	в кабіну літнього екіпажу негайно	ПРИБЫТЬ
FA (FN)	Immediately to the cockpit	PROCEED
БП (Ш)	потерявшего сознание пилота от органов управления	ПОДНЯТЬ
	потерявшего сознание пилота на спинку кресла	ОПЕРЕТЬ
FA (FN)	the incapacitated pilot from the controls	RAISE
	the incapacitated pilot on the back of the seat	RECLINE
БП (Ш)	кресло назад до упора	ОТОДВИНУТЬ
FA (FN)	the seat fully aft	SLIDE
БП (Ш)	Руки и ноги пилота с органов управления	УБРАТЬ
FA (FN)	the hands and feet from the controls.	REMOVE
БП (Ш)	потерявшего сознание пилота в кресле привязными ремнями	ЗАФИКСИРОВАТЬ
FA (FN)	the incapacitated pilot at the seat with seat belts	SECURE
БП (Ш)	воротник и галстук, чтобы обеспечить свободное дыхание	РАССЛАБИТЬ
	голову пилота назад	ОТВЕСТИ
	нижнюю челюсть пилота вперед	ВЫДВИНУТЬ
FA (FN)	collar and tie to help free breathing	RELEASE
	head back	PUT
	the lower jaw forward	PULL
БП (Ш)	для подачи кислорода переносной кислородный прибор или маску пилота.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
FA (FN)	For oxygen supply the portable oxygen bottle or pilot's oxygen mask.	USE
БП (Ш)	попыток извлечь потерявшего сознание пилота из кресла.	НЕ ПРЕДПРИНИМАТЬ
FA (FN)	attempts to extract the unconscious pilot from the seat.	DO NOT MAKE
БП (Ш)	первую помощь	ОКАЗАТЬ
FA (FN)	First aid	ADMINISTER

БП (Ш)	необходимую помощь пилоту, управляющему самолетом.	ОКАЗАТЬ
FA (FN)	<i>Required assistance to the remained pilot</i>	ASSIST
БП (Ш)	Если принято решение оставить пилота без сознания в кабине, с ним до посадки ПС.	ОСТАВАТЬСЯ
FA (FN)	<i>If the decision is made to leave the incapacitated pilot in the cockpit, with him until the aircraft has landed.</i>	STAY
Ш (КВС,2П)	Радиосвязь в соответствии с п.3.1.64 OM-B2	ВЕСТИ
FN (PIC,CP)	<i>Radio communication in accordance to p.3.1.64 OM-B2</i>	PERFORM
КВС (2П)	В случае принятия решения на изменение плана полета действия в соответствии с п. 3.1.69 OM-B2	ПРЕДПРИНЯТЬ
PIC (CP)	<i>If made a decision to change the flight plan, in accordance with section 3.1.69 of OM-B2.</i>	ACT

FLIGHT ENGINEER'S INCAPACITATION

If there is a Flight Attendant on the crew, the functions described below are assigned to him/her; otherwise, they are performed by the Flight Navigator.

FE duties is performed by the PIC or, at his discretion, by the CP.

ПОТЕРЯ ИНЖЕНЕРОМ

ДЕЕСПОСОБНОСТИ

БОРТОВЫМ

При наличии в составе экипажа Бортового Проводника, функции изложенные ниже возлагаются на него, в противном случае их выполняет Штурман

Функции БИ выполняет КВС или, по его решению, 2П.

КВС, 2П	БП (Ш) в кабину	ВЫЗВАТЬ
PIC, CP	<i>FA (FN) to the cockpit</i>	CALL
БП (Ш)	в кабину лётного экипажа немедленно	ПРИБЫТЬ
FA (FN)	<i>Immediately to the cockpit</i>	PROCEED
БП (Ш)	потерявшего сознание БИ от органов управления потерявшего сознание БИ на спинку кресла	ПОДНЯТЬ ОПЕРЕТЬ
FA (FN)	<i>the incapacitated FE from the controls</i> <i>the incapacitated FE on the back of the seat</i>	RAISE RECLINE
БП (Ш)	Руки БИ с органов управления	УБРАТЬ
FA (FN)	<i>the hands from the controls.</i>	REMOVE
БП (Ш)	кресло назад до упора	ОТОДВИНУТЬ
FA (FN)	<i>the seat fully aft</i>	SLIDE
БП (Ш)	потерявшего сознание БИ в кресле привязными ремнями	ЗАФИКСИРОВАТЬ
FA (FN)	<i>the incapacitated FE at the seat with seat belts</i>	SECURE
БП (Ш)	воротник и галстук, чтобы обеспечить свободное дыхание голову назад нижнюю челюсть вперед	РАССЛАБИТЬ ОТВЕСТИ ВЫДВИНУТЬ
FA (FN)	<i>collar and tie to help free breathing</i> <i>head back</i> <i>the lower jaw forward</i>	RELEASE PUT PULL
БП (Ш)	для подачи кислорода переносной кислородный прибор или маску БИ.	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
FA (FN)	<i>For oxygen supply the portable oxygen bottle or FE's oxygen mask.</i>	USE
БП (Ш)	попыток извлечь потерявшего сознание БИ из кресла.	НЕ ПРЕДПРИНИМАТЬ
FA (FN)	<i>attempts to extract the unconscious FE from the seat.</i>	DO NOT MAKE
БП (Ш)	первую помощь	ОКАЗАТЬ
FA (FN)	<i>First aid</i>	ADMINISTER

БП (Ш)	Если принято решение оставить БИ без сознания в кабине, с ним до посадки ПС.	ОСТАВАТЬСЯ
FA (FN)	<i>If the decision is made to leave the incapacitated FE in the cockpit, with him until the aircraft has landed.</i>	STAY
Ш (KBC,2П)	Радиосвязь в соответствии с п.3.1.64 OM-B2	ВЕСТИ
FN (PIC,CP)	<i>Radio communication in accordance to p.3.1.64 OM-B2</i>	PERFORM
KBC (2П)	В случае принятия решения на изменение плана полета действия в соответствии с п. 3.1.69 OM-B2	ПРЕДПРИНЯТЬ
PIC (CP)	<i>If made a decision to change the flight plan, in accordance with section 3.1.69 of OM-B2.</i>	ACT

FLIGHT NAVIGATOR'S OR FLIGHT ATTENDANT INCAPACITATION	ПОТЕРЯ ДЕЕСПОСОБНОСТИ ШТУРМАНОМ ИЛИ БОРТОВЫМ ПОВОДНИКОМ
--	--

FN duties is performed by the CP.

Функции Ш выполняет 2П.

FA duties is performed by the FN.

Функции БП выполняет Ш.

2П.(БП, Ш)	KBC немедленно	ДОЛОЖИТЬ
CP, (FA, FN)	<i>To PIC Immediately</i>	REPORT
FA (FN)	потерявшего сознание члена экипажа	ОПЕРЕТЬ
FA (FN)	<i>the incapacitated crew member on the back of the seat</i>	RECLINE
БП (Ш)	потерявшего сознание члена экипажа в кресле привязными ремнями	ЗАФИКСИРОВАТЬ
FA (FN)	<i>the incapacitated crew member at the seat with seat belts</i>	SECURE
БП (Ш)	воротник и галстук, чтобы обеспечить свободное дыхание голову назад нижнюю челюсть вперед	РАССЛАБИТЬ ОТВЕСТИ ВЫДВИНУТЬ
FA (FN)	<i>collar and tie to help free breathing head back the lower jaw forward</i>	RELEASE PUT PULL
БП (Ш)	для подачи кислорода переносной кислородный прибор	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
FA (FN)	<i>For oxygen supply the portable oxygen bottle</i>	USE
БП (Ш)	первую помощь	ОКАЗАТЬ
FA (FN)	<i>First aid</i>	ADMINISTER
Ш (KBC,2П)	Радиосвязь в соответствии с п.3.1.64 OM-B2	ВЕСТИ
FN (PIC,CP)	<i>Radio communication in accordance to p.3.1.64 OM-B2</i>	PERFORM
KBC (2П)	В случае принятия решения на изменение плана полета действия в соответствии с п. 3.1.69 OM-B2	ПРЕДПРИНЯТЬ
PIC (CP)	<i>If made a decision to change the flight plan, in accordance with section 3.1.69 of OM-B2.</i>	ACT

3.1.71. EXCEEDING STRUCTURAL LIMITS
3.1.71. ПЕРЕВИЩЕННЯ
ОБМЕЖЕНЬ
КОНСТРУКТИВНИХ
In the event of exceeding structural landing mass limits the crew must:
В случае превышения конструктивных ограничений по посадочной массе экипажу необходимо:

Э	Осмотр ВС в объеме послеполетного	ПРОИЗВЕСТИ
Cr	<i>Aircraft inspection in scope of post-flight</i>	<i>PERFORM</i>
КВС, БИ	Состояние колес, тормозов и стоек шасси	ПРОВЕРИТЬ
PIC, FE	<i>State of wheels brakes and landing gear legs</i>	<i>CHECK</i>
БИ	В отсутствии подтеканий трубопроводов и соединений	УБЕДИТЬСЯ
FE	<i>Absence of leaks in pipelines and fittings</i>	<i>ENSURE</i>
Э	В отсутствии внешних повреждений планера, крыла, аэродинамических поверхностей, обтекателей антенн и радиооборудования	УБЕДИТЬСЯ
Cr	<i>In the absence of external damage to the airframe, wing, aerodynamic surfaces, antenna and radio equipment cowlings</i>	<i>ENSURE</i>
КВС, БИ	Запись в технический журнал ВС о необходимости проведения специального ТО в соответствии с п. 6.02 Регламента технического обслуживания	ВНЕСТИ
PIC, FE	<i>Entry in the aircraft technical logbook regarding the requirement for special maintenance in accordance with p. 6.02 of the Maintenance Schedule</i>	<i>ENTER</i>

In the event of exceeding structural speed and/or G-load limits the crew must:
В случае превышения конструктивных ограничений по скорости и/или перегрузке экипажу необходимо:

БИ	После заруливания на стоянку при остановке двигателей «выбег» роторов	ЗАМЕРИТЬ
FE	<i>After taxiing to the parking area and stopping the engines, the rotors "run down"</i>	<i>MEASURE</i>
Э	Осмотр ВС в объеме послеполетного	ПРОИЗВЕСТИ
Cr	<i>Aircraft inspection in scope of post-flight</i>	<i>PERFORM</i>
БИ	В отсутствии подтеканий трубопроводов и соединений	УБЕДИТЬСЯ
FE	<i>Absence of leaks in pipelines and fittings</i>	<i>ENSURE</i>
БИ	Двигатели, входные каналы, мотогондолы, лопатки 1й ступени компрессора на предмет отсутствия повреждений	ОСМОТРЕТЬ
FE	<i>Engines, intake ducts, engine nacelles, first stage compressor blades for damage</i>	<i>INSPECT</i>
Э	В отсутствии внешних повреждений планера, крыла, аэродинамических поверхностей, обтекателей антенн и радиооборудования	УБЕДИТЬСЯ
Cr	<i>In the absence of external damage to the airframe, wing, aerodynamic surfaces, antenna and radio equipment cowlings</i>	<i>ENSURE</i>
КВС, БИ	Запись в технический журнал ВС о необходимости проведения специального ТО в соответствии с п. 6.01 Регламента технического обслуживания	ВНЕСТИ
PIC, FE	<i>Entry in the aircraft technical logbook regarding the requirement for special maintenance in accordance with p. 6.01 of the Maintenance Schedule</i>	<i>ENTER</i>

3.2. ACTIONS IN EMERGENCY

3.2.1. EMERGENCY CHECKLISTS

3.2.1.1. Rules of the Emergency Checklists Using

Emergency checklists are a means of crew urgent actions organizing required in emergency situations and in the event of more serious malfunctions that pose a direct threat to flight safety. In these emergency circumstances safety is determined by precision performing complex of operations carried out by a crew led by the PIC, mandatory list and sequence of which are shown in the checklists.

Emergency checklists contain generalized conditional names of necessary operations. Next to the name of each checklist is given a reference to the appropriate section of AFM containing detailed exposition of the entire complex of emergency action (detailed content) provided by this checklist.

Checklist items marked with an asterisk (*) are priority and must be studied and memorized by the PIC, Co-pilot and Flight Engineer, so that, if necessary, to be performed in the proper sequence and volume without loss of time.

In the event of circumstances involving the use of emergency checklists:

- a crew member who has discovered signs of a relevant situation immediately reports this to the PIC;
- based on the received report and (or) direct observation, the PIC clearly informs the crew about the nature of the situation and gives the command: "Crew, on the checklist!", simultaneously starts to read out by memory the priority operations provided for by the emergency checklist (at PIC's order, these checklist items can be read by the Co-pilot);
- at this command, the corresponding crew members perform the checklist items announced by the PIC, and then the rest of the operations provided for by the checklist, paying particular attention to the timeliness, sequence and accuracy of the actions prescribed by the contents of the detailed checklist.

The crew members report to PIC about their actions taken in accordance with the instructions given in detailed content of the checklist.

In case of presence a time reserve after completing the priority operations, the PIC orders to one of the crew members to read out the text of the corresponding emergency checklist in order to remind the crew of the basic prescribed actions and to provide an opportunity to verify the implementation of them.

The following text is in the original language of the developer of the An-74TK-100 AFM.

3.2. ДІЇ В АВАРІЙНИХ СИТУАЦІЯХ

3.2.1. АВАРІЙНІ КОНТРОЛЬНІ КАРТИ

3.2.1.1. Правила користування аварійними контрольними картами

Аварійні контрольні карти є засобом організації термінових дій екіпажу, необхідних в аварійних ситуаціях і в разі виникнення найбільш серйозних несправностей, що становлять безпосередню загрозу безпеці польоту. У зазначених надзвичайних обставинах безпека польоту визначається чіткістю виконання комплексу операцій, що проводяться екіпажем під керівництвом КПС, обов'язковий перелік і послідовність яких наведені в картах.

В Аварійних контрольних картах зазначено узагальнені умовні найменування необхідних операцій. Поруч із найменуванням кожної карти наведено посилання на відповідний підрозділ КЛЕ, що містить докладний виклад усього комплексу аварійних дій (розгорнутий зміст), передбаченого цією картою.

Пункти карти, відмічені зірочкою (*), є першочерговими і мають бути завчені на пам'ять КПС, другим пілотом і бортінженером, щоб у разі виникнення необхідності, виконати їх у належній послідовності та обсязі без втрат часу.

При виникненні обставин, що передбачають використання аварійних контрольних карт:

- член екіпажу, який виявив ознаки відповідної ситуації, негайно доповідає про це КПС;
- на підставі отриманої доповіді та (або) безпосереднього спостереження КПС чітко інформує екіпаж про характер ситуації, що виникла, і подає команду: "Екіпаж, по карті!", одночасно приступаючи до зачитування на пам'ять першочергових операцій, передбачених аварійною контрольною картою (за вказівкою КПС ці пункти карти може зачитувати другий пілот);
- за цією командою відповідні члени екіпажу виконують пункти карти, що оголошуються КПС, а потім інші передбачені картою операції, звертаючи особливу увагу на своєчасність, послідовність і точність дій, запропонованих їм розгорнутим змістом карти.

Про виконані дії члени екіпажу доповідають КВС відповідно до вказівок, наведених у розгорнутому змісті карти.

За наявності резерву часу після виконання першочергових операцій КПС подає команду одному з членів екіпажу зачитати текст відповідної аварійної контрольної карти, щоб нагадати екіпажу основні приписані дії та забезпечити можливість перевірки їх виконання.

Далі текст розділу наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74TK-100.

3.2.2. FIRE IN ENGINE NACELLE
3.2.2. ПОЖЕЖА В ГОНДОЛІ ДВИГУНА

AFM (6.2.1.2)

РЛЭ (6.2.1.2)

* (1)	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) горящего двигателя в положение ОСТАНОВ	установить	КВС, КВС-2П
	<i>Set СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) lever of the burning engine to ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-CP</i>
* (2)	Пожарный кран остановленного двигателя	ЗАКРЫТЬ	КВС
	<i>Close the fire shut-off valve of the failed engine</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC</i>
* (3)	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Emergency descend</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
Предупреждение: действия по п. 4-13 производить одновременно с экстренным снижением. Warning: when descending perform the procedures of 4-13 items			
* (4)	Подкачивающие насосы горящего двигателя	ВЫКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Deactivate booster pumps of the burning engine</i>	<i>DEACTIVATE</i>	<i>CP</i>
* (5)	Срабатывание огнетушителя первой очереди	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ	КВС, КВС-2П, БИ
	<i>Monitor actuation of main discharge</i>	<i>CHECK</i>	<i>PIC, PIC-CP, FE</i>
* (6)	Если автоматическое срабатывание огнетушителя не произошло - кнопку-табло горящего отсека	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press the switch-light of the burning compartment if fire extinguisher fails to actuate automatically</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
* (7)	Секундомер	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the stopwatch</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>
* (8)	Генераторы остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators of the failed engine</i>	<i>SWITCH OFF</i>	<i>PIC</i>
* (9)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Deactivate the air bleeding from the failed engine</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>CP</i>
* (10)	СКВ грузовой кабины	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Deactivate the air condition system of cargo compartment</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>CP</i>
(11)	Если в течение 15 с пожар не потушен - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press the button of discharging of the alternate fire extinguishers if fire is not extinguished during 15 sec</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(12)	Ликвидацию пожара	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ	КВС, 2П, БИ
	<i>Check the liquidation of the fire</i>	<i>CHECK</i>	<i>PIC, CP, FE</i>
(13)	Если пожар потушен огнетушителем первой очереди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ а затем в положение ГОТОВ	установить	КВС, КВС-БИ
	<i>If the fire has been extinguished by the main discharge fire extinguisher set the main selector-switch of the fire extinguishing system to ОТКЛ position and then to ГОТОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(14)	При повторном пожаре - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press the button of the alternate fire extinguisher discharge in case of the repeated fire</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(15)	Если пожар потушен огнетушителем второй очереди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ а затем в положение ГОТОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-БИ

	<i>If the fire has been extinguished by the alternate discharge fire extinguisher set the main selector-switch of the fire extinguishing system to ОТКЛ position and then to ГОТОВ position</i>	SET	PIC, PIC-FE
(16)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Initiate DISTRESS signal</i>	ACTIVATE	PIC
(17)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	<i>to ATC</i>	REPORT	PIC- CP
(18)	Посадку на ближайшем аэродроме	ПРОИЗВЕСТИ	КВС, Э
	<i>Perform landing at the nearest aerodrome</i>	PERFORM	PIC, Cr

3.2.3. FIRE IN APU COMPARTMENT

AFM (6.2.1.3)

3.2.3. ПОЖЕЖА У ВІДСІКУ ДСУ

РЛЭ (6.2.1.3)

* (1)	Кнопку ОСТАНОВ ВСУ на 1-2 с	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press ОСТАНОВ ВСУ button for a 1-2 sec</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
* (2)	Пожарный кран ВСУ	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Close APU fire shut-off valve</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
* (3)	Экстренное снижение	выполнить	КВС, Э
	<i>Perform an emergency descend</i>		<i>PIC, Cr</i>
Предупреждение: действия по п. 4-13 производить одновременно с экстренным снижением. Warning: when descending perform procedures of items 4-13			
* (4)	Выключатель НАСОС ВСУ в положение ОТКЛ	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Set НАСОС ВСУ selector-switch to ОТКЛ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
* (5)	Срабатывание огнетушителя первой очереди	КОНТРОЛИРОВАТЬ	КВС, 2П, БИ
	<i>Check the main discharge fire extinguisher functioning</i>	<i>CHECK</i>	<i>PIC, CP, FE</i>
* (6)	Если автоматическое срабатывание огнетушителя не произошло - кнопку табло "ВСУ"	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press ВСУ switch-light if the fire extinguishers do not operate automatically</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
* (7)	Секундомер	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the stopwatch</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>
* (8)	Кнопку-табло ОБОГРЕВ ВСУ	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press ОБОГРЕВ ВСУ switch-light</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
* (9)	Генератор ВСУ	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Deactivate APU generator</i>	<i>DEACTIVATE</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(10)	Если в течение 15 с пожар не потушен - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди	НАЖАТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Press the alternate fire extinguisher discharge button if the fire was not extinguished in 15 sec</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(11)	Погасание пожара	КОНТРОЛИРОВАТЬ	КВС, 2П, БИ
	<i>Check the fire extinguishing</i>	<i>CHECK</i>	<i>PIC, CP, FE</i>
(12)	Если пожар потушен огнетушителем первой очереди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ а затем в положение ГОТОВ	установить	КВС, КВС-БИ
	<i>Set the main selector-switch of the system to ОТКЛ position and then to ГОТОВ position if the fire was extinguished by the main discharge fire extinguisher</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(13)	При повторном пожаре - кнопку разрядки огнетушителя второй очереди	НАЖАТЬ	КВС
	<i>Press the button of the alternate fire extinguisher discharge in case of the repeated fire</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC</i>
(14)	Если пожар потушен огнетушителем второй очереди - главный переключатель системы в положение ОТКЛ а затем в положение ГОТОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Set the main selector-switch of the system to ОТКЛ position and then to ГОТОВ position if the fire was extinguished by the alternate discharge fire extinguisher</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(15)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Initiate DISTRESS signal</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>

(16)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	To ATC	REPORT	PIC- CP
(17)	Посадку на ближайшем аэродроме	ПРОИЗВЕСТИ	КВС, Э
	Perform landing at the nearest aerodrome	PERFORM	PIC, Cr

3.2.4. FIRE IN CABINS AND LUGGAGE COMPARTMENT
3.2.4. ПОЖЕЖА В КАБІНАХ ТА БАГАЖНОМУ ВІДСІКУ

AFM (6.2.1.4)

РЛЭ (6.2.1.4)

* (1)	Кислородные маски	НАДЕТЬ	КВС, Э
	<i>Put the oxygen masks on</i>	<i>PUT ON</i>	<i>PIC, Cr</i>
* (2)	На кислородное питание	ПЕРЕЙТИ	КВС, Э
	<i>Switch on the 100 % oxygen supply into the mask</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC, Cr</i>
* (3)	Переключатель ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ в положение ПОДАЧА	УСТАНОВИТЬ	2П
	<i>Set the ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ into the ПОДАЧА position</i>	<i>SET</i>	<i>CP</i>
* (4)	Дымозащитные очки	НАДЕТЬ	КВС, Э
	<i>Put anti-smoke goggles on</i>	<i>PUT ON</i>	<i>PIC, Cr</i>
* (5)	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Perform an emergency descend</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
Предупреждение: действия по п. 6-9 производить одновременно с экстренным снижением. Warning: when descending perform procedures of items 6-9			
* (6)	Ручные огнетушители	ПРИМЕНИТЬ	2П, БИ
	<i>Use hand fire-extinguishers</i>	<i>APPLY</i>	<i>CP, FE</i>
* (7)	В СКВ максимальный расход воздуха	УСТАНОВИТЬ	2П
	<i>Set the air conditioning system to maximum air consumption state</i>	<i>SET</i>	<i>CP</i>
* (8)	Подачу воздуха через нижние короба	ВКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Activate air supply through the bottom ducts</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>CP</i>
ПРИМЕЧАНИЕ: NOTE: Действия по п. 8 выполнять при пожаре в грузовой (пассажирской) кабине и багажном отсеке Perform the actions according to the item 8 in case of fire in cargo (passengers) cabin and in luggage compartment			
(9)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Initiate DISTRESS signal</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>
(10)	На высоте 4200 м аварийную разгерметизацию	ВКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Activate the emergency depressurization at an altitude of 4200 m</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>CP</i>
(11)	Правую форточку	ОТКРЫТЬ	2П
	<i>Open the right vision window in the cockpit</i>	<i>OPEN</i>	<i>CP</i>
(12)	Аварийную разгерметизацию	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС-2П
	<i>Deactivate the emergency depressurization</i>	<i>DEACTIVATE</i>	<i>PIC- CP</i>
ПРИМЕЧАНИЕ: NOTE: Действия по п. 10-12 выполнять при пожаре в кабине экипажа Perform the actions according to items 10-12 in case of fire in the cockpit			
(13)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC- CP</i>
(14)	Посадку на ближайшем аэродроме	ПРОИЗВЕСТИ	КВС, Э
	<i>Perform the landing at the nearest aerodrome</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC, Cr</i>
* (1)	Кислородные маски	НАДЕТЬ	КВС, Э
	<i>Put the oxygen masks on</i>	<i>PUT ON</i>	<i>PIC, Cr</i>
* (2)	На кислородное питание	ПЕРЕЙТИ	КВС, Э
	<i>Switch on the 100 % oxygen supply into the mask</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC, Cr</i>

* (3)	Переключатель ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ в положение ПОДАЧА	УСТАНОВИТЬ	2П
	Set the ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ into the ПОДАЧА position	SET	CP
* (4)	Дымозащитные очки	НАДЕТЬ	КВС, Э
	Put anti-smoke goggles on	PUT ON	PIC, Cr
* (5)	Экстренное снижение	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	Perform an emergency descend	PERFORM	PIC
Предупреждение: действия по п. 6-9 производить одновременно с экстренным снижением. Warning: when descending perform procedures of items 6-9			
* (6)	Ручные огнетушители	ПРИМЕНИТЬ	2П, БИ
	Use hand fire-extinguishers	APPLY	CP, FE
* (7)	В СКВ максимальный расход воздуха	УСТАНОВИТЬ	2П
	Set the air conditioning system to maximum air consumption state	SET	CP
* (8)	Подачу воздуха через нижние короба	ВКЛЮЧИТЬ	2П
	Activate air supply through the bottom ducts	ACTIVATE	CP
ПРИМЕЧАНИЕ: NOTE: Действия по п. 8 выполнять при пожаре в грузовой (пассажирской) кабине и багажном отсеке Perform the actions according to the item 8 in case of fire in cargo (passengers) cabin and in luggage compartment			
(9)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	Initiate DISTRESS signal	ACTIVATE	PIC
(10)	На высоте 4200 м аварийную разгерметизацию	ВКЛЮЧИТЬ	2П
	Activate the emergency depressurization at an altitude of 4200 m	ACTIVATE	CP
(11)	Правую форточку	ОТКРЫТЬ	2П
	Open the right vision window in the cockpit	OPEN	CP
(12)	Аварийную разгерметизацию	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС-2П
	Deactivate the emergency depressurization	DEACTIVATE	PIC- CP
ПРИМЕЧАНИЕ: NOTE: Действия по п. 10-12 выполнять при пожаре в кабине экипажа Perform the actions according to items 10-12 in case of fire in the cockpit			
(13)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	To ATC	REPORT	PIC- CP
(14)	Посадку на ближайшем аэродроме	ПРОИЗВЕСТИ	КВС, Э
	Perform the landing at the nearest aerodrome	PERFORM	PIC, Cr

3.2.5. ENGINE AND AIRFRAME ANTI-ICING SYSTEM FAILURE UNDER ICING CONDITION
3.2.5. ВІДМОВА ДВИГУНА ТА СИСТЕМИ ПРОТИЗЛЕДЕНІННЯ ПЛАНЕРА В УМОВАХ ЗЛЕДЕНІННЯ

AFM (6.3)

РЛЭ (6.3)

At horizontal flight
В горизонтальном полете
Развороты выполнять с креном не больше 15°.
Turn the aircraft with roll of at most 15°
Удельная дальность уменьшается на 11% по сравнению с указанной в РЛЭ (см. разд.7, рис.37).
Specific range is reduced by 11% compared to that specified in AFM (see Section 7, fig. 37)
Практический потолок уменьшается на 1000 м по сравнению с указанным в РЛЭ (см. разд.7, рис.31).
The service ceiling is reduced by 1000 m compared with that indicated in the AFM (see Section 7, fig. 31)

* (1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	To ATC	REPORT	PIC- CP
* (2)	Самолет от разворота и крена	УДЕРЖИВАТЬ	КВС
	Prevent the aircraft from turn and roll	PREVENT	PIC
* (3)	САУ	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	Deactivate the auto flight control system	DEACTIVATE	PIC
* (4)	Самолет триммерами	СБАЛАНСИРОВАТЬ	КВС
	Trim the aircraft	BALANCE	PIC
* (5)	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	Set СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) lever of the failed engine to ОСТАНОВ position	SET	PIC
* (6)	Генераторы остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	Deactivate generators of the failed engine	DEACTIVATE	PIC
* (7)	Пожарный кран остановленного двигателя	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	Close the fire shut-off valve of the failed engine	CLOSE	PIC, PIC-FE, PIC- CP
* (8)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	Deactivate the air bleeding from the failed engine	DEACTIVATE	CP
* (9)	СКВ грузовой кабины	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	Deactivate the air conditioning system of the cargo compartment	DEACTIVATE	CP
(10)	Меры для выхода из зоны обледенения	ПРИНЯТЬ	КВС
	Take measures to leave the icing zone	PERFORM	PIC
(11)	Режим двигателя 115° по ИП-33 при необходимости	использовать	КВС
	Use 115 engine mode according to ИП-33 (if necessary)		PIC
(12)	ВСУ на высоте не более 6000 м со щитка аварийного запуска ВСУ	ЗАПУСТИТЬ	КВС, КВС-БИ
	Start up the APU at H ≤ 6000 m from emergency start control panel	START UP	PIC, PIC-FE
(13)	Генератор ВСУ на бортовую сеть	ПОДКЛЮЧИТЬ	КВС
	Connect APU generator to aircraft electrical system	CONNECT	PIC
(14)	Эшелон вне зоны обледенения	ЗАНЯТЬ	КВС
	Reach the flight level out of icing zone	RICH	PIC

(15)	Скорость 310-390 км/ч	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>Provide the speed of 310-390 km/h</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(16)	Симметричную выработку топлива	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС-2П
	<i>Provide the symmetrical fuel consumption</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC- CP</i>
(17)	Решение о продолжении полета или посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ	КВС
	<i>Make decision to continue the flight or to land at the nearest aerodrome</i>	<i>MAKE</i>	<i>PIC</i>

At descend and landing:
На снижении и посадке

Пилотировать самолет плавно, не допуская резких движений рычагами управления.

Operate the aircraft smoothly, do not admit sharp movements by the control levers

Не изменять вертикальную перегрузку больше, чем на + 0,25.

Do not change the vertical acceleration more than ± 0.25 .

Не допускать скольжения больше одного диаметра шарика по указателю скольжения.

Do not admit slipping more than one ball diameter in slip indicator

Не допускать крена больше 15°.

Do not admit banks more than 15°

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

With the flaps in $\delta_3 = 0^\circ$ position do not exceed the angle of attack of 10

При положении закрылков 10°/25° не превышать угла атаки 11°.

With the flaps in $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$ position do not exceed the angle of attack of 11

(18)	На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Set the engine mode to 62° according to ИП-33 during the descend</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(19)	Скорость 350-390 км/ч	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>Provide the speed of 350-390 km/h</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(20)	Характеристики снижения	УЧИТЫВАТЬ	КВС
	<i>Take into account descending characteristics</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(21)	Выработку топлива, по возможности, для уменьшения посадочной массы до $m \leq 33$ т.	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>As possible consume the fuel to decrease the landing mass to $G \leq 33$ t</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(22)	Полет по кругу на скорости 310-385 км/ч (для полетных масс 22-33 т	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Make the circle flight at a speed of 310-385 km/h (for operational mass of 22-33 t)</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(23)	После третьего разворота предкрылки и шасси	ВЫПУСТИТЬ	КВС-2П
	<i>Extend slats and the landing gear after the base turn</i>	<i>EXTEND</i>	<i>PIC- CP</i>
(24)	Четвертый разворот	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Perform the turn on final</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(25)	Своевременную балансировку при выпуске закрылков	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>Provide opportune balancing during flaps extension</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(26)	В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение 10°/25°	НАЧАТЬ	КВС-2П
	<i>In horizontal flight before the glide-path capture start the flaps extension to 10 /25 position</i>	<i>START</i>	<i>PIC- CP</i>

(27)	Скорость к концу выпуска закрылков до величины 250-300 км/ч	УМЕНЬШИТЬ	KBC
	<i>Reduce speed up to 250-300 km/h till the flaps are extended completely</i>	<i>REDUCE</i>	<i>PIC</i>
(28)	Режим работы двигателя до $n_B=72\%-75\%$ на 3-5 сек. при: а) $t_{н.в.}$ выше минус 10°C б) $t_{н.в.}$ ниже минус 10°C	УВЕЛИЧИТЬ ОДИН РАЗ ДВА РАЗА	KBC KBC
	<i>Engine mode up to $n_B = 72 - 75\%$ for 3-5 s at:</i> а) $t_{HB} > \text{minus } 10\text{ }^{\circ}\text{C}$ б) $t_{HB} < \text{minus } 10\text{ }^{\circ}\text{C}$	<i>INCREASE</i> <i>ONCE</i> <i>TWICE</i>	<i>PIC</i> <i>PIC</i>
(29)	Заход на посадку и посадку на скорости 210-255 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ	KBC
	<i>Make landing approach and landing at a speed of 210-255 km/h</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(30)	Начало выравнивания на высоте 6-5 м с одновременной установкой РУД на ПМГ	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Start leveling at H = 6-5 m setting the throttle control lever in flight idle position</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(31)	В процессе выравнивания РУД в положение МГ	УСТАНОВИТЬ	KBC
	<i>When leveling set throttle control lever to idle position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(32)	Приземление на угле атаки $\alpha \leq 11^{\circ}$ по УАП	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Touchdown at an angle of attack $\alpha \leq 11^{\circ}$ according to the indicator readings of the acceleration and angle of attack</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(33)	Реверс	ВКЛЮЧИТЬ	KBC-2П
	<i>Apply reverse thrust mode</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC- CP</i>
(34)	Интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ	KBC, KBC-БИ
	<i>Extend the spoilers</i>	<i>EXTEND</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(35)	После опускания передней опоры шасси торможение колес	ПРИМЕНИТЬ	KBC
	<i>When the nose landing wheel is touchdown use main landing gears braking</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(36)	Направление на пробеге - отклонением РН - отклонением элеронов - несимметричным торможением колес	ВЫДЕРЖИВАТЬ	KBC, KBC-2П
	<i>Hold the direction during the ground run by means of:</i> - <i>rudder deflection;</i> - <i>aileron deflection;</i> - <i>asymmetrical braking of main landing gears</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(37)	В конце пробега на скорости руления, но не более 80 км/ч, реверс тяги работающего двигателя	ВЫКЛЮЧИТЬ	KBC, KBC-2П
	<i>At the end of the ground run at the speed of about the taxiing speed but no exceeded than 45 knots turn off the thrust reverse of the operating engine</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>

3.2.6. FAILURE OF TWO ENGINES

AFM (6.4)

3.2.6. ВІДМОВА ДВОХ ДВИГУНІВ

РЛЭ (6.4)

При отказе двух двигателей:
In case of failure of two engines:

- **аккумуляторные батареи обеспечивают питание потребителей, подключенных к аварийной шине в течение 30 мин с учетом двух попыток запуска ВСУ;**
accumulators supply the connected to emergency bus consumers with power during 30 minutes (with an allowance of two attempts of APU starting)
- **развороты выполнять с креном не больше 30°;**
perform turns with the angle of bank not exceeding 30°;
- **посадку вне аэродрома производить с убранными шасси и закрылками или выпущенным по усмотрению КВС шасси.**
perform the landing with the landing gears and flaps in retracted or extended position according to PIC's discretion in case of landing out of the aerodrome

*(1)	Секундомер	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the stopwatch</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>
(2)	Скорость на снижении в зависимости от высоты полета и массы самолета согласно табл. 6.1	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set the speed of descent in accordance to altitude and weight of the aircraft pursuant to Table 6.1</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(3)	Разворот в сторону ближайшего аэродрома или площадки для вынужденной посадки	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Make turn to the nearest aerodrome or emergency landing ground area</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>

Table 6.1

Таблица 6.1

Высота, м <i>Altitude, m</i>	Скорость в км/ч при массе, т <i>Speed [km/h] at Mass [tons]</i>				Вертикальная скорость, м/с <i>Vertical speed, m/sec</i>	Расстояние, пройденное при снижении, км <i>Distance Passed at Descend, km</i>	Время снижения, мин <i>Time of Descend, min</i>
	22	28	33	35			
10000	285	315	340	350	13-18	105	22-15
9000	285	315	340	350	11-15	90	20-14
8000	280	315	340	350	10-13	75	19-13
7000	280	310	335	345	9-12	65	17-12
6000	280	310	335	345	9-11	55	15-10
5000	280	310	335	345	8-10	45	12-9
4000	275	305	330	340	7-9	30	10-8
3000	275	305	330	340	7-9	25	7-5
2000	275	305	330	340	6-8	10	4-3
1000	275	305	330	340	6-8	7	2
500	275	305	330	340	6-8	0	0

(4)	Рычаги СТОП ПРАВ и СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ levers to ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(5)	Генераторы обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators of both engines</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC</i>
(6)	Пожарные краны обоих двигателей	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ КВС, КВС-2П
	<i>Close the fire shut-off valves of both engines</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC, PIC- CP</i>
(7)	Подкачивающие насосы	ВЫКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-БИ КВС, КВС-2П

	Turn off the busting pumps	TURN OFF	PIC, PIC-FE, PIC, PIC- CP
(8)	Отбор воздуха от обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	Deactivate the air bleed from the both engines	TURN OFF	CP
(9)	СКВ грузовой кабины	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	Deactivate the air conditioning system of the cargo compartment	TURN OFF	CP
(10)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	Initiate DISTRESS signal	ACTIVATE	PIC
(11)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	To ATC	REPORT	PIC, PIC-CP
(12)	Возможность захода на посадку по располагаемой дальности планирования с учетом выхода на ДПРМ на H ≥ 1600 м	ОЦЕНИТЬ	КВС, Ш
	Evaluate the possibility of the landing approach taking into account the available gliding distance considering that the outlet on LOM at an altitude of at least 1600 m	EVALUATE	PIC, FN
(13)	ВСУ на H ≤ 6000 м со щитка аварийного запуска	ЗАПУСТИТЬ	КВС, КВС-БИ
	Start up the APU at H ≤ 6000 mt using the emergency start control panel	START UP	PIC, PIC-FE
(14)	Генератор ВСУ на бортсеть	ПОДКЛЮЧИТЬ	КВС
	Connect APU generator to aircraft electrical system	CONNECT	PIC
(15)	Команду пассажирам занять свои места	ПОДАТЬ	КВС
	Give the command to passengers to take seats	COMMAND	PIC
(16)	Табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	Activate the ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciator	ACTIVATE	PIC
(17)	Связь с ближайшим аэродромом	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-2П
	Establish the radio contact with the nearest aerodrome	ESTABLISH	
(18)	Условия посадки	ЗАПРОСИТЬ	КВС, КВС-2П
	Request for a landing conditions	REQUEST	PIC, PIC- CP
(19)	На высотомерах давление аэродрома посадки	УСТАНОВИТЬ	КВС, 2П, Ш
	On altimeters, set the airfield landing pressure	SET	PIC, CP, FN
(20)	АРК на ДПРМ аэродрома посадки	НАСТРОИТЬ	КВС-Ш
	Set up the LOM frequency of the landing aerodrome at automatic direction finder (ADF)	SET UP	PIC-FN
(21)	Самолет на ДПРМ	ДОВЕРНУТЬ	КВС
	Make turn in to LOM direction	TURN	PIC
(22)	Располагаемую дальность планирования	ОЦЕНИТЬ	КВС, 2П
	Evaluate the available gliding distance	EVALUATE	PIC, CP
(23)	Решение о посадке на аэродром или вне аэродрома	ПРИНЯТЬ	КВС
	Make decision to land at the aerodrome or out of the aerodrome	PERFORM	PIC
(24)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	To ATC	REPORT	PIC, PIC- CP
(25)	При выходе на ДПРМ на H ≥ 2500 м снижение по спирали с креном 30° с расчетом выхода на ДПРМ с посадочным курсом на H = 1600-2500 м	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	When approaching to LOM at H ≥ 2500 m make a spiral descent with bank angle of 30 ° and pass to LOM with landing heading at H = 1600-2500 m	PERFORM	PIC

ВНИМАНИЕ!

WARNING!

1. ЗА ОДИН ВИТОК СПИРАЛИ ТЕРЯЕТСЯ 850 м ВЫСОТЫ.

FOR ONE SPIRAL TURN, 850 M OF ALTITUDE ARE LOST

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

MINIMUM FLYING OVER LOM ALTITUDE, WHICH ENSURES APPROACHING AND LANDING TO THE RUNWAY IS 1600 m (WHEN LOM IS LOCATED AT A DISTANCE OF 4 km FROM THE RUNWAY).

(26)	Механический выпуск шасси на H = 1500-2500 м	ПРОИЗВЕСТИ	KBC-2П			
	Extend landing gear by mechanic way at altitude H=1500-2500 m	PERFORM	PIC- CP			
(27)	Скорость планирования согласно табл.6.2	УСТАНОВИТЬ	KBC			
	Set the gliding speed with accordance to table 6.2	SET	PIC			
Посадочная масса, т Landing weight, t		22	28	30	33	35
Скорость планирования км/ч Gliding speed, km/h		240	270	280	290	300
Вертикальная скорость, м/с Vertical speed, km/h		-6,5	-7,0	-7,5	-8,0	-8,5
(28)	Установленную скорость планирования до выравнивания (закрылки, предкрылки убраны)			ВЫДЕРЖИВАТЬ	KBC	
	Maintain the established gliding speed till the leveling (flaps and slats are in retracted position)			MAINTAIN	PIC	
(29)	Пролет ДПРМ: а) в штиль - на высоте 400 м б) при встречном ветре 5-10 м/с -на высоте 450-500 м			ОБЕСПЕЧИТЬ	KBC	
	Provide LOM passing: a) in case of wind calm – at the altitude of 400 m b) with headwind of 10-20 knots – at an altitude of 450-500 m			PROVIDE	PIC	
(30)	Пролет БПРМ: а) в штиль - на высоте 100 м б) при встречном ветре 5-10 м/с на высоте 120 м			ОБЕСПЕЧИТЬ	KBC	
	Provide LMM passing: a) in case of wind calm – at the altitude of 100 m b) with headwind of 5-10 m/sec – at an altitude of 120 m			PROVIDE	PIC	
(31)	Выравнивание на высоте 10-15 м			НАЧАТЬ	KBC	
	Start the leveling at an altitude of 10-15 m			START	PIC	
(32)	Приземление со скоростью на 20-30 км/ч меньше скорости снижения			ПРОИЗВЕСТИ	KBC	
	Perform landing at a speed, which is on 20-30 m/sec less than the descent speed			PERFORM	PIC	
(33)	После приземления самолет на переднюю опору шасси			ОПУСТИТЬ	KBC	
	Lower the nose leg of the landing gear to the runway after touchdown			PERFORM	PIC	
(34)	Аварийное торможение колес			ПРИМЕНИТЬ	KBC	
	Apply the emergency wheel braking			APPLY	PIC	

3.2.7. PERFORMING LANDING WITH NOSE LEG LANDING GEAR MALFUNCTIONED OR IN RETRACTED POSITION
3.2.7. ПОСАДКА З НЕСПРАВНОЮ ЧИ ПРИБРАНОЮ ПЕРЕДНЬОЮ ОПОРОЮ ШАСІ

AFM (6.5.2)

РЛЭ (6.5.2)

(1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(2)	Массу самолета выработкой топлива	УМЕНЬШИТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Reduce the aircraft weight by fuel consumption</i>	<i>REDUCE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(3)	Команду "Экипаж привязные ремни застегнуть, плечевые ремни застопорить"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give a command to the crewmembers: "Fasten safety harness and lock shoulder belts"</i>	<i>COMMAND</i>	<i>PIC</i>
(4)	Пассажирам о подготовке к аварийной посадке	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ	КВС-БП
	<i>Inform passengers about emergency landing preparations</i>	<i>INFORM</i>	<i>PIC-FE</i>
(5)	На высоте круга отбор воздуха	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>Deactivate the air bleed from the engines when at the altitude of the circle flight</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(6)	На высоте круга разгерметизацию кабины	ПРОИЗВЕСТИ	КВС-2П
	<i>Perform the cabin decompression at the altitude of the circle flight</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC- CP</i>
(7)	Табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciator</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>
(8)	Форточки	ОТКРЫТЬ	КВС, 2П
	<i>Open the cockpit window leafs</i>	<i>OPEN</i>	<i>PIC, CP</i>
(9)	Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform landing approach as well like in standart landing configuration</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(10)	Посадку на основные опоры шасси	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform touchdown on to the main landing gear legs</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(11)	Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ engine levers into ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(12)	Генераторы обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators of both engines</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC</i>
(13)	Пожарные краны обоих двигателей	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Close the fire shut-off valves of both engines</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(14)	Подкачивающие насосы	ВЫКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Deactivate the booster pumps</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(15)	Штурвалом, отклоненным на себя, носовую часть фюзеляжа от касания с землей как можно дольше	УДЕРЖИВАТЬ	КВС
	<i>Pulling up the control wheel prevent the nose part of the fuselage from touchdown as far as possible</i>	<i>PREVENT</i>	<i>PIC</i>
ВНИМАНИЕ! ТОРМОЗАМИ НА ПРОБЕГЕ НЕ ПОЛЬЗУЙТЕСЬ			
WARNING! DO NOT USE THE MAIN LANDING GEAR BRAKES DURING LANDING RUN			
(16)	Направление движения самолета РН и элеронами	ВЫДЕРЖИВАТЬ	КВС
	<i>Keep the landing run direction using the rudder and ailerons</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(17)	После опускания носовой части фюзеляжа аварийное торможение	ПРИМЕНИТЬ	КВС

	<i>Apply the emergency breaking after the fuselage nose part touchdown</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(18)	Самолет	ОБЕСТОЧИТЬ	КВС, Э
	<i>De-energize the aircraft</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC, Cr</i>

3.2.8. PERFORMING LANDING WITH ONE MAIN LANDING GEAR LEG IN RETRACTED POSITION

AFM (6.5.3)

3.2.8. ПОСАДКА З ОДНІЄЮ НЕВИПУЩЕНОЮ ОСНОВНОЮ ОПОРОЮ ШАСІ

РЛЭ (6.5.3)

(1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(2)	Массу самолета выработкой топлива	УМЕНЬШИТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Reduce the aircraft weight by fuel consumption</i>	<i>REDUCE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(3)	Команду "Экипаж привязные ремни застегнуть, плечевые ремни застопорить"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give a command to the crewmembers: "Fasten safety harness and lock shoulder belts"</i>	<i>COMMAND</i>	<i>PIC</i>
(4)	Пассажирам о подготовке к аварийной посадке	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ	КВС-БП
	<i>Inform passengers about emergency landing preparations</i>	<i>INFORM</i>	<i>PIC-FE</i>
(5)	На высоте круга отбор воздуха	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>Deactivate the air bleed from the engines at an altitude of the circle flight</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(6)	На высоте круга разгерметизацию кабины	ПРОИЗВЕСТИ	КВС-2П
	<i>Perform the cabin decompression at an altitude of the circle flight</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC- CP</i>
(7)	Табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciator</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>
(8)	Форточки	ОТКРЫТЬ	КВС, 2П
	<i>Open the cockpit window leafss</i>	<i>OPEN</i>	<i>PIC, CP</i>
(9)	Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform landing approach as well like in standart landing cofiguration</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(10)	Посадку с небольшим креном на выпущенную основную опору шасси	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform touchdown with a small roll angle to the operable main landing gear leg</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(11)	Переднюю опор шасси	ОПУСТИТЬ	КВС
	<i>Put down the nose landing gear leg</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(12)	Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ engine levers into ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(13)	Генераторы обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators of both engines</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC</i>
(14)	Пожарные краны обоих двигателей	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Close the fire shut-off valves of both engines</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(15)	Подкачивающие насосы	ВЫКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Deactivate the booster pumps</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(16)	Самолет	ОБЕСТОЧИТЬ	КВС, Э
	<i>De-energize the aircraft</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC, Cr</i>
(17)	Самолет от сваливания на крыло как можно дольше	УДЕРЖИВАТЬ	КВС
	<i>Prevent the aircraft from the roll banking on to the wing as long as possible</i>	<i>PREVENT</i>	<i>PIC</i>
(18)	В начале сваливания самолета на крыло аварийное торможение	ПРИМЕНИТЬ	КВС

	<i>Apply emergency braking when the aircraft starts banking to the wing</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(19)	Штурвал по елерону нейтрально	ПОСТАВИТЬ	KBC
	<i>Set the control wheel in neutral position according to aileron</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>

3.2.9. PERFORMING LANDING WITH RETRACTED MAIN LANDING GEAR LEGS AND EXTENDED NOSE WHEEL LEG
3.2.9. ПОСАДКА З НЕВИПУЩЕНИМИ ОСНОВНИМИ ОПОРАМИ ШАСІ ТА ВИПУЩЕНОЮ ПЕРЕДНЬОЮ ОПОРОЮ

AFM (6.5.4)

РЛЗ (6.5.4)

(1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(2)	Массу самолета выработкой топлива	УМЕНЬШИТЬ	КВС, КВС-БИ КВС-2П
	<i>Reduce the aircraft weight by fuel consumption</i>	<i>REDUCE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(3)	Команду "Экипаж привязные ремни застегнуть, плечевые ремни застопорить"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give a command to the crewmembers: "Fasten safety harness and lock shoulder belts"</i>	<i>COMMAND</i>	<i>PIC</i>
(4)	Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ	КВС-БП
	<i>Inform passengers about emergency landing preparations</i>	<i>INFORM</i>	<i>PIC-FA</i>
(5)	На высоте круга отбор воздуха	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>Deactivate the air bleed from the engines at the altitude of the circle flight</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(6)	На высоте круга разгерметизацию кабины	ПРОИЗВЕСТИ	КВС-2П
	<i>Perform cabin decompression at the altitude of the circle flight</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC- CP</i>
(7)	Табло «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciator</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC</i>
(8)	Форточки	ОТКРЫТЬ	КВС, 2П
	<i>Open the cockpit window leafs</i>	<i>OPEN</i>	<i>PIC, CP</i>
(9)	Переднюю опору шасси	УБРАТЬ	КВС, 2П
	<i>Retract the nose landing gear leg</i>	<i>RETRACT</i>	<i>PIC, CP</i>
<u>Если передняя опор шасси убралась:</u>			
<u>If the nose landing gear has been retracted</u>			
(1)	Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform landing approach as well like in standart landing configuration</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
<u>Перед приземлением</u>			
<u>Before the touchdown</u>			
(2)	Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ levers into ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(3)	Генераторы обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators of both engines</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC</i>
(4)	Пожарные краны обоих двигателей	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ КВС-2П
	<i>Close the fire shut-off valves of both engines</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(5)	Подкачивающие насосы	ВЫКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-БИ КВС-2П
	<i>Deactivate the booster pumps</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
<u>Приземление</u>			
<u>Touchdown</u>			

(6)	Приземление на скорости 150-185 км/ч, допуска крен	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Perform touchdown at a speed of 150-185 km/h. Roll is not admitted</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(7)	Направление движения при помощи РН	ВЫДЕРЖИВАТЬ	KBC
	<i>Keep the landing run direction of the aircraft using the rudders</i>	<i>KEEP</i>	<i>PIC</i>
(8)	Самолет	ОБЕСТОЧИТЬ	KBC
	<i>De-energize the aircraft</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>

Если передняя опора шасси не убралась:

If the nose landing gear has not been retracted

(1)	Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Perform landing approach as well like in standart landing configuration</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(2)	Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	KBC
	<i>Set СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ levers into ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(3)	Генераторы обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	KBC
	<i>Deactivate the generators of both engines</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC</i>
(4)	Пожарные краны обоих двигателей	ЗАКРЫТЬ	KBC, KBC-БИ KBC-2П
	<i>Close the fire shut-off valves of both engines</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(5)	Подкачивающие насосы	ВЫКЛЮЧИТЬ	KBC, KBC-БИ KBC-2П
	<i>Deactivate the booster pumps</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(6)	Самолет	ОБЕСТОЧИТЬ	KBC, Э
	<i>De-energize the aircraft</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC, Cr</i>

Приземление

Touchdown

ВНИМАНИЕ!

WARNING!

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

DO NOT ADMIT THE TOUCHDOWN AT LOW ATTACK ANGLES AND THE IMPACT OF THE NOSE LANDING GEAR WHEELS

(7)	Приземление на скорости 150-185 км/ч	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Touchdown at a speed of 150-185 km/h</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>

3.2.10. BELLY LANDING

AFM (6.5.5)

3.2.10. ПОСАДКА НА ФЮЗЕЛЯЖ

РЛЗ (6.5.5)

(1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(2)	Массу самолета выработкой топлива	УМЕНЬШИТЬ	КВС, КВС-БИ КВС-2П
	<i>Reduce the aircraft weight by fuel consumption</i>	<i>REDUCE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(3)	Команду "Экипаж привязные ремни пристегнуть, плечевые ремни застопорить"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give the command to crew: "Fasten safety harness and lock shoulder belts"</i>	<i>GIVE</i>	<i>PIC</i>
(4)	Пассажиров о подготовке к аварийной посадке	ПРОИНФОРМИРОВАТЬ	КВС-БП
	<i>Inform passengers about emergency landing preparation</i>	<i>INFORM</i>	<i>PIC-FA</i>
(5)	На высоте круга отбор воздуха	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>Deactivate the air bleed from the engines at an altitude of the circle flight</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(6)	На высоте круга разгерметизацию кабины	ПРОИЗВЕСТИ	КВС-2П
	<i>Activate the emergency compartments depressurization at an altitude of the circle flight</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC- CP</i>
(7)	Табло «ПРИСТЕГНУТЬ РЕМНИ»	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the ПРИСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciator</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>
(8)	Форточки	ОТКРЫТЬ	КВС, 2П
	<i>Open the cockpit window leafs</i>	<i>OPEN</i>	<i>PIC, CP</i>
(9)	Заход на посадку как при штатной посадочной конфигурации	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform an approach as well like in standard landing configuration</i>	<i>PERFOFRM</i>	<i>PIC</i>
<u>Перед приземлением</u>			
<u>Before the touchdown</u>			
(10)	Рычаги двигателей СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set СТОП ПРАВ, СТОП ЛЕВ levers into ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(11)	Генераторы обоих двигателей	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators of both engines</i>	<i>SWITCH OFF</i>	<i>PIC</i>
(12)	Пожарные краны обоих двигателей	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Close the fire shut-off valves of both engines</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
(13)	Подкачивающие насосы	ВЫКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-БИ КВС-2П
	<i>Deactivate the booster pumps</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
<u>Приземление</u>			
<u>Touchdown</u>			
(14)	Приземление на скорости 150-185 км/ч, не допуская кренов	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform the touchdown at a speed of 150-185 km/h. Roll is not admitted</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(15)	Направление движения при помощи РН	ВЫДЕРЖИВАТЬ	КВС
	<i>Keep the direction of the landing run by the rudders</i>	<i>MAINTAIN</i>	<i>PIC</i>
(16)	Самолет	ОБЕСТОЧИТЬ	КВС
	<i>De-energize the aircraft</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>

3.2.11. IN-FLIGHT ENGINE FAILURE AND DECREASING OF EFFICIENCY OF ONE SLAT NOSE HEATING AND ONE FUEL TANK DRAIN INLET
3.2.11. ВІДМОВА ДВИГУНА В ПОЛЬОТІ ТА ПОГІРШЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ОБІГРІВУ ОДНОГО З НОСКІВ ПРЕДКРИЛКІВ, А ТАКОЖ ОДНОГО З ПОВІТРЯЗАБІРНИКІВ ДРЕНАЖУ ПАЛИВНИХ БАКІВ

AFM (6.6)

РЛЭ (6.6)

In case of failure during climbing
При отказе в наборе высоты
Разворот выполняйте координированно с креном не больше 15°.
Turn the aircraft coordinately with the roll of at most 15
Разрешается применять взлетный режим работающего двигателя до высоты 4000 м (на уровне моря) с непрерывно работой не более 30 мин.
It is permitted to use the take-off mode of the operating engine up to altitude of 4000 m (above sea level) during at most 30 min of continuous operation
Включение ПОС планера уменьшает величину вертикальной скорости набора высоты на 0,5-1,0 м/с.
When activating airframe anti-icing system the vertical speed is decreased by 0,5-1,0 m/sec
Практический потолок уменьшается на 500-700 м.
Service ceiling decreases by 500-700 m.
Расход топлива, время набора и расстояние, пройденное в наборе высоты, увеличиваются на 10-15 %
Fuel consumption, climb time and distance covered in climb are increased by 10-15%

* (1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	To ATC	REPORT	PIC- CP
* (2)	Скорость полета 310 км/ч	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	Provide the flight speed 310 km/h	PROVIDE	PIC
* (3)	САУ	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	Deactivate the auto flight control system (AFCS)	TURN OFF	PIC
* (4)	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	Set СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) lever of failed engine to ОСТАНОВ position	SET	PIC
* (5)	Генераторы остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	Deactivate generators of the failed engine	SWITCH OFF	PIC
* (6)	Пожарный кран остановленного двигателя	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ, КВС-2П
	Close the fire shut-off valve of the failed engine	CLOSE	PIC, PIC-FE, PIC- CP
* (7)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	Deactivate the air bleed from the failed engine	TURN OFF	CP
* (8)	СКВ грузовой кабины	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	Deactivate the air condition system of the cargo cabin	TURN OFF	CP
* (9)	Триммерами усилия с органов управления	СНЯТЬ	КВС
	Remove efforts from control effectors by trim tab	REMOVE	PIC
* (10)	Меры для выхода из зоны обледенения	ПРИНЯТЬ	КВС
	Take measures to leave from the icing zone	APPLY	PIC
(11)	Симметричную выработку топлива	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС-БИ, КВС-2П
	Provide the symmetrical fuel consumption.	PROVIDE	PIC-FE, PIC- CP
(12)	Характеристики набора высоты	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС, КВС-БИ
	Provide the climb performances	PROVIDE	PIC, PIC-FE
(13)	Решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ	КВС
	Make decision to land at nearest aerodrome	MAKE	PIC

(14)	Снижение, заход на посадку и посадку в соответствии с параграфом "При отказе в крейсерском полете и на снижении" настоящей карты.	ВЫПОЛНИТЬ	Э
	<i>Perform descending, approaching and landing perform with accordance to Section "Engine Failure During Cruising Flight and Descent " that follows</i>	<i>PERFORM</i>	<i>Cr</i>

Engine failure during cruising flight and descent
При отказе в крейсерском полете и на снижении

Разворот выполнять с креном не больше 15°.

Perform turn with roll of at most 15

На участках снижения с включенной ПОС увеличиваются по сравнению с такими же характеристиками снижение с выключенной ПОС

On the descent legs with activated anti-icing system the performance of descent are increased as compared with the same ones obtained with deactivated anti-icing system (Ref. Table 4.12):

- расход топлива на 12 %;
fuel consumption by 12 %;
- пройденное расстояние на 6 %;
covered distance by 6 %;
- время снижения на 10%
time of descent by 10 %.

* (1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC- CP</i>
* (2)	Самолет от разворота и кренения	УДЕРЖИВАТЬ	КВС
	<i>Prevent the aircraft against turns and bank rollings</i>	<i>PREVENT</i>	<i>PIC</i>
* (3)	Скорость 300-340 км/ч	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>Provide the flight speed of about 300-340 km/h</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
* (4)	САУ	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the auto flight control system</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>PIC</i>
* (5)	Самолет триммерами	СБАЛАНСИРОВАТЬ	КВС
	<i>Balance the aircraft with a trim tabs</i>	<i>BALANCE</i>	<i>PIC</i>
* (6)	Рычаг СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) отказавшего двигателя в положение ОСТАНОВ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set СТОП ПРАВ (СТОП ЛЕВ) lever to ОСТАНОВ position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
* (7)	Генераторы остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate generators of the failed engine</i>	<i>SWITCH OFF</i>	<i>PIC</i>
* (8)	Пожарный кран остановленного двигателя	ЗАКРЫТЬ	КВС, КВС-БИ КВС-2П
	<i>Close the fire shut-off valve of the failed engine</i>	<i>CLOSE</i>	<i>PIC, PIC-FE, PIC- CP</i>
* (9)	Отбор воздуха от остановленного двигателя	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Deactivate the air bleeding from the failed engine</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>CP</i>
* (10)	СКВ грузовой кабины	ОТКЛЮЧИТЬ	2П
	<i>Deactivate the air conditioning system of the cargo compartment</i>	<i>TURN OFF</i>	<i>CP</i>
(11)	Меры для выхода из зоны обледенения	ПРИНЯТЬ	КВС
	<i>Take measures to leave from the icing zone</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(12)	Высоту, обеспечивающую скорость горизонтального полета	ЗАНЯТЬ	КВС
	<i>Reach the altitude that provides the speed of the level flight</i>	<i>REACH</i>	<i>PIC</i>
(13)	Симметричную выработку топлива	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Provide the symmetrical fuel consumption</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC-FE, PIC- CP</i>

(14)	Решение о посадке на ближайшем аэродроме	ПРИНЯТЬ	КВС
	<i>Make decision about landing at the nearest aerodrome</i>	<i>MAKE</i>	<i>PIC</i>
(15)	На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Set the engine mode of operation of 62° according to ИП-33</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(16)	Скорость 360 км/ч на снижении	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>While descending provide the flight speed of 360 km/h</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(17)	ВСУ на H ≤ 6000 м со щитка аварийного запуска ВС	ЗАПУСТИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Start up the APU at the emergency start control panel at H ≤ 6000 m</i>	<i>START UP</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(18)	Генератор ВСУ на бортовую сеть	ПОДКЛЮЧИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>Connect APU generator to the aircraft electrical system</i>	<i>CONNECT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(19)	Характеристики снижения	УЧИТЫВАТЬ	КВС
	<i>Take in to account the descent performance</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(20)	Шасси после третьего разворота на скорости согласно табл. 6.3	ВЫПУСТИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>Perform landing gear extending at a speed given in Table 6.3 after the base turn completed</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>

Table 6.3

Таблица 6.3

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	300	300	300	320	320	330

(21)	Четвертый разворот на скорости 280-300 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Perform the final turn at the speed of 150-175 knots</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(22)	Своевременную балансировку при выпуске закрылков	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>Provide timely balancing of the aircraft while flaps extending</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(23)	В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение 10°/25° на скорости согласно табл. 6.4	НАЧАТЬ	КВС-2П
	<i>Start extending flaps to 10°/25° position at speed corresponding to table 6.4 while at the level flight before entering a glide path</i>	<i>START</i>	<i>PIC- CP</i>

Table 6.4

Таблица 6.4

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	270	270	290	300	310	320

(24)	Скорость к концу выпуска закрылков до величины, указанной в табл. 6.5	УМЕНЬШИТЬ	КВС-2П
	<i>Reduce the speed by the end of flaps extension to the value specified in Table 6.5</i>	<i>REDUCE</i>	<i>PIC- CP</i>

Table 6.5

Таблица 6.5

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч	250	250	250	260	270	280

Speed, km/h						
-------------	--	--	--	--	--	--

(25)	Заход на посадку на скорости согласно табл. 6.6	ВЫПОЛНИТЬ	KBC
	<i>Perform landing approaching at the speed corresponding to Table 6.6</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>

Table 6.6

Таблиця 6.6

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	180	200	215	225	230	235

(26)	Начало выравнивания на H = 6-5 м с одновременной установкой РУД на ПМГ	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Start leveling at H = 6-5 m and set the throttle lever to idle position simultaneously</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(27)	В процессе выравнивания РУД в положении МГ	УСТАНОВИТЬ	KBC
	<i>Set the throttle lever to idle position while leveling</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
(28)	Приземление на скорости согласно табл. 6.7	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Perform touchdown at a speed according to Table 6.7</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>

Table 6.7

Таблиця 6.7

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	170	180	200	210	210	215

(29)	Реверс	ВКЛЮЧИТЬ	KBC, KBC-БИ
	<i>Activate the thrust reverse of the operating engine</i>	<i>ACTIVATE</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(30)	Интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ	KBC
	<i>Extend the spoilers</i>	<i>EXTEND</i>	<i>PIC</i>
(31)	После опускания передней опоры шасси торможение	ПРИМЕНИТЬ	KBC
	<i>Apply the brakes after touching down of the runway by landing gear nose leg</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>
(32)	Направление на пробеге: отклонением РН отклонением элеронов несимметричным торможением колес	ВЫДЕРЖИВАТЬ	KBC
	<i>Hold the direction at landing run by: rudder deflection; ailerons deflection; asymmetrical wheel braking.</i>	<i>HOLD</i>	<i>PIC</i>
(33)	В конце пробега реверс	ВЫКЛЮЧИТЬ	KBC
	<i>Deactivate the thrust reversers at the end of the landing run</i>	<i>DEACTIVATE</i>	<i>PIC</i>

3.2.12. EMERGENCY LANDING ON GROUND

AFM (6.7)

Before landing
3.2.12. АВАРІЙНА ПОСАДКА НА СУШУ

РЛЭ (6.7)

Перед посадкой

(1)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the distress signal</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>
(2)	Диспетчеру УВД о бедствии	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(3)	К пассажирам	ОБРАТИТЬСЯ	КВС
	<i>Inform passengers about emergency landing preparations</i>	<i>INFORM</i>	<i>PIC</i>
(4)	Команду экипажу "Приготовиться к аварийной посадке"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give the command to crew: "Get ready to emergency landing"</i>	<i>GIVE</i>	<i>PIC</i>
(5)	Световые табло ВЫХОД и ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the Выход and ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciator</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>
(6)	Дверь кабины экипажа	ОТКРЫТЬ И ЗАФИКСИРОВАТЬ	БИ
	<i>Open and lock the cockpit door</i>	<i>OPEN AND LOCK</i>	<i>FE</i>
(7)	Съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции	ЗАФИКСИРОВАТЬ	БИ, БП (Ш)
	<i>Fasten removable equipment of the buffet and emergency radio stations</i>	<i>FASTEN</i>	<i>FE, FA (N)</i>
(8)	Указание пассажирам занять кресла	ПОДАТЬ	КВС, КВС-БП (БИ)
	<i>Give the command to passengers to take their seats</i>	<i>GIVE</i>	<i>PIC, PIC-FA (FE)</i>
(9)	Штору	СДВИНУТЬ	БП (БИ)
	<i>Shift a curtain</i>	<i>SHIFT</i>	<i>FA (FE)</i>
(10)	Незакрепленные вещи в туалете или под швартовочной сеткой	ЗАКРЕПИТЬ	БП (БИ)
	<i>Fasten not fixed items in the toilet or under the mooring net</i>	<i>FASTEN</i>	<i>FA (FE)</i>
(11)	К пассажирам с информацией о требованиях безопасности	ОБРАТИТСЯ	БП (БИ)
	<i>Inform the passengers about the safety requirements</i>	<i>INFORM</i>	<i>FA (FE)</i>
(12)	Правильность фиксации привязных ремней	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ	БП (БИ)
	<i>Check the belts fasten correctly</i>	<i>CHECK</i>	<i>FA (FE)</i>
(13)	Пассажиров с расположением аварийных выходов, способом их открытия	ОЗНАКОМИТЬ	БП (БИ)
	<i>Brief the passengers about the emergency exits location and ways to open them</i>	<i>BRIEF</i>	<i>FA (FE)</i>
(14)	Место в кресле	ЗАНЯТЬ	БП (БИ)
	<i>Take an operational seat</i>	<i>PERFORM</i>	<i>FA (FE)</i>
(15)	Привязные ремни	ЗАСТЕГНУТЬ	БП (БИ)
	<i>Fasten belts</i>	<i>FASTEN</i>	<i>FA (FE)</i>
(16)	Плечевые ремни	ЗАСТОПОРИТЬ	Э
	<i>Lock the shoulder belts</i>	<i>LOCK</i>	<i>Cr</i>

(17)	Разгерметизацию самолета на H = 400-500 м	ПРОИЗВЕСТИ	2П
	<i>Perform a decompression of the aircraft at H= 400-500 m</i>	<i>PERFORM</i>	<i>CP</i>
(18)	Форточки	ОТКРЫТЬ	КВС, 2П
	<i>Open the cockpit window leaf</i>	<i>OPEN</i>	<i>PIC, CP</i>

Выполнение посадки
Landing procedure

(1)	Аппаратуру А-723	ВЫКЛЮЧИТЬ	Ш
	<i>Deactivate the A-723 equipment</i>	<i>SWITCH OFF</i>	<i>FN</i>
(2)	Кнопку СТИРАН изд. 6201	НАЖАТЬ	КВС
	<i>Press the button СТИРАН of the art. 6201</i>	<i>PRESS</i>	<i>PIC</i>
(3)	Заход на посадку и посадку как при штатной ситуации	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Perform the landing approach and landing as well like in standart situation</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(4)	Команду "Внимание, посадка!"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give the command: "ATTENTION, TOUCHDOWN"!</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(5)	При посадке на фюзеляж перед приземлением двигателя	ОСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Stop the engines before the belly landing</i>	<i>STOP</i>	<i>PIC</i>
(6)	Аварийное освещение (в темное время суток)	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Switch on the emergency lightening (in dark time)</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>

Эвакуация пассажиров
Evacuation of passengers

(1)	Эвакуацию по Аварийному расписанию	ВЫПОЛНИТЬ	Э
	<i>Perform the evacuation with accordance to emergency schedule</i>	<i>PERFORM</i>	<i>Cr</i>

3.2.13. WATER LANDING

AFM (6.8)

Before landing

3.2.13. ПОСАДКА НА ВОДУ

РЛЭ (6.8)

Перед посадкой

(1)	Сигнал бедствия	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the distress signal</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>
(2)	Диспетчеру УВД о бедствии	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
(3)	К пассажирам	ОБРАТИТЬСЯ	КВС
	<i>Inform the passengers about the emergency landing preparations</i>	<i>INFORM</i>	<i>PIC</i>
(4)	Команду экипажу "Приготовиться к посадке на воду"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give the command to crew: "Get ready to water landing"</i>	<i>GIVE</i>	<i>PIC</i>
(5)	Световые табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Activate the ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ annunciators</i>	<i>SWITCH ON</i>	<i>PIC</i>
(6)	Дверь кабины экипажа	ОТКРЫТЬ И ЗАФИКСИРОВАТЬ	БИ
	<i>Open and lock the cockpit door</i>	<i>OPEN AND LOCK</i>	<i>FE</i>
(7)	Съемное оборудование буфета и аварийные радиостанции	ЗАФИКСИРОВАТЬ	БИ, БП (Ш)
	<i>Fasten removable equipment of the buffet and emergency radio stations</i>	<i>FASTEN</i>	<i>FE, FA (FN)</i>
(8)	Указание пассажирам занять кресла	ПОДАТЬ	КВС, КВС-БП (БИ)
	<i>Give the command to passengers to take their seats</i>	<i>GIVE</i>	<i>PIC, PIC-FA (FE)</i>
(9)	Штору	СДВИНУТЬ	БП (БИ)
	<i>Shift the curtain</i>	<i>SHIFT</i>	<i>FA (FE)</i>
(10)	Водозащитные кожухи с бортов	СНЯТЬ	БИ
	<i>Remove the waterproof cowlings from the boards of the aircraft.</i>	<i>REMOVE</i>	<i>FE</i>
(11)	Водозащитные кожухи на боковые аварийные люки	УСТАНОВИТЬ	БИ
	<i>Install the waterproof cowlings on to the side emergency doors</i>	<i>INSTALL</i>	<i>FE</i>
(12)	Незакрепленные вещи в туалете или под швартовочной сеткой	ЗАКРЕПИТЬ	БП (БИ)
	<i>Fasten not fixed items that are in the toilet or under the mooring net</i>	<i>FASTEN</i>	<i>FA (FE)</i>
(13)	К пассажирам с информацией о требованиях безопасности	ОБРАТИТЬСЯ	БП (БИ)
	<i>Brief the passengers about the safety information requirements</i>	<i>BRIEF</i>	<i>FA (FE)</i>
(14)	Правильность фиксации спасательных жилетов и привязных ремней	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ	БП (БИ)
	<i>Check the life jackets and belts are fasten correctly</i>	<i>CHECK</i>	<i>FA (FE)</i>
(15)	Пассажирам с порядком эвакуации, расположением аварийных выходов и способом открытия	ОЗНАКОМИТЬ	БП (БИ)
	<i>Brief the passengers about the evacuation procedure, emergency exits location and way to open it</i>	<i>BRIEF</i>	<i>FA (FE)</i>
(16)	Указание пассажирам не вставать с мест до команды "Эвакуироваться"	ПОДАТЬ	БП (БИ)

	<i>Give the command to passengers to not leave their seats until the "EVACUATION" command announced</i>	GIVE	FA (FE)
(17)	Место в кресле	ЗАНЯТЬ	БП (БИ)
	<i>Take an operational seat</i>	PERFORM	FA (FE)
(18)	Спасательный жилет	НАДЕТЬ	БП (БИ)
	<i>Get a life jacket dressed</i>	GET DRESSED	FA (FE)
(19)	Привязные ремни	ЗАСТЕГНУТЬ	БП (БИ)
	<i>Fasten seat belts</i>	FASTEN	FA (FE)
(20)	Плечевые ремни	ЗАСТОПОРИТЬ	Э
	<i>Lock the shoulder belts</i>	LOCK	Cr
(21)	Разгерметизацию самолета на H = 400-500 м	ПРОИЗВЕСТИ	2П
	<i>Perform the decompression of the aircraft at H = 400-500 m</i>	PERFORM	CP

Landing procedure

Выполнение посадки

(1)	Заход на посадку с убранными шасси	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Perform the landing approach with landing gear in retracted position</i>	PERFORM	PIC
(2)	Закрылки в посадочное положение	ВЫПУСТИТЬ	КВС-2П
	<i>Perform the flaps extending in to the landing position</i>	EXTEND	PIC- CP
(3)	Аппаратуру А-723	ВЫКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the A-723 equipment</i>	SWITCH OFF	PIC
(4)	Кнопку СТИРАН изд. 6201	НАЖАТЬ	БИ
	<i>Press the СТИРАН button of art. 6201</i>	PRESS	FE
(5)	На высоте 150-100 м фары (при посадке ночью)	ВКЛЮЧИТЬ	КВС, 2П
	<i>Turn on the headlights at an altitude of 150-100 m (when landing at night)</i>	TURN ON	PIC, CP

ПРИМЕЧАНИЯ:

NOTES:

- В тумане, облаках при дожде фары включать по усмотрению КВС.**
Turn on the headlights at the PIC's discretion while in fog, clouds and rain
- В лунную ночь посадку производить по направлению лунной дорожки.**
In moonlight night perform the landing in moonlight track direction.

(6)	Генераторы на высоте 100-50 м	ОТКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Deactivate the generators at the H = 100-50 m</i>	SWITCH OFF	PIC
(7)	С высоты 20-15 м вертикальную скорость снижения 0,5-1,0 м/с	ВЫДЕРЖИВАТЬ	КВС
	<i>Establish the vertical speed of 0,5-1,0 m/sec at H= 20-15 m</i>	ESTABLISH	PIC
(8)	Команду "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!"	ПОДАТЬ	КВС
	<i>Give the command "ATTENTION, TOUCHDOWN!"</i>	GIVE	PIC
(9)	Выравнивание на высоте 10 м и скорости 160-200 км/ч	НАЧАТЬ	КВС
	<i>Start leveling at H= 10 m and speed 160-200 km/h</i>	START	PIC
(10)	Перед приводнением: - двигатели - самолет	ОСТАНОВИТЬ ОБЕСТОЧИТЬ	КВС КВС, Э
	<i>Before water landing:</i>		

	- stop the engines - de-energize the aircraft	STOP DE-ENERGIZE	PIC PIC,Cr
(11)	Аварийное освещение (в темное время суток)	ВКЛЮЧИТЬ	КВС
	<i>Switch on the emergency lightening (in dark time)</i>	TURN ON	PIC
(12)	Крен самолета	НЕ ДОПУСКАТЬ	КВС
	<i>Prevent the roll banking of the aircraft</i>	PREVENT	PIC
(13)	Потери скорости и удар о воду	НЕ ДОПУСКАТЬ	КВС
	<i>Prevent the loss of speed and the strike on to the water</i>	PREVENT	PIC
(14)	Приводнение на скорости 145-180 км/ч	ПРОИЗВЕСТИ	КВС
	<i>Perform the water landing at the speed of 145-180 km/h</i>	PERFORM	PIC
(15)	Штурвал в отклоненном на себя положении до остановки самолета	УДЕРЖИВАТЬ	КВС, 2П
	<i>Maintain the control weel in pulling up position until the aircraft coming to rest</i>	MAINTAIN	PIC, CP
<u>Эвакуация пассажиров / Evacuation of passengers</u>			
(1)	Эвакуацию по Аварийному расписанию	ВЫПОЛНИТЬ	Э
	<i>Perform the evacuation with accordance to Emergency schedule</i>	PERFORM	Cr

3.2.14. LANDING APPROACH WITH FAILED ENGINE AND RUDDER GEAR RATIO CONTROL MECHANISM
3.2.14. ЗАХІД НА ПОСАДКУ З ДВИГУНОМ, ЩО ВІДМОВИВ ТА МЕХАНІЗМОМ ЗМІНИ КШ РН

AFM (6.9)

РЛЭ (6.9)

(1)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC- CP</i>
(2)	Посадку, по возможности, на аэродром, где боковая составляющая ветра не больше 3 м/с	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>If possible perform landing at the aerodrome when the cross wind component is of at most 3 m/sec</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(3)	На снижении режим работы двигателя 62° по ИП-33	УСТАНОВИТЬ	КВС, КВС-БИ
	<i>Set the engine mode of operation of 62 according to ИП-33 while descending</i>	<i>SET</i>	<i>PIC, PIC-FE</i>
(4)	На снижении скорость 360 км/ч	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>While descending provide a speed of 360 km/h</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(5)	Характеристики снижения	УЧИТЫВАТЬ	КВС
	<i>Take in to account the descend performances</i>	<i>CONSIDER</i>	<i>PIC</i>
(6)	Симметричную выработку топлива	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС-БИ, КВС-2П
	<i>Provide the symmetrical fuel consumption</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC-FE, PIC- CP</i>
(7)	Шасси после третьего разворота на скорости согласно табл. 6.8	ВЫПУСТИТЬ	2П
	<i>Perform the landing gear extending at a speed given in Table 6.8 after the base turn completed</i>	<i>EXTEND</i>	<i>CP</i>

Table 6.8

Таблица 6.8

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	300	300	300	320	320	320

(8)	Четвертый разворот на скорости 280-320 км/ч	ВЫПОЛНИТЬ	КВС
	<i>Perform the final turn at speed of 280-320 km/h</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC</i>
(9)	Своевременную балансировку при выпуске закрылков	ОБЕСПЕЧИТЬ	КВС
	<i>Provide the balancing of the aircraft timely while the flaps extension</i>	<i>PROVIDE</i>	<i>PIC</i>
(10)	В горизонтальном полете, перед входом в глиссаду, выпуск закрылков в положение 10°/25° на скорости согласно табл. 6.9	НАЧАТЬ	КВС-2П
	<i>Start to extend the flaps to 10 /25 position before entering the glide path in level flight at a speed given in Table 6.9</i>	<i>START</i>	<i>PIC- CP</i>

Table 6.9

Таблица 6.9

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	270	270	290	300	310	315

(11)	Скорость к концу выпуска закрылков до величины, указанной в табл. 6.10	УМЕНЬШИТЬ	КВС-2П
------	--	-----------	--------

	<i>Reduce the flight speed up to the value given in Table 6.10 while the flaps completely extended</i>	REDUCE	PIC- CP
--	--	---------------	----------------

Table 6.10

Таблица 6.10

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	250	250	250	260	270	275

(12)	Заход на посадку на скорости согласно табл. 6.11	ВЫПОЛНИТЬ	KBC
	<i>Perform the landing approach at a speed given in Table 6.11</i>	PERFORM	PIC

Table 6.11

Таблица 6.11

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	180	200	215	225	230	235

(13)	Начало выравнивания на H = 6-5 м с одновременной установкой РУД на ПМГ	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Start leveling at H = 6-5 m and set the throttle lever to idle position simultaneously</i>	PERFORM	PIC
(14)	В процессе выравнивания РУД в положение МГ	УСТАНОВИТЬ	KBC
	<i>Set the throttle lever to idle position while leveling</i>	SET	PIC
(15)	Приземление на скорости согласно табл. 6.12	ПРОИЗВЕСТИ	KBC
	<i>Perform a touchdown at a speed according to Table 6.12</i>	PERFORM	PIC

Table 6.12

Таблица 6.12

Посадочная масса, т <i>Landing weight, tons</i>	22	26	30	33	34,5	35
Скорость, км/ч <i>Speed, km/h</i>	170/92	180/97	200/108	210/113	210/113	215/116

(16)	Реверс	ВКЛЮЧИТЬ	KBC, KBC-2П
	<i>Activate the thrust reverse of the operating engine</i>	TURN ON	PIC, PIC- CP
(17)	Интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ	KBC, KBC-БИ
	<i>Extend the spoilers</i>	EXTEND	PIC, PIC-FE
(18)	После опускания передней опоры шасси торможение	ПРИМЕНИТЬ	KBC
	<i>Apply wheel braking after the nose landing gear leg touched down</i>	APPLY	PIC
(19)	Направление на пробеге: - отклонением РН - отклонением элеронов - несимметричным торможением колес	ВЫДЕРЖИВАТЬ	KBC
	<i>Hold the landing run direction by: - rudder deflection; - ailerons deflection; - asymmetrical wheel braking.</i>	HOLD	PIC
(20)	В конце пробега реверс	ВЫКЛЮЧИТЬ	KBC, KBC-2П
	<i>Deactivate the reverse thrust at the end of landing run</i>	TURN OFF	PIC, PIC- CP

3.2.15. SPONTANEOUS SUPPLY OF FIRE-EXTINGUISHING AGENT INTO ALL FIRE-PROTECTED COMPARTMENTS

AFM (6.10)

Failure at takeoff run ($V \leq V_1$)

Abort takeoff in the following way:

* (1)	Рычаги РУД ПРАВА, РУД ЛЕВА в положение МГ	УСТАНОВИТЬ	КВС
	<i>Set РУД ПРАВА, РУД ЛЕВА levers to idle position</i>	<i>SET</i>	<i>PIC</i>
* (2)	Максимальный реверс	ВКЛЮЧИТЬ	КВС-БИ
	<i>Activate the engines maximum thrust reverse</i>	<i>TURN ON</i>	<i>PIC-FE</i>
* (3)	Интерцепторы	ВЫПУСТИТЬ	КВС
	<i>Extend spoilers</i>	<i>EXTEND</i>	<i>PIC</i>
* (4)	Основное торможение	ПРИМЕНИТЬ	КВС
	<i>Apply the main wheel braking</i>	<i>APPLY</i>	<i>PIC</i>

3.2.15. САМОВІЛЬНА ПОДАЧА ВОГНЕГАСНОЇ РЕЧОВИНИ ДО ВСІХ ПОЖЕЖОЗАХИСНИХ ВІДСІКІВ

РЛЗ (6.10)

При отказе на разбеге $V \leq V_1$

Взлет прекратить для чего:

При отказе на этапах разбега $V \geq V_1$ наборе высоты крейсерского полета, снижения, захода на посадку

In case of failure at takeoff run ($V > V_1$), climb, cruising flight, descent, landing approach legs

* (1)	В ложной сигнализации по признакам: - отсутствие дыма, копоти - отсутствие пламени - отсутствие прогаров	УБЕДИТЬСЯ	КВС, Э
	<i>Ensure of false warning on the following indications:</i> - <i>there are no smoke and soot;</i> - <i>there are no flames;</i> - <i>there are no burn throughs</i>	<i>ENSURE</i>	<i>PIC, Cr</i>
* (2)	Диспетчеру УВД	ДОЛОЖИТЬ	КВС, КВС-2П
	<i>To ATC</i>	<i>REPORT</i>	<i>PIC, PIC- CP</i>
* (3)	Посадку на ближайшем аэродроме	ПРОИЗВЕСТИ	КВС, Э
	<i>Perform landing at the nearest aerodrome</i>	<i>PERFORM</i>	<i>PIC, Cr</i>

TABLE OF CONTENTS
ЗМІСТ

4.	Performance.....	4-3
4.	Льотно-технічні характеристики	4-3
4.1.	General Information	4-3
4.1.	Загальні відомості	4-3
4.1.1.	Flight Performance Conditions	4-3
4.1.1.	Умови застосування льотних характеристик	4-3
4.1.2.	Aircraft Configuration.....	4-3
4.1.2.	Конфігурація літака.....	4-3
4.1.3.	Definitions.....	4-3
4.1.3.	Визначення.....	4-3
4.1.4.	Diagrams	4-5
4.1.4.	Графіки	4-5
4.2.	Take Off Performance.....	4-5
4.2.	Злітні характеристики.....	4-5
4.2.1.	Charts Description.....	4-5
4.2.1.	Опис графіків	4-5
4.2.2.	Maximum Take-Off Weight Calculation	4-5
4.2.2.	Визначення максимально допустимої злітної маси	4-5
4.3.	En-Route Flight Performance.....	4-5
4.3.	Характеристики польоту за маршрутом	4-5
4.4.	Flight Range and Duration Calculation.....	4-5
4.4.	Розрахунок дальності та тривалості польоту	4-5
4.5.	Landing Performance	4-5
4.5.	Посадкові характеристики	4-5
4.5.1.	Chart Description.....	4-5
4.5.1.	Опис графіків	4-5
4.5.2.	Maximum Landing Weight Calculation	4-5
4.5.2.	Визначення максимально припустимої посадкової маси.....	4-5

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 4 КЕ Частина В2. Розділ 4	PERFORMANCE ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ	Page Стор. 4-2
---	--	---	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

4. PERFORMANCE

According to the AN-74TK-100 AFM.

The text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

4.1. General Information

The information adduced in the given section permits ensuring the necessary level of flight safety for the crew.

4.1.1. Flight Performance Conditions

The aircraft's weight must not exceed the maximum permissible weight limited by takeoff conditions.

When the air temperature is below the lowest value indicated on the graph, only the influence of the lowest temperatures available on the graphs shall be considered.

At the actual snow resistance $\sigma > 12 \text{ kgf/cm}^2$ takeoff and landing performance shall be taken for resistance $\sigma = 12 \text{ kgf/cm}^2$.

The parameters shall not be determined beyond the range limits specified in graphs.

4.1.2. Aircraft Configuration

The first takeoff configuration - landing gear is extended, $\delta_f = 10^\circ/19^\circ$, (inboard flaps 10° and, outboard flaps 17° , 19° , 21°), slats are extended

The second takeoff configuration differs from the first one by retracted landing gear

The en-route configuration - landing gear is retracted, $\delta_f = 0^\circ/0^\circ$, slats are retracted.

The landing configuration - landing gear is extended, $\delta_f = 30^\circ/40^\circ$, (inboard flaps 30° and 60° , outboard flaps 22° , 40° , 60°), slats are extended

The intermediate configuration - landing gear is extended, $\delta_f = 10^\circ/25^\circ$, (inboard flaps 10° and, outboard flaps 19° , 25° , 33°), slats are extended

4.1.3. Definitions

Critical Engine is an engine whose failure causes the most adverse changes in the aircraft's behaviour and piloting conditions.

Total Take Off Distance (Lgto) is the horizontal distance from the moment of taxiing on the starting line to the moment the aircraft reaches an altitude of 400 m above the runway at the point of take-off, or to the moment when the transition from take-off to flight configuration is complete and a flight speed of equal to $1.3 V_{A1}$ for the flight configuration. The total take-off distance includes the runway roll and four stages in the air.

Runway Strip consists of runway (RWY) and runway end safety areas (RESA).

Take Off Run Available (TORA) is equal to the RWY length reduced to the length of the taxi-out section (50 m).

4. ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Відповідно до КЛЕ Ан-74TK-100.

Далі текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74TK-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ.

4.1. Загальні відомості

Приведенная в данном разделе информация позволяет экипажу обеспечить необходимый уровень безопасности при выполнении полета.

4.1.1. Умови застосування льотних характеристик

Масса самолета не должна превышать максимально допустимую массу, ограниченную условиями взлета.

При температуре воздуха ниже самого низкого значения, указанного на графике, необходимо учитывать лишь влияние самых низких температур, имеющих на графиках.

При фактической прочности снега $\delta > 12 \text{ кгс/см}^2$ взлетно-посадочные характеристики необходимо принимать для прочности $\delta = 12 \text{ кгс/см}^2$.

Параметры не должны определяться за пределами диапазонов, указанных на графиках.

4.1.2. Конфігурація літака

Первая взлетная конфигурация - шасси выпущено, $\delta_3 = 10^\circ / 19^\circ$ (закрылки внутренние 10° , закрылки концевые 17° , 19° и 21°), предкрылки выпущены.

Вторая взлетная конфигурация отличается от первой тем, что шасси убрано.

Полетная конфигурация - шасси убрано, $\delta_3 = 0^\circ/0^\circ$, предкрылки убраны.

Посадочная конфигурация - шасси вывучено, $\delta_3 = 30^\circ/40^\circ$ (закрылки внутренние 30° и 60° , закрылки концевые 22° , 40° и 60°), предкрылки выпущены.

Промежуточная конфигурация - шасси выпущено, $\delta_3 = 10^\circ/25^\circ$ (закрылки внутренние 10° , закрылки концевые 19° , 25° и 33°), предкрылки выпущены.

4.1.3. Визначення

Критический двигатель - двигатель, отказ которого вызывает наиболее неблагоприятные изменения в поведении и условиях пилотирования самолета.

Полная взлетная дистанция (Lп.в.) - расстояние по горизонтали с момента страгивания на линии старта до момента выхода самолета на высоту 400 м над уровнем ВПП в точке отрыва самолета или до момента, к которому заканчивается переход от взлетной к полетной конфигурации и достигается скорость полета, равная $1,3 V_{C1}$ для полетной конфигурации. Полная взлетная дистанция включает этап разбега и четыре этапа в воздушной ее части.

Летная полоса (ЛП) состоит из взлетно-посадочной полосы (ВПП) и концевых полос безопасности (КПБ).

Располагаемая длина разбега (РДР) равна длине ВПП, уменьшенной на длину участка выруливания (50 м).

Take Off Distance Available (TODA) is equal to sum of following lengths: RWY (decreased to the taxi-out section), the stop-way and the clearway free zone while this part of the clearway included in TODA shall be no more than 1/2 of the RWY length. If the clearway free zone is absent the TODA length is considered equal to sum of lengths of RWY, reduced to taxi-out section length, and the stop-ways.

Accelerate-Stop Distance Available (ASDA) is equal to the RWY length reduced for the taxi-out section and the stop-way

Runway Slope is equal to the tangent of field slope angle and is measured in percents

Minimum Aircraft Speed (V_A) is the speed, achieved during braking to limit angle of attack at given aircraft configurations, flight weight and engines operational modes ($V_A = V_{\alpha \text{ LIM}}$)

V_{A0} – minimum speed at landing configuration;

V_{A1} – minimum speed at considered configuration

Decision Speed (V_1) - the highest take-off speed of the aircraft, in which in the event of a critical engine failure (failure is detected at this speed) both a safe termination and a safe continuation of take-off are possible.

Rotation Speed (V_R) – is the speed of beginning the pitch angle increasing while takeoff run to put the aircraft on take-off angle of attack.

The Lift-off Speed (V_{LOF}) - is the speed in the moment of all landing gear legs lift-off from the RWY surface while takeoff after the takeoff run completed.

Take Off Safety Speed (V_2) - is the speed to be attained up to altitude of 10.7 m at the first stage of the proceeding takeoff procedure when the reaching of rated climb gradients are provided for the second stage of takeoff

Initial Climb Speed (V_{2i}) - is the speed attained up to altitude of 120 m with all engines operated.

Speed at start of high-lift devices retraction (V_3) - which attained at an altitude of 200 m at a normal takeoff or at an altitude of 400 m with only one engine operating.

Climb Gradient (η_C) is determined as the tangent of angle of the climb flight path slope Θ_C and is measured in percent.

Net Takeoff Path is the flight path, constructed reference to net climb gradient while takeoff.

Complete Performances - are the performances that are limit achievable for the aircraft in the considered operating conditions.

Net Performance is the total performance with gradients reduced in accordance with specifications.

Altitude Above Sea-Level – is the barometric pressure converted in altitude in accordance with barometric pressure distribution in international standard atmosphere (ISA).

Obstacle Limitation Line - a line above which the obstacles

Располагаемая дистанция взлета (РДВ) равна сумме длин: ВПП (уменьшенной на длину участка выруливания), КПБ и свободной зоны полосы воздушных подходов, причем участок свободной зоны, включаемой в РДВ, должен быть не более 1/2 длины ВПП. При отсутствии свободной зоны КПБ величина РДВ принимается равной длине ВПП, уменьшенной на длину участка выруливания.

Располагаемая дистанция прерванного вала (РДПВ) равна сумме длин ВПП, уменьшенной на длину участка выруливания, и КПБ.

Уклон определяется как тангенс угла наклона ЛП и выражается в процентах.

Минимальная скорость самолета (V_C) - скорость, достигнутая в процессе торможения до предельного угла атаки при заданных конфигурациях самолета, полетной массе и режиме работы двигателей ($V_C = V_{\alpha \text{ ПРД}}$).

V_{C0} - минимальная скорость при посадочной конфигурации;

V_{C1} - минимальная скорость при рассматриваемой конфигурации.

Скорость принятия решения (V_1) - наибольшая скорость разбега самолета, при которой в случае отказа критического двигателя (отказ распознается на этой скорости) возможно как безопасное прекращение, так и безопасное продолжение взлета.

Скорость подъема передней опоры шасси ($V_{\text{п.оп}}$) - скорость начала увеличения угла тангажа на разбеге для вывода самолета на взлетный угол атаки.

Скорость отрыва ($V_{\text{отр.}}$) - скорость самолета в момент отрыва всех его опорных устройств от поверхности ВПП по окончании разбега при взлете.

Безопасная скорость взлета (V_2) - скорость, достигаемая на первом этапе продолженного взлета до высоты 10,7 м, при которой обеспечивается безопасное получение нормируемых градиентов набора высоты на втором этапе взлета.

Скорость начального набора высоты ($V_{2н}$) со всеми работающими двигателями, достигаемая до высоты 120 м.

Скорость в момент начала уборки механизации крыла (V_3), достигаемая на высоте 200 м при нормальном взлете или на высоте 400 м при взлете с одним работающим двигателем.

Градиент набора высоты (η_n) определяется как тангенс угла наклона траектории набора высоты Θ_n и выражается в процентах.

Чистая траектория взлета - траектория набора высоты, построенная по чистому градиенту набора высоты на взлете.

Полные характеристики - характеристики, предельно достижимые для самолета в рассматриваемых эксплуатационных условиях.

Чистые характеристики - полные характеристики, градиенты которых уменьшены в соответствии с нормами.

Высота над уровнем моря - барометрическое давление, переведенное в высоту в соответствии с распределением барометрического давления в стандартной атмосфере (CA).

Линия ограничения препятствий - линия, выше

are not allowed at the strip of air approaches

Take off speed with high-lift devices in en-route position (V_4) - is the speed reached at the end of the retracting of the high-lift devices

Approach Speed (V_{APP}) is the aircraft speed at established descent on the approach segment

Aircraft Go-Around Speed is the established climb rate at takeoff operational mode for all or one engines with landing gear in extended position and wing configuration which recommended for go-around.

Wind. To take into account the wind influence when plotting takeoff and landing performance graphs it is determined:

- 50 % of expected operational maximum value of wind speed while headwind;
- 150 % of maximum value of wind speed while tailwind.

Note. While determining possibility of takeoff performance at the crosswind velocity more than 15 knots, decrease the available runway distance by 5 %.

4.1.4. Diagrams

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.1.4

4.2. Take Off Performance

4.2.1. Charts Description

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.2.1

4.2.2. Maximum Take-Off Weight Calculation

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.2.2

4.3. En-Route Flight Performance

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM Papr. 7.3

4.4. Flight Range and Duration Calculation

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.4

4.5. Landing Performance

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.5

4.5.1. Chart Description

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.5.1

4.5.2. Maximum Landing Weight Calculation

See section 7 of the AN-74TK-100 AFM p. 7.5.2

которой не могут располагаться препятствия в полосе воздушных подходов.

Скорость при полетной механизации на взлете (V_4) - скорость, достигаемая в конце уборки механизации крыла.

Скорость захода на посадку ($V_{зд.}$) – скорость самолета при установившемся снижении на участке захода на посадку.

Скорость самолета в процессе ухода на второй круг - скорость установившегося набора высоты на взлетном режиме всех или одного двигателя, при выпущенном шасси и конфигурации крыла, рекомендованной для ухода на второй круг.

Ветер. Для учета влияния ветра при построении графиков взлетно – посадочных характеристик принято:

- 50% ожидаемого в эксплуатации максимального значения скорости ветра при встречной составляющей;
- 150% при попутной составляющей скорости ветра.

Примечание. При определении возможности выполнения взлета с боковым более 8 м/с располагаемую длину ВПП уменьшайте на 5%.

4.1.4. Графіки

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.1.4

4.2. Злітні характеристики

4.2.1. Опис графіків

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.2.1

4.2.2. Визначення максимально допустимої злітної маси

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.2.2

4.3. Характеристики польоту за маршрутом

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.3

4.4. Розрахунок дальності та тривалості польоту

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.4

4.5. Посадкові характеристики

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.5

4.5.1. Опис графіків

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.5.1

4.5.2. Визначення максимально припустимої посадкової маси

Дивись розділ 7 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 7.5.2

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 4 КЕ Частина В2. Розділ 4	PERFORMANCE ЛЬОТНО-ТЕХНІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ	Page Стор. 4-6
---	--	---	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS
ЗМІСТ

5.	Flight planning	5-3
5.	Планування польоту.....	5-3
5.1.	Data for Pre-Flight and In-Flight Planning	5-3
5.1.	Дані для планування перед польотом та в польоті.....	5-3
5.1.1.	Preparation Procedures.....	5-3
5.1.1.	Процедури підготовки.....	5-3
5.1.2.	Flight Performance Terms of use	5-4
5.1.2.	Умови застосування льотних характеристик	5-4
5.1.3.	Aircraft Configurations.....	5-4
5.1.3.	Конфігурація літака.....	5-4
5.1.4.	Diagrams	5-4
5.1.4.	Графіки	5-4
5.2.	Fuel Calculation Method for Different Flight Stages	5-4
5.2.	Метод розрахунку палива, необхідний для різних етапів польоту.....	5-4
5.3.	Preflight Inspection and Checking of Aircraft Systems and Equipment.....	5-4
5.3.	Передпольотний огляд літака, перевірка систем та обладнання	5-4

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 5 КЕ Частина В2. Розділ 5	FLIGHT PLANNING ПЛАНУВАННЯ ПОЛЬОТУ	Page Стор. 5-2
---	--	---------------------------------------	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

5. FLIGHT PLANNING

Flight planning at the Aircompany is carried out in accordance with the procedures set out in OM-A Chapter 8.

Planning, organization and pre-flight preparation procedure detailed in FO.REG-04 "Flight organization instructions" of the Aircompany.

Planning and pre-flight preparation procedure relative to AN-74TK-100 aircraft see in para 3.1 of AN-74TK-100 AFM.

5.1. Data for Pre-Flight and In-Flight Planning

5.1.1. Preparation Procedures

After receiving data about the scheduled flight the crew member should:

PIC, CP, FN

- Study the meteorological conditions at the departure and arrival airports (the main one and alternates), by the route and evaluate the flight performing is possible;
- While determining the alternate airport the increase of fuel consumption should be accounted in accordance to Table 7.4 AFM AN-74TK-100 for the case of failure, which is determined as "Left hydraulic system and pump station failure due to loss of liquid";

Crew

- Familiarization to individual features of the aircraft;

PIC, CP

- Determine the order to use of air bleeding from the engines for the air conditioning system needs regarding to determined take off conditions (see sec.7 Pic. 10a AFM AN-74TK-100);
- Determine the maximum permissible takeoff and flight weight of the aircraft for the specific conditions of the given airfield and calculate the V_1 , V_r , V_2 , $V_{L.A.}$ (read УСИМ of PIC and CP), go-around speed (see sec. 4 and 7 AFM AN-74TK-100) and the fan rotation speed which is according to take off mode (see sec. 8 AFM AN-74TK-100);
- Determine the maximum allowed landing mass related to expected conditions at the destination airport;

PIC, FN

- Determine the required fuel quantity and commercial payload in accordance with the scheduled flight;

CP, FE

- Determine the cargo placing scheme to the purpose to provide the allowed balance while in flight;
- Determine the take-off and landing balance of the aircraft;

FA (FE)

5. ПЛАНУВАННЯ ПОЛЬОТУ

Планування польотів в Авіакомпанії здійснюється відповідно до процедур, викладених у Розділі 8 ОМ-А.

Процедуру планування, організації та підготовки до польоту детально описано в FO.REG-04 «Інструкція з організації польотів» Авіакомпанії.

Процедуру планування та підготовки до польоту літака Ан-74TK-100 див. розділ 3.1 КЛЕ Ан-74TK-100.

5.1. Дані для планування перед польотом та в польоті

5.1.1. Процедури підготовки

Після отримання даних про запланований політ члени екіпажу повинні:

КПС, ДП, Ш

- Вивчити метеоумови на аеродромах зльоту та посадки (основних та запасних аеродромах), на маршруті та оцінити можливість виконання польоту;
- При визначенні запасного аеродрому враховувати збільшення витрат палива відповідно до Табл. 7.4. КЛЕ Ан-74TK-100 на випадок відмови, яку визначено як «Відмова лівої гідросистеми та мережі насосної станції із-за втрати рідини»;

Екіпажу

- Ознайомитись з індивідуальними особливостями літака;

КПС, ДП

- Визначити порядок застосування відборів воздуха від двигунів на СКВ для конкретних умов зльоту (див. р.7 мал. 10а КЛЕ Ан-74TK-100);
- Визначити максимально припустиму злітну та польотну маси літака для конкретних умов даного аеродром та визначити значення швидкостей V_1 , V_r , V_2 , $V_{з.п.}$ (з виставкою індексів на УСИМ КПС та Другого пілота), швидкість відходу на друге коло (див. р. 4 та 7 КЛЕ Ан-74TK-100) та частоту обертів вентилятора, яка відповідає злітному режиму (див. р. 8 КЛЕ Ан-74TK-100);
- Визначити максимально припустиму посадкову масу літака відповідно до умов, що очікуються на аеродромі посадки;

КПС, Штурману

- Визначити потрібну кількість палива та комерційне завантаження відповідно до запланованого польоту;

ДП, БІ

- Обрати схему розміщення вантажів з метою забезпечення припустимого діапазону центрувань протягом всього польоту;
- Визначити злітне та посадкове центрування літака;

БП (БІ)

- Brief the passengers regarding to inflight behavior;
- Demonstrate to passengers the oxygen equipment and oxygen mask applying rules;
- Before flying over water, demonstrate to passengers the location and use of emergency life jackets.

PIC

- Receive the ground technical crew report regarding to pre-flight preparations works and failures fixed, which were found in previous flight.

5.1.2. Flight Performance Terms of use

See sec.7.1.1 AFM AN-74TK-100.

5.1.3. Aircraft Configurations

See sec.7.1.2 AFM AN-74TK-100.

5.1.4. Diagrams

See sec. 7.1.4 AFM AN-74TK-100.

5.2. Fuel Calculation Method for Different Flight Stages

See sec.7.4 AFM AN-74TK-100.

5.3. Preflight Inspection and Checking of Aircraft Systems and Equipment

See sec. 3.2 of AFM AN-74TK-100.

- Надати інструктаж пасажиром стосовно поведінки у польоті;
- Продемонструвати пасажиром правила застосування кисневого обладнання та кисневої маски;
- Перед польотом над водною поверхнею продемонструвати пасажиром місце розміщення та порядок використання аварійно-рятувальними жилетами ;

КПС

- Отримати доповідь від наземного технічного персоналу стосовно проведених робіт при підготовці до польоту та усунення несправностей, які було виявлено у попередньому польоті.

5.1.2. Умови застосування льотних характеристик

Див.р.7.1.1 КЛЕ Ан-74TK-100.

5.1.3. Конфігурація літака

Див. р.7.1.2 КЛЕ Ан-74TK-100.

5.1.4. Графіки

Див. р. 7.1.4 КЛЕ Ан-74TK-100.

5.2. Метод розрахунку палива, необхідний для різних етапів польоту

Див.р.7.4 КЛЕ Ан-74TK-100.

5.3. Передпольотний огляд літака, перевірка систем та обладнання

Див. р. 3.2 КЛЕ Ан-74TK-100.

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

6	Weight and Balance	6-3
6	Маса та центрування	6-3
6.1	General	6-3
6.1	Загальні відомості.....	6-3
6.1.2	Aircraft Layout.....	6-3
6.1.1	Компоновочні схеми кабін літака	6-3
6.1.2	Compartment Internal Dimensions	6-3
6.1.2	Внутрішні габарити грузопасажирської кабіни	6-3
6.1.3	Mass Limits.....	6-4
6.1.3	Обмеження щодо маси літака	6-4
6.1.4	Center of Gravity Limits	6-4
6.1.4	Припустимі центрування.....	6-4
6.2	Balance Calculation.....	6-5
6.2	Порядок розрахунку центрування	6-5
6.2.1	Calculation Requirements.....	6-5
6.2.1	Вимоги щодо розрахунку	6-5
6.2.2	Balance Calculations. Passenger Configuration	6-6
6.2.2	Розрахунок центрування. Пасажирська конфігурація	6-6
6.2.3	Balance Calculation. Cargo Configuration	6-13
6.2.3	Розрахунок центрування. Вантажна конфігурація	6-13
6.2.4	Balance Calculation. Combi Configuration.....	6-13
6.2.4	Розрахунок центрування. Комбінована конфігурація	6-13
6.3	AN-74TK-100 Balance Sheet Form (Passenger)	6-15
6.3	Бланк центрувального графіку ПС Ан-74ТК-100 (пасажирська конфігурація).....	6-15
6.4	AN-74TK-100 Balance Sheet Form (Cargo).....	6-17
6.4	Бланк центрувального графіку ПС Ан-74ТК-100 (вантажна конфігурація).....	6-17
6.5	AN-74TK-100 Balance Sheet Form (Combi)	6-19
6.5	Бланк центрувального графіку ПС Ан-74ТК-100 (комбінована конфігурація)	6-19

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 6 КЕ Частина В2. Розділ 6	WEIGHT & BALANCE МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ	Page Стор. 6-2
---	--	---	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

6 WEIGHT AND BALANCE

The current input data for calculating the weight and balance of the AN-74TK-100 aircraft are provided in the CAM.RT-06 Weight and Balance Report for each aircraft.

6.1 General

6.1.2 Aircraft Layout

Aircompany operates AN-74TK-100 in the following configurations:

- Passenger – for transportation of 50 passengers;
- Cargo - for cargo transportation;
- Combi - for transportation of 12 passengers and 6 t of cargo;
- Combi - for transportation of 20 passengers and 4.5 t of cargo.

In accordance with AN-74TK-100 AFM and the text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

6.1.2 Compartment Internal Dimensions

Passenger compartment (passenger configuration):

– maximum width	2.500 m
– floor width	2.150 m
– height	2.200 m
– length	9.900 m

Cargo compartment (cargo configuration):

– maximum width	2.200 m
– floor width	2.150 m
– height	2.200 m
– length	9.800 m

Cargo-passenger configuration (12 passengers & 6 t cargo):

Passenger compartment:

– maximum width	2.500 m
– floor width	2.150 m
– height	2.200 m
– length	2.500 m

Cargo compartment:

– maximum width	2.200 m
– floor width	2.150 m
– height	2.200 m
– length	7.400 m

Cargo-passenger configuration (20 passengers & 4.5 t cargo):

Passenger compartment:

– maximum width	2.500 m
– floor width	2.150 m
– height	2.200 m
– length	4 m

6 МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ

Актуальні вхідні дані для розрахунку маси та центрування ПС Ан-74ТК-100 наведено в Звіті про масу та центрування CAM.RT-06 для кожного окремого ПС.

6.1 Загальні відомості

6.1.1 Компонувочні схеми кабін літака

Авіакомпанія експлуатує Ан-74ТК-100 в наступних конфігураціях:

- Пасажирська - для перевезення 50 пасажирів;
- Вантажна – для перевезення вантажів;
- Комбінована вантажно-пасажирська - для перевезення 12 пасажирів і 6 т вантажу.
- Комбінована вантажно-пасажирська - для перевезення 20 пасажирів і 4,5 т вантажу.

Далі розділ викладено згідно КЛЕ Ан-74ТК-100 та текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74ТК-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ (РЛЭ).

6.1.2 Внутрішні габарити грузопасажирської кабіни

Пассажирский салон (пассажирская конфигурация):

- ширина максимальная	2.500 м
- ширина по полу	2.150 м
- высота	2.200 м
- длина	9.900 м

Грузовая кабина в варианте перевозки грузов:

- ширина максимальная	2.200 м
- ширина по полу	2.150 м
- высота	2.200 м
- длина	9.800 м

Грузо-пассажирская кабина (12 пассажиров и 6 т груза):

Пассажирская кабина:

- ширина максимальная	2.500 м
- ширина по полу	2.150 м
- высота	2.200 м
- длина	2.500 м

Грузовая кабина:

- ширина максимальная	2.200 м
- ширина по полу	2.150 м
- высота	2.200 м
- длина	7.400 м

Грузо-пассажирская кабина (20 пассажиров и 4,5т груза):

Пассажирская кабина:

- ширина максимальная	2.500 м
- ширина по полу	2.150 м
- высота	2.200 м
- длина	4 м

Cargo compartment:

– maximum width	2.200 m
– floor width	2.150 m
– height	2.200 m
– length	5.900 m

Грузовая кабина:

- ширина максимальная	2.200 м
- ширина по полу	2.150 м
- высота	2.200 м
- длина	5.900 м

6.1.3 Mass Limits
(AFM 2.5.1)

Maximum taxi mass	36 850 kg
Maximum take-off mass	36 500 kg
Maximum landing mass	33 000 kg
Maximum fuel mass:	
– when density $\rho = 0.775 \text{ g/cm}^3$	13 210 kg
– when density $\rho = 0.805 \text{ g/cm}^3$	13 700 kg
Maximum payload	10 000 kg
Maximum payload for long range cruise	1 500 kg

NOTES:

1. Take-off and landing masses limits should be calculated depending on actual conditions in compliance with instructions, specified in Section 7 AFM of AN-74TK-100.

2. In special events, it is allowed to land when aircraft mass exceeds 33 000 kg but does not exceed take-off mass. Quantity of such landings shall not exceed 3 % of the total landings.

6.1.4 Center of Gravity Limits

Range of operating Center of Gravity positions (CG):

- forward CG limit – 15.0 % MAC
- aft CG limit – 31.5 % MAC;
- tail strike CG – 60 % MAC.

Correlation of center of gravity position on aircraft mass is shown in Fig. 6.1.

6.1.3 Обмеження щодо маси літака
(КЛЕ 2.5.1)

Максимальная рулежная масса	36 850 кг
Максимальная взлетная масса	36 500 кг
Максимальная посадочная масса	33 000 кг
Максимальная масса заправляемого топлива:	
- при $\rho = 0,775 \text{ г/см}^3$	13 210 кг
- при $\rho = 0,805 \text{ г/см}^3$	13 700 кг
Максимальная коммерческая нагрузка	10 000 кг
Максимальная коммерческая нагрузка при полете на максимальную дальность	1 500 кг

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Расчет максимально допустимых взлетных и посадочных масс в зависимости от фактических условий. производится в соответствии с указаниями разд. 7 РЛЭ Ан-74TK-100.

2. В особых случаях разрешается посадка с массой самолета больше 33 000 кг до взлетной массы. Количество таких посадок не должно превышать 3 % от общего количества посадок.

6.1.4 Припустимі центрування

Диапазон эксплуатационных центровок:

- предельно передняя 15,0 % САХ;
- предельно задняя 31,5 % САХ;
- центровка начала опрокидывания самолета на хвост 60 % САХ.

Зависимость диапазона центровок от массы самолета показана на рис.6.1.

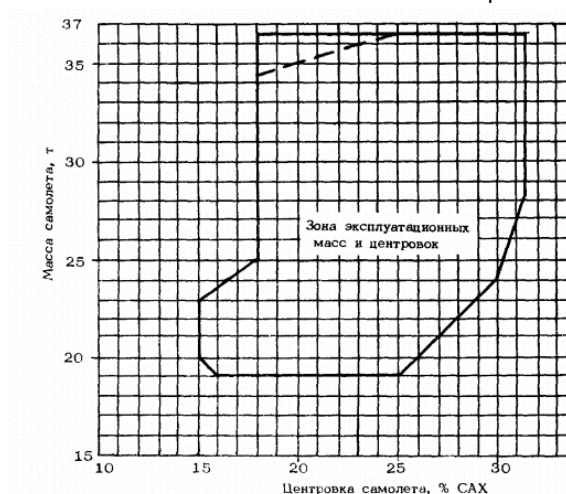


Figure 6.1. Range of permissible operational CG's

NOTE: The area of operational masses and CG's, limited by a dashed line, is valid for aircraft up to No. 99.1005.

Рисунок 6.1. Диапазон допустимых эксплуатационных центровок

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

6.2 Balance Calculation

6.2.1 Calculation Requirements

Calculation of take off, flying and landing mass and balance of aircraft is carried out before every flight according to Balance Sheet.

ATTENTION! IT IS MANDATORY TO FILL IN THE BALANCE SHEET BEFORE THE FLIGHT

Balance Sheet of AN-74TK- 100 aircraft is shown for the following configurations:

- Passenger (see p.6.3 «An-74TK-100 balance sheet form (passenger configuration)»; p. 6.2.2.3 «Calculation Example»);
- Cargo (see p.6.4 «An-74TK-100 balance sheet form (cargo configuration)»; p. 6.2.3.3 «Calculation Procedure»);
- Combi Cargo-Passenger (see p.6.5 «An-74TK-100 balance sheet form (combi configuration)»; p. 6.2.4.3 «Calculation Procedure»).

If take off balance lies between 22 to 26 % of MAC and mass and balance in flight, till landing, will change only with fuel consumption, only landing mass is checked. At take off forward CG less than 22 % of MAC landing mass and balance must be checked.

When flying without a payload, to ensure an acceptable maximum CG of 15% of the MAC, it is necessary to place additional cargo in the rear of the cargo cabin. The value of the load determined by calculation.

At take off balance more than 26 % of MAC it is necessary to check landing mass and balance, and also flight mass and balance with 5 t of fuel.

NOTE:

1. Landing gear retraction and extension do not practically effect on the balance.
2. Ramp displacement to the forward position shifts the CG of the empty aircraft forward by 0.95 % of MAC.
3. In the Mass and Balance Report CAM.RT-06 mass of the empty aircraft is indicated when the crane beam is placed in the rearward position.
4. Rearranging the crane beam from the rear position to the forward alignment shifts the CG forward:
 - at maximum take-off weight of up to 1.7% MAC;
 - at landing weight (without cargo) of up to 2.8% MAC.

6.2 Порядок розрахунку центрування

6.2.1 Вимоги щодо розрахунку

Определение взлетной, полетной и посадочной масс и центровок самолета производятся перед каждым вылетом по центровочному графику.

ВНИМАНИЕ! ЗАПОЛНЕНИЕ ЦЕНТРОВОЧНОГО ГРАФИКА ПЕРЕД ПОЛЕТОМ ОБЯЗАТЕЛЬНО

Центровочный график самолета Ан-74ТК-100 дан для следующих конфигураций:

- Пассажирская (см. p.6.3 «Бланк центровального графіку ПС Ан-74ТК-100 (пасажирська конфігурація)»; п.6.2.2.3 «Приклад розрахунку»);
- Грузовая (см. p.6.4 «Бланк центровального графіку ПС Ан-74ТК-100 (вантажна конфігурація)»; п.6.2.3.3 «Порядок розрахунку»);
- Комбинированная грузо-пассажирская (см. p.6.5 «Бланк центровального графіку ПС Ан-74ТК-100 (комбінована конфігурація)»; п.6.2.4.3«Порядок розрахунку»).

Если взлетная центровка находится в пределах от 22 до 26 % САХ, а масса и центровка в полете, вплоть до посадки, будет изменяться только от выгорания топлива, проверяется только посадочная масса. При взлетных передних центровках менее 22 % САХ обязательна проверка посадочной массы и центровки

При полете без коммерческой нагрузки для обеспечения допустимой предельной центровки 15 % САХ необходимо размещать дополнительный груз в задней части грузовой кабины. Величину груза определять расчетом.

При взлетных центровках более 26% САХ обязательна проверка посадочной массы и центровки, а также полетной массы и центровки при количестве топлива 5 т.

ПРИМЕЧАНИЕ:

1. Уборка и выпуск шасси на центровку практически не влияют.
2. Сдвиг ramпы в крайнее переднее положение смещает центровку пустого самолета вперед на 0,95 % САХ.
3. В Отчете про массу и центровку CAM.RT-06 самолета указывается центровка пустого самолета при размещении кран-балки в крайнем заднем положении.
4. Перестановка кран-балки из заднего положения в переднее смещает центровку вперед:
 - при максимальной взлетной массе на величину до 1,7 % САХ;
 - при посадочной массе (без груза) на величину до 2,8 % САХ.

6.2.2 Balance Calculations. Passenger Configuration

The Balance Sheet for all aircraft configurations (hereinafter – BS) is spread over two pages.

6.2.2.5 AN-74TK-100 Balance Sheet (Passenger Configuration)

BS blank for An-74TK-100 (passenger configuration) see p.6.3.

6.2.2.2 Balance Sheet Description

The top part of the BS Page 1 has columns to write down initial data of the flight and nomogram of weight and balance of the equipped aircraft. On left from the working diagram margin scale titles are given. Arrows indicating scale readout direction with graduation value of every scale and columns for writing down actual loading are on right from the working margin.

Working margin of the BS starts with a scale "FLIGHT CREW, 4 PERSONS" by which Flight Crew effect on the aircraft weight and balance is considered.

The scales "FLIGHT ATTENDANT" and "FLIGHT OPERATOR" are arranged below and intended for accounting the effect on the aircraft weight and balance by flight attendant and flight operator located on seats in the crew cabin and passenger cabin on the frame № 9.

Below is the "BUFFET BLOCK" scale arranged, designed to account for the effect on the weight and balance of the aircraft of water and food in the buffet block for passengers and crew.

The "RESCUE EQUIPMENT" scale is designed to consider the effect on weight and balance of the aircraft liferafts.

Below are the scales of "1 ROW", "2 ROW", "3 ROW", "4 ROW", "5 ROW", "6 ROW", "7 ROW", "8 ROW", "9 ROW", "10 ROW", "11 ROW", "12 ROW", "13 ROW", designed to account for the effect on the aircraft weight and balance of passengers, located in the seats on the starboard and port sides. If all passengers are flying, it is possible to use not all scales, but one scale "1 - 13 ROW", where one large scale division gives an influence on the aircraft weight and balance of all 52 passengers. If the aircraft flies over the water with life rafts and all passengers on board (48 people), then the influence on the aircraft weight and balance of all passengers can be taken into account using the scale of "2-13 ROW". It must be considered that in the case of a flight over water, passengers can be accommodated from the second row, the first row of seats is discarded and life rafts are installed in the vacant seat.

The block of scales "DISTANCE FROM FRAIME No.9" is designed to account for the effect on the balance of baggage at distances from 11 to 15 m.

At the end of the working margin BS Page 1 and at the beginning of the working diagram BS Page 2 the scale "INDEX" is given to move from one diagram page to another.

Stations given on the scales "DISTANCE FROM FRAIME No.9" correspond to the distance marking, plotted in the aircraft cargo compartment (Fig. 6.2).

Scale block "FUEL" is designed to account effect of filled fuel on the balance. The nomogram for determining take-off, flight, landing mass and balance of the aircraft is given under the scale block "FUEL".

6.2.2 Розрахунок центрування. Пасажи́рська конфігурація

Центровочный график для всех конфигураций воздушного судна (далее – ЦГ) размещен на двух листах.

6.2.2.1 Центрувальний графік ПС Ан-74ТК-100 (пасажи́рська конфігурація)

Бланк ЦГ ВС Ан-74ТК-100 (пасажирська конфігурація) см. п.6.3.

6.2.2.2 Опис центрувального графіка

В верхней части Листа 1 ЦГ имеются графы, в которые записываются исходные данные конкретного полета и номограмма массы и центровки снаряженного самолета. Слева от рабочего поля приведены наименования шкал. Справа от рабочего поля графика имеются стрелки, указывающие направление отсчета по шкале с ценой деления каждой шкалы, и графы для записи фактической загрузки.

Рабочее поле ЦГ начинается шкалой ЛЬОТНИЙ ЕКИПАЖ, 4 ЧОЛ., по которой учитывается влияние на центровку и массу самолета членов летного экипажа

Ниже расположены шкалы БОРТ.ПРОВІДНИК и БОРТ.ОПЕРАТОР, предназначенные для учета влияния на центровку и массу самолета бортпроводника и бортоператора, располагающихся на сиденьях в кабине экипажа и пассажирской кабине на шпангоуте № 9.

Ниже расположена шкала БУФЕТНИЙ БЛОК, предназначенная для учета влияния на центровку и массу самолета воды и продуктов питания в буфетном блоке для пассажиров и экипажа.

Шкала РЯТУВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ предназначена для учета влияния на центровку и массу самолета спасательных плотов.

Ниже расположены шкалы 1 РЯД, 2 РЯД, 3 РЯД, 4 РЯД, 5 РЯД, 6 РЯД, 7 РЯД, 8 РЯД, 9 РЯД, 10 РЯД, 11 РЯД, 12 РЯД, 13 РЯД, предназначенные для учета влияния на центровку и массу самолета пассажиров, располагающихся в креслах по правому и левому бортам. В случае, если летят все пассажиры, можно пользоваться не всеми шкалами, а одной шкалой 1 - 13 РЯД, где одно большое деление дает влияние на массу и центровку самолета всех 52 пассажиров. В случае, если самолет летит над водным пространством со спасательными плотами и все пассажиры на борту (48 чел.), то влияние на массу и центровку всех пассажиров можно учесть, пользуясь шкалой 2-13 РЯД. Надо помнить, что в случае полета над водой пассажиры могут размещаться со второго ряда, первый ряд сидений отбрасывается и на освободившемся месте устанавливаются спасательные плоты.

Блок шкал ДИСТАНЦІЯ ВІД ШПАНГОУТА № 9 предназначен для учета влияния на центровку массы багажа на дистанциях от 11 до 15 м.

В конце рабочего поля ЦГ Лист 1 и в начале рабочего поля ЦГ Лист 2 имеется шкала ІНДЕКС, которая служит для перехода с одного листа графика на другой.

Дистанции, приведенные на шкалах ДИСТАНЦІЯ ВІД ШПАНГОУТА № 9, соответствуют разметке дистанций, нанесённой в грузовом отсеке самолета (рис. 6.2).

Блок шкал ПАЛИВО предназначен для учета влияния на центровку массы заправленного топлива. Под блоком шкал ПАЛИВО приведена номограмма для определения взлетной, полетной, посадочной масс и центровок самолета.

Lower BS part has the columns to write down calculation results and signatures of officials.

В нижней части ЦГ имеются графы, в которые записываются результаты расчета, и графы для подписей должностных лиц.

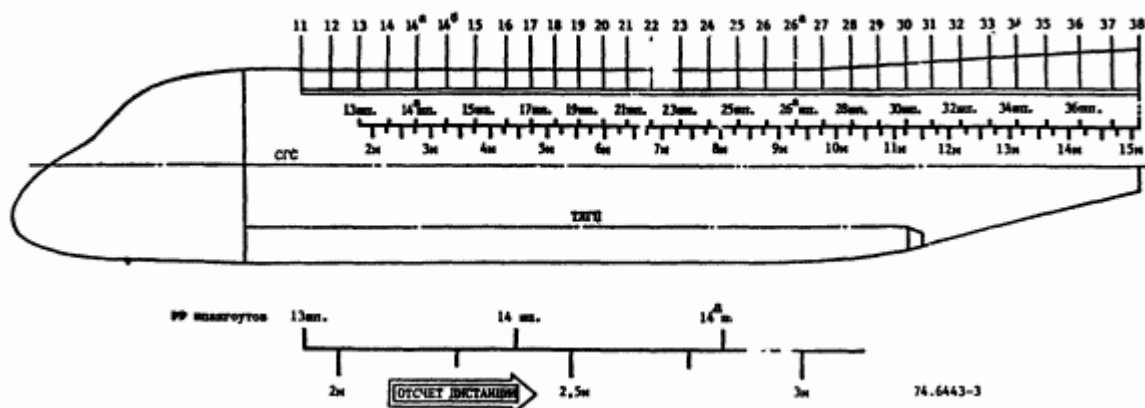


Figure 6.2. Marking distances in the cargo compartment

Рисунок 6.2. Разметка дистанций в грузовой кабине

6.2.2.3 Calculation Example

6.2.2.3 Приклад розрахунку

6.2.2.3.1 Initial data

6.2.2.3.1 Исходные данные

Empty aircraft mass	21 762 kg
Empty aircraft balance	20.1 % MAC
Equipment mass	105 kg
Aircraft balance shift due to equipment -	0.6% MAC

Масса пустого самолета	21 762 кг
Центровка пустого самолета	20,1 % САХ
Масса снаряжения	105 кг
Смещение центровки самолета за счет снаряжения.	-0.6% САХ

Crew mass of 4 people	320 kg
-----------------------	--------

Масса экипажа из четырёх человек	320 кг
----------------------------------	--------

Fuel mass	9 192 kg
-----------	----------

Масса топлива	9 192 кг
---------------	----------

Payload

Коммерческая нагрузка

- flight attendant	80 kg
- water and food	100 kg
- passengers 1 row (4 people)	300 kg
- passengers 2 row (4 people)	300 kg
- passengers 3 row (4 people)	300 kg
- passengers 4 row (4 people)	300 kg
- passengers 5 row (4 people)	300 kg
- passengers 6 row (4 people)	300 kg
- passengers 7 row (4 people)	300 kg
- passengers 8 row (4 people)	300 kg
- passengers 9 row (4 people)	300 kg
- passengers 10 row (4 people)	300 kg
- passengers 11 row (4 people)	300 kg
- passengers 12 row (4 people)	300 kg
- passengers 13 row (4 people)	300 kg
- passenger baggage in the trunk on the ramp at a distance of 12,7m	600 kg

- бортпроводник	80 кг
- вода и продукты питания	100 кг
- пассажиры 1 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 2 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 3 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 4 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 5 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 6 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 7 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 8 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 9 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 10 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 11 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 12 ряда (4 чел.)	300 кг
- пассажиры 13 ряда (4 чел.)	300 кг
- багаж пассажиров в багажнике на рампе на дистанции 12,7м	600 кг

6.2.2.3.2 Calculation

6.2.2.3.2 Розрахунок

Start the calculation of take-off balance with determining mass and balance of equipped aircraft. For this purpose add equipment mass of 105 kg to the empty aircraft mass; subtract 0.6 % of MAC (influence of the equipment mass on the

Расчет взлетной центровки начинайте с определения массы и центровки снаряженного самолета, для чего к массе пустого самолета добавьте массу снаряжения 105 кг, из центровки, указанной в Рапорте о массе и центре

balance) from the balance indicated in the CAM.RT-06 Weight and Balance Report.

Equipment mass includes:

- oil for engines 43.7 kg
- oxygen for the crew 5.8 kg
- chemicals for toilet room 10,0 kg
- water for the wash-stand 10.0 kg
- crew baggage 20.0 kg
- alcohol in the ANTI-ICE system of windows 16.0 kg

Total: 105.5 kg

Using above data determine the mass of the equipped aircraft:

$$(21762 \text{ kg} + 105,0 \text{ kg} = 21 \text{ 867 kg})$$

and the balance

$$(20,1 - 0,6 = 19,5 \% \text{ MAC})$$

Knowing the mass of equipped aircraft and its balance, find the point A on the nomogram "EQUIPPED AIRCRAFT MASS, T" (see Fig. 6.3-1). Draw a perpendicular from the point A to the scale "FLIGHT CREW, 4 PERSONS", read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the mass of 320 kg (mass of one crew member is 80 kg), and obtain point 1. From point 1 draw a perpendicular to the "FLIGHT ATTENDANT" scale and count mark according to the arrow appropriated to 80 kg and obtain point 2. From point 2 draw a perpendicular to the "BUFFET BLOCK" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 100 kg and obtain point 3. From point 3 draw perpendicular to the "1 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 4. From point 4 draw perpendicular to the "2 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 5. From point 5 draw perpendicular to the "3 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 6. From point 6 draw perpendicular to the "4 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 7. From point 7 draw perpendicular to the "5 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 8. From point 8 draw perpendicular to the "6 ROW" scale. There are no graduations on this scale and point 9 is obtained at the intersection of the perpendicular and the scale. From point 9 draw perpendicular to the "7 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 10. From point 10 draw perpendicular to the "8 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 11. From point 11 draw perpendicular to the "9 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 12. From point 12 draw perpendicular to the "10 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 13. From point 13 draw perpendicular to the "11 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 14. From point 14 draw perpendicular to the "12 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 15. From point 15 draw perpendicular to the "13 ROW" scale and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 300 kg and obtain point 16.

CAM.RT-06, вычитите 0,6% САХ (влияние на центровку массы снаряжения).

В массу снаряжения входят:

- масло для двигателей 43,7кг
- кислород для экипажа 5,8 кг
- химикаты для туалета 10,0 кг
- вода для умывальника 10,0 кг
- багаж экипажа 20,0 кг
- спирт в системе ПОС стекол 16,0 кг

Всего: 105,5 кг

Из приведенных данных определяем массу снаряженного самолета

$$(21762 \text{ кг} + 105,0 \text{ кг} = 21 \text{ 867 кг})$$

и центровку

$$(20,1 - 0,6 = 19,5 \% \text{ САХ})$$

Зная массу снаряженного самолета и его центровку, на номограмме МАСА СПОРЯДЖЕНОГО ЛІТАКА, Т (см. Рис 6.3-1) находим точку А. Из точки А опускаем перпендикуляр на шкалу ЛЬОТНИЙ ЕКІПАЖ, 4 ЧОЛ., отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 320 кг (масса одного члена экипажа 80 кг), и получаем точку 1. Из точки 1 опускаем перпендикуляр на шкалу БОРТ.ПРОВІДНИК, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующее массе 80 кг, и получаем точку 2. Из точки 2 спускаем перпендикуляр на шкалу БУФЕТНИЙ БЛОК, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующее массе 100 кг, получаем точку 3. Из точки 3 опускаем перпендикуляр на шкалу 1 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, и получаем точку 4. Из точки 4 опускаем перпендикуляр на шкалу 2 РЯД, по направлению стрелки откладываем количество делений, соответствующее массе 300 кг, получаем точку 5. Из точки 5 опускаем перпендикуляр на шкалу 3 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 6. Из точки 6 опускаем перпендикуляр на шкалу 4 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 7. Из точки 7 опускаем перпендикуляр на шкалу 5 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 8. Из точки 8 опускаем перпендикуляр на шкалу 6 РЯД. На этой шкале нет делений и точку 9 получаем на пересечении перпендикуляра и шкалы. Из точки 9 опускаем перпендикуляр на шкалу 7 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 10. Из точки 10 опускаем перпендикуляр на шкалу 8 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 11. Из точки 11 опускаем перпендикуляр на шкалу 9 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 12. Из точки 12 опускаем перпендикуляр на шкалу 10 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 13. Из точки 13 опускаем перпендикуляр на шкалу 11 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 14. Из точки 14 опускаем перпендикуляр на шкалу 12 РЯД, отсчитываем по

Since in our example all passengers are flying, you can skip scales from "1 ROW" to "13 ROW" and from point 3 drop the perpendicular to scale "1 - 13 ROW", and in the direction of the arrow put off one large scale division corresponding to the mass of all passengers 3903 kg, we get point 4'.

NOTE: If, for any scale not possible to read required number of graduations, graduations make count on the next scale (or on several next), and then return to the missed scale.

From point 16 or 4' draw perpendicular to the distance scale 12,70 m and read graduations in the direction of an arrow, corresponding to the 600 kg of baggage and obtain point 17.

The effect on the weight of hand luggage stored on the luggage racks in the passenger cabin on the aircraft's weight and balance must be calculated using the "7 ROW" scale.

From point 17 draw perpendicular to the INDEX scale and obtain point "Б".

Go to the second sheet of the BS (see Fig. 6.3-2) and transfer point "Б" to the INDEX scale (corresponding to the same index as point "Б" on the front scale). From point Б draw the perpendicular to the FUEL scale corresponding to the zero amount of fuel, we get point "Б' ". From point "Б' " we draw a dashed line a curve equidistant from the nearest curve of the diagram. Then from point "Б' " draw the perpendicular to the scale corresponding to the fuel mass of 9192 kg. From the point of intersection of the perpendicular with the parallel, we shift to the right until it intersects with the fuel curve drawn by the dotted line, and we obtain point "В".

If point "Б" falls at the beginning of the curve of the diagram, a parallel shift corresponding to the amount of fuel to be refueled draw the line until it intersects with this curve (originating at point "Б"). From point "В", draw the perpendicular to the nomogram of take-off mass and balance. For a take-off weight of 36.5 t, we determine balance of 26.4% of the MAC (point "Г").

Similarly, the calculation is performed balance on the landing.

Assume that 5,000 kg of fuel has been used before landing.

Determine the amount of fuel remaining

$$9192 - 5000 = 4192 \text{ kg}$$

From the point "Б" draw perpendicular to fuel scale corresponding to the fuel mass 4192 kg. From the point of intersection of perpendicular and the parallel corresponding to the fuel mass 4192 kg. shift right to the intersection with fuel curve and obtain point "В* ". From "В*" point draw an perpendicular to the take-off mass and the landing balance nomogram for calculated mass 31500 kg (36500-5000=31500 kg) and determine landing balance 27,3 % of the MAC (point "Д" on the Balance Sheet).

NOTE: In the case of flight cargo plane over water area weight of the equipped aircraft and the resulting CG determined with the method described above, it is necessary to change:

направлению стрелки деления, соответствующие массе 300 кг, получаем точку 15. Из точки 15 опускаем перпендикуляр на шкалу 13 РЯД, отсчитываем по направлению стрелки деления, соответствующие 300 кг, получаем точку 16.

Так как в нашем примере летят все пассажиры, то можно пропустить шкалы от 1 РЯД, до 13 РЯД и из точки 3 опустить перпендикуляр на шкалу 1 - 13 РЯД, и по направлению стрелки отложить одно большое деление, соответствующее массе всех пассажиров 3903 кг, получаем точку 4'.

ПРИМЕЧАНИЕ: Если по какой-либо шкале невозможно отложить необходимое количество делений, произведите отсчет делений по следующей шкале (или по нескольким последующим), а затем возвратитесь на пропущенную шкалу.

Из точки 16 или 4' опускаем перпендикуляр на шкалу дистанций 12,70 м, откладываем по направлению стрелки количество делений, соответствующее массе 600 кг багажа, и получаем точку 17

Учет влияния на массу и центровку самолета массы ручной клади, располагаемой на багажных полках пассажирской кабины, необходимо производить по шкале 7 РЯД.

Из точки 17 опускаем перпендикуляр на шкалу ИНДЕКС и получаем точку Б

Переходим на второй лист ЦГ (см. рис 6.3-2) и на шкалу ИНДЕКС переносим точку Б (соответствующую тому же индексу, что и точка Б на лицевой шкале). Из точки Б опускаем перпендикуляр на шкалу ТОПЛИВО, соответствующую нулевому количеству топлива, получаем точку Б'. Из точки Б' проводим пунктиром кривую, равноудаленную от ближайшей кривой графика. Затем из точки Б' опускаем перпендикуляр на шкалу, соответствующую массе топлива 9192 кг. Из точки пересечения перпендикуляра с параллелью смещаемся вправо до пересечения с кривой топлива, проведенной пунктиром, и получаем точку В.

Если точка Б' попадает на начало кривой графика, смещение по параллели, соответствующей количеству заправляемого топлива, проводим до пересечения с этой кривой (берущей начало в точке Б'). Из точки В опускаем перпендикуляр на номограмму взлетной массы и центровки. Для взлетной массы 36,5 т определяем центровку 26,4% САХ (точка Г).

Аналогично производим расчет центровки на посадке.

Допустим, что до посадки выработано 5000 кг топлива.

Определяем количество оставшегося топлива

$$9192 - 5000 = 4192 \text{ кг}$$

Из точки Б' опускаем перпендикуляр на шкалу топлива, соответствующую массе топлива 4192 кг. Из точки пересечения перпендикуляра с параллелью, соответствующей количеству топлива 4192 кг, смещаемся вправо до пересечения с кривой топлива и получаем точку В*. Из точки В* опускаем перпендикуляр на номограмму взлетной массы и центровки и для посадочной массы 31500 кг (36500 - 5000 = 31500 кг) определяем посадочную центровку 27,3 % САХ (на графике точка Д').

ПРИМЕЧАНИЕ: В случае полета грузового самолета над водным пространством массу снаряженного самолета и центровку полученную вышеописанным способом, необходимо изменить:

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 6 КЕ Частина В2. Розділ 6	WEIGHT & BALANCE МАСА ТА ЦЕНТРУВАННЯ	Page Стор. 6-10
---	--	---	---------------------------

- | | |
|--|---|
| – increase the mass of the equipped aircraft by 76 kg; | – массу снаряженного самолета увеличить на 76 кг; |
| – shift forward the center of gravity by 0.5% MAC. | – центровку сместить вперед на 0,5% САХ. |

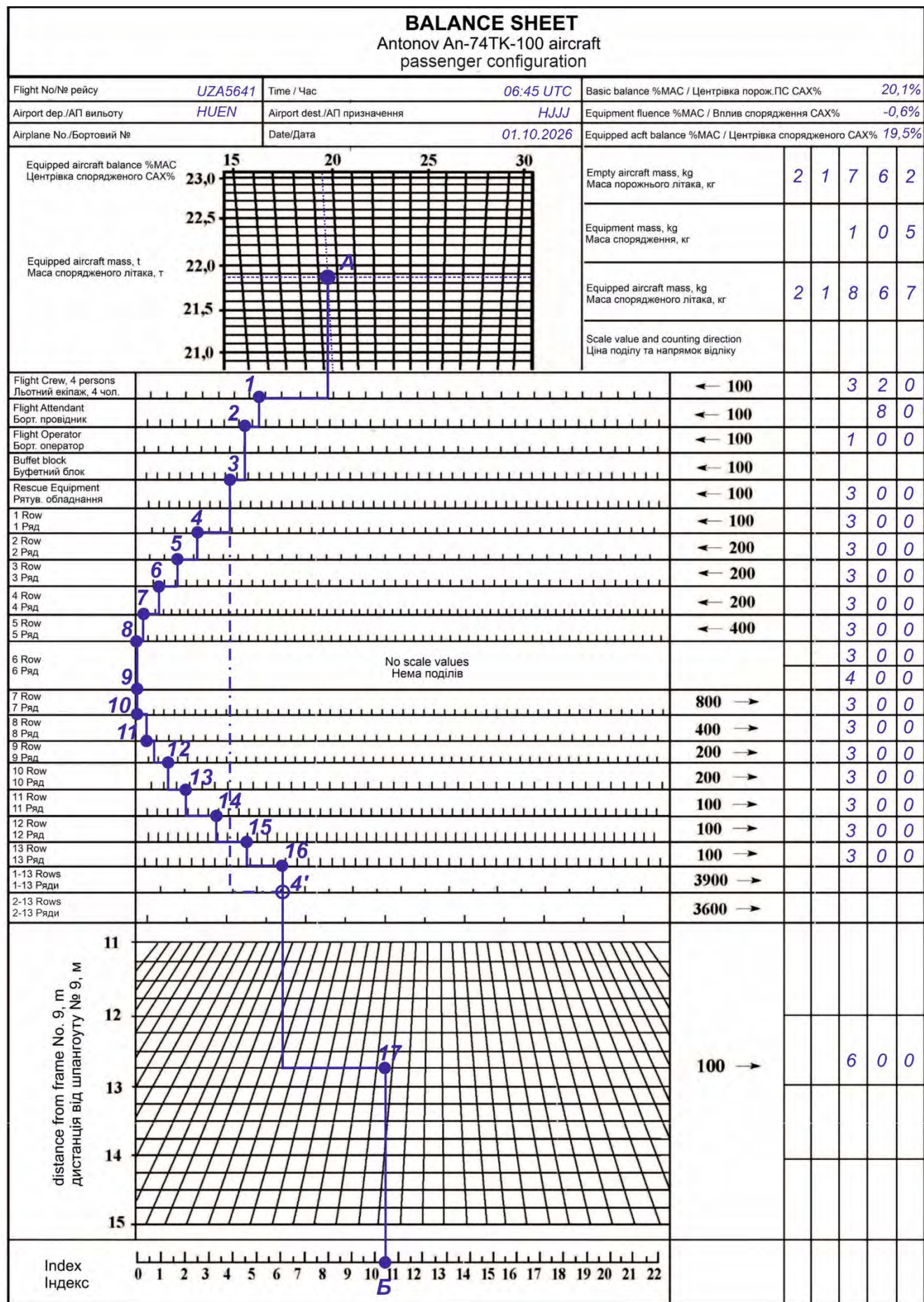


Figure 6.3-1. Balance Sheet - calculation example.

Рисунок 6.3-1. Центровочный график – пример расчета.

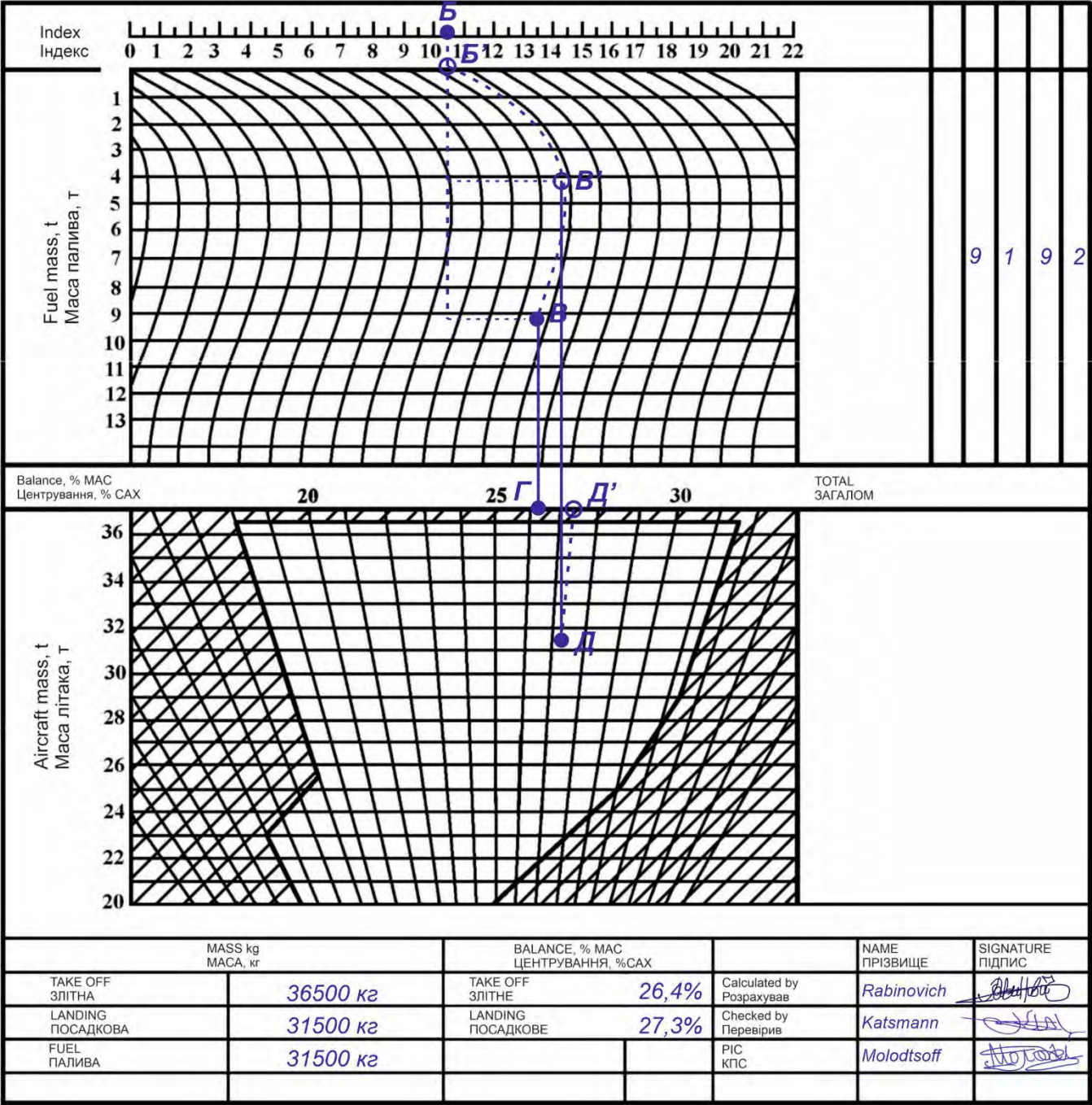


Figure 6.3-2. Balance Sheet - calculation example

Рисунок 6.3-2. Центровочный график – пример расчета.

6.2.3 Balance Calculation. Cargo Configuration

6.2.3.5 Balance Sheet (Cargo Configuration)

Balance sheet blank for An-74TK-100 Cargo configuration) see p.6.4

6.2.3.2 Balance Sheet Description

The An-74TK-100 (cargo configuration) BS differs from the passenger configuration in that Page 1 has scales for "FLIGHT CREW, 4 PERSONS" and "FLIGHT OPERATOR", as well as a block of scales for "DISTANCE FROM FRAME No 9", designed to take into account the effect on the center of gravity of cargo at cargo cabin on distances from 1 to 11.5 m.

The distances shown on the DISTANCE FROM FRAME No 9 scales correspond to the distance markings in the aircraft cargo compartment (Fig. 6.2).

6.2.3.3 Calculation Procedure

The calculation according to the BS of the An-74TK-100 cargo configuration is performed similarly to the calculation according to the BS of the passenger configuration (see p. 6.2.2.3.2).

6.2.4 Balance Calculation. Combi Configuration

6.2.4.5 Balance Sheet (Combi Configuration)

Balance sheet blank for An-74TK-100 Combi configuration) see p.6.5

The Balance Sheet provided in p. 6.5 is designed to calculate balance in two cargo-passenger configurations:

- 12 passengers and 6 t of cargo;
- 20 passengers and 4,5 t of cargo.

6.2.4.2 Balance Sheet Description

The top part of the BS Page 1 has columns to write down initial data of the flight and nomogram of weight and balance of the aircraft loaded with operational items. On left from the working diagram margin scale titles are given. Arrows indicating scale readout direction with graduation value of every scale and columns for writing down actual loading are on right from the working margin.

Working margin of the BS starts with a scale «FLIGHT CREW, 4 PERSONS» by which Flight Crew effect on the aircraft weight and balance is considered.

The scales «FLIGHT ATTENDANT» and «FLIGHT OPERATOR» are arranged below and intended for accounting the effect on the aircraft weight and balance by flight attendant and loadmaster located on seats in the crew cabin and passenger cabin on the frame № 9.

Below is the «BUFFET BLOCK» scale arranged, designed to account for the effect on the weight and balance of the aircraft of water and food in the buffet block for passengers and crew.

The «RESCUE EQUIPMENT» scale is designed to take into account for the effect on weight and balance of the aircraft liferafts

6.2.3 Розрахунок центрування. Вантажна конфігурація

6.2.3.1 Центрувальний графік (вантажна конфігурація)

Бланк центровочного графіка ВС Ан-74TK-100 (грузовая конфигурация) см. п.6.4

6.2.3.2 Опис центрувального графіка

ЦГ ВС Ан-74TK-100 (грузовой вариант) отличается от пассажирского тем, что Лист 1 имеет шкалы ЛЬОТНИЙ ЕКІП, 4 ЧОЛ. и БОРТ.ОПЕРАТОР, а также блок шкал ДИСТАНЦІЯ ВІД ШПАНГОУТА № 9, предназначенный для учета влияния на центровку массы грузов на дистанциях грузовой кабины от 1 до 11,5 м.

Дистанции, приведенные на шкалах ДИСТАНЦІЯ ВІД ШПАНГОУТА № 9 соответствуют разметке дистанций, нанесенной в грузовой кабине самолета (Рис. 6.2).

6.2.3.3 Порядок розрахунку

Расчет по ЦГ Ан-74TK-100 в грузовой конфигурации производится аналогично расчету по центровочному графику Ан-74TK-100 в пассажирской конфигурации (см. п. 6.2.2.3.2).

6.2.4 Розрахунок центрування. Комбінована конфігурація

6.2.4.1 Центрувальний графік (комбінована конфігурація)

Бланк центровочного графіка ВС Ан-74TK-100 (комбинированная конфигурация) см. п.6.5

Приведенный в п.6.5 центровочный график предназначен для расчёта центровки в двух грузо-пассажирских конфигурациях:

- 12 пассажиров и 6 т груза;
- 20 пассажиров и 4,5 т груза.

6.2.4.2 Опис центрувального графіка

В верхней части Листа 1 ЦГ имеются графы, в которые записываются исходные данные конкретного полета и номограмма массы и центровки снаряженного самолета. Слева от рабочего поля приведены наименования шкал. Справа от рабочего поля графика имеются стрелки, указывающие направление отсчета по шкале с ценой деления каждой шкалы, и графы для записи фактической загрузки.

Рабочее поле ЦГ начинается шкалой ЛЬОТНИЙ ЕКІП, 4 ЧОЛ., по которой учитывается влияние на центровку и массу самолета членов летного экипажа

Ниже расположены шкалы БОРТ.ПРОВІДНИК и БОРТ.ОПЕРАТОР, предназначенные для учета влияния на центровку и массу самолета бортопроводника и бортоператора, располагающихся на сиденьях в кабине экипажа и пассажирской кабине на шпангоуте № 9.

Ниже расположена шкала БУФЕТНИЙ БЛОК, предназначенная для учета влияния на центровку и массу самолета воды и продуктов питания в буфетном блоке для пассажиров и экипажа.

Шкала РЯТУВ.ОБЛАДНАННЯ предназначена для учета влияния на центровку и массу самолета спасательных плотов.

Below are the scales of "1 ROW", "2 ROW", "3 ROW", "4 ROW", "5 ROW", designed to account for the effect on the aircraft weight and balance of passengers, located in the seats on the starboard and port sides. It must be considered that in the case of a flight over water, passengers can be accommodated from the second row, the first row of seats is discarded and life rafts are installed in the vacant seat.

In a configuration with 20 passengers, rows 1-5 should be used, and with 12 passengers, rows 1-3 should be used.

When flying over water, one row of seats is removed and life rafts are installed in the vacant space for both cargo-passenger configurations.

The effect of the weight of life jackets for flight crew, flight attendants, and passengers on the aircraft's balance and weight must be taken into account using the appropriate scales, taking into account the weight of flight crew, flight attendants, and passengers, including the weight of life jackets (one life jacket mass is 0,5 kg).

The block of scales DISTANCE FROM FRAME No 9 is designed to account for the effect on the balance of baggage at distances from 11 to 15 m, which covers cargo areas in 12- and 20-passenger transport configurations.

The effect on the mass and balance of the barrier wall in the operating position is taken into account:

- In the 12-passenger configuration – on a scale of 4 meters;
- In the 20-passenger configuration – on a scale of 5,5 meters.

Stations given on the scales DISTANCE FROM FRAME No 9 correspond to the distance marking, plotted in the aircraft cargo cabin (Fig. 6.2).

The "LUGGAGE COMPARTMENT" scale is designed to account for the effect on the aircraft's balance of the weight of luggage stored in the rear of the fuselage.

At the end of the working margin BS Page 1 and at the beginning of the working diagram BS Page 2 the scale INDEX is given to move from one diagram margin to another.

Scale block FUEL is designed to account effect of filled fuel on the balance. The nomogram for determining take-off, flight, landing mass and balance of the aircraft is given under the scale block FUEL.

Lower BS part has the columns to write down calculation results and signatures of officials.

6.2.4.3 Calculation Procedure

The calculation according to the BS of the An-74TK-100 combi configuration is performed similarly to the calculation according to the BS of the passenger configuration (see p. 6.2.2.3.2).

Нижче розположені шкали 1 РЯД, 2 РЯД, 3 РЯД, 4 РЯД, 5 РЯД, призначені для урахування впливу на центровку і масу самолета пасажирів, розташованих в креслах по правому і лівому бортам. Надо пам'ятати, що в разі польоту над водою пасажирів можуть розміщуватися со второго ряда, первый ряд сидений отбрасывается и на освободившемся месте устанавливаются спасательные плоты.

В конфигурации, когда летят 20 пассажиров, надо пользоваться рядами 1-5, а когда летят 12 пассажиров-рядами 1-3.

В случае полета самолета над водным пространством один блок кресел отбрасывается и на освободившемся месте устанавливаются спасательные плоты для обоих грузо-пассажирских конфигураций.

Влияние массы спасательных жилетов для летного экипажа, бортпроводника и пассажиров на центровку и массу самолета необходимо учитывать по соответствующим шкалам, принимая массу членов летного экипажа, бортпроводника и пассажиров с учетом массы спасательного жилета (масса одного жилета - 0,5 кг).

Блок шкал ДИСТАНЦІЯ ВІД ШПАНГОУТА № 9 призначений для урахування впливу на центровку маси багажа на дистанціях від 11 до 15 м, що охоплює зони розміщення вантажів в варіантах перевезення 12 і 20 пасажирів.

Влияние на массу и центровку барьерной стенки в рабочем положении учитывается:

- В конфигурации с 12 пассажирами – по шкале 4 метра;
- В конфигурации с 20 пассажирами по шкале 5,5 метров.

Дистанции, приведенные на шкалах ДИСТАНЦІЯ ВІД ШПАНГОУТА № 9, соответствуют разметке дистанций, нанесенной в кабине самолета (рис. 6.2).

Шкала БАГАЖНЕ ВІДДІЛЕННЯ призначена для урахування впливу на центровку самолета маси багажа, який розміщується в хвостовій частині фюзеляжа.

В конце рабочего поля ЦГ Лист 1 и в начале рабочего поля ЦГ Лист 2 имеется шкала ІНДЕКС, которая служит для перехода с одного поля графика на другое.

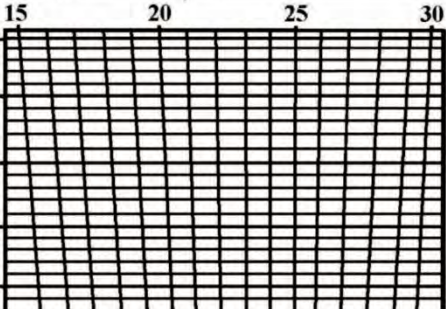
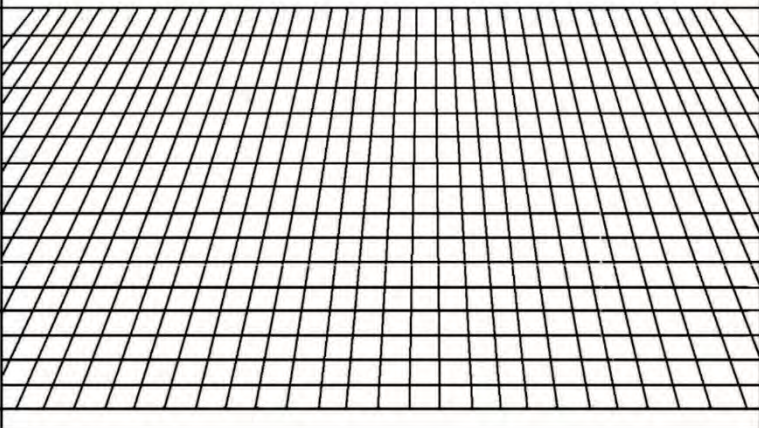
Блок шкал ПАЛИВО призначений для урахування впливу на центровку маси заправленого палива. Під блоком шкал ПАЛИВО приведена номограма для визначення взлетної, польотної, посадочної маси і центровок самолета.

В нижней части ЦГ имеются графы, в которые записываются результаты расчета, и графы для подписей должностных лиц.

6.2.4.3 Порядок розрахунку

Расчет по ЦГ Ан-74TK-100 в комбинированной конфигурации производится аналогично расчету по центровочному графику Ан-74TK-100 в пассажирской конфигурации (см. п. 6.2.2.3.2).

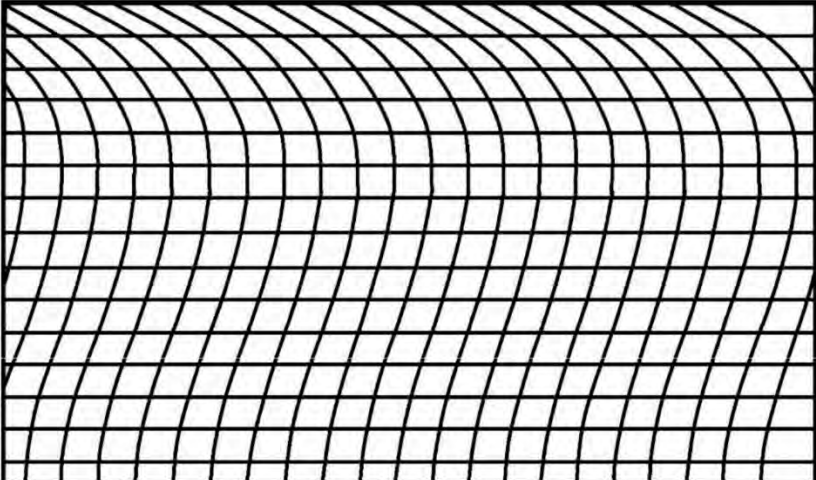
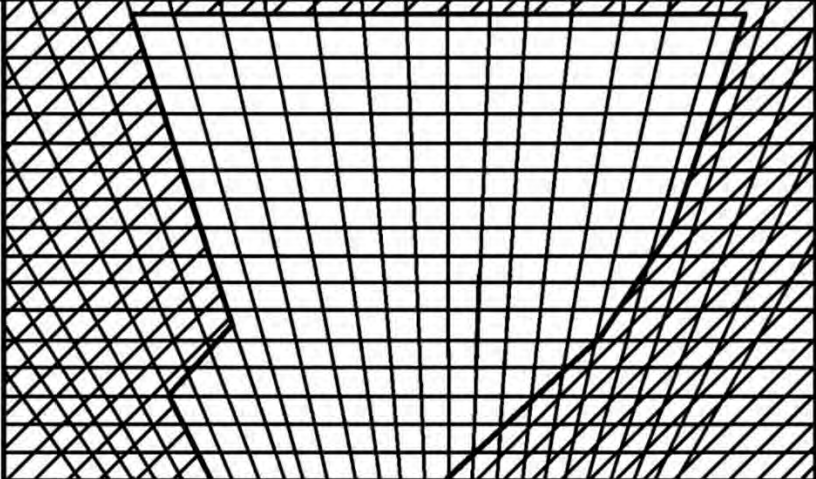
6.3 AN-74TK-100 Balance Sheet Form 6.3 Бланк центрувального графіку ПС Ан-74TK-100 (пасажирська конфігурація)

BALANCE SHEET Antonov An-74TK-100 aircraft passenger configuration									
Flight No./№ рейсу		Time / Час		Basic balance %MAC / Центрівка порож.ПС САХ%					
Airport dep./АП вильоту		Airport dest./АП призначення		Equipment fluence %MAC / Вплив спорядження САХ%					
Airplane No./Бортівий №		Date/Дата		Equipped acft balance %MAC / Центрівка спорядженого САХ%					
Equipped aircraft balance %MAC Центрівка спорядженого САХ%				Empty aircraft mass, kg Маса порожнього літака, кг					
				Equipment mass, kg Маса спорядження, кг					
				Equipped aircraft mass, kg Маса спорядженого літака, кг					
				Scale value and counting direction Ціна поділу та напрямок відліку					
Flight Crew, 4 persons Льотний екіпаж, 4 чол.				← 100					
Flight Attendant Борт. провідник				← 100					
Flight Operator Борт. оператор				← 100					
Buffet block Буфетний блок				← 100					
Rescue Equipment Рятув. обладнання				← 100					
1 Row 1 Ряд				← 100					
2 Row 2 Ряд				← 200					
3 Row 3 Ряд				← 200					
4 Row 4 Ряд				← 200					
5 Row 5 Ряд				← 400					
6 Row 6 Ряд		No scale values Нема поділів							
7 Row 7 Ряд				800 →					
8 Row 8 Ряд				400 →					
9 Row 9 Ряд				200 →					
10 Row 10 Ряд				200 →					
11 Row 11 Ряд				100 →					
12 Row 12 Ряд				100 →					
13 Row 13 Ряд				100 →					
1-13 Rows 1-13 Ряди				3900 →					
2-13 Rows 2-13 Ряди				3600 →					
distance from frame No. 9, m дистанція від шпангоуту № 9, м				100 →					
Index Індекс		0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22							

Index Індекс	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22				
Fuel mass, t Маса палива, т	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13				
Balance, % MAC Центрування, % САХ		20	25	30	TOTAL ЗАГАЛОМ
Aircraft mass, t Маса літака, т	36 34 32 30 28 26 24 22 20				
MASS kg МАСА, кг TAKE OFF ЗЛІТНА LANDING ПОСАДКОВА FUEL ПАЛИВА		BALANCE, % MAC ЦЕНТРУВАННЯ, %САХ TAKE OFF ЗЛІТНЕ LANDING ПОСАДКОВЕ		Calculated by Розрахував Checked by Перевірів PIC КПС	NAME ПРІЗВИЩЕ SIGNATURE ПІДПИС

6.4 AN-74TK-100 Balance Sheet Form (Cargo)
6.4 Бланк центрувального графіку ПС Ан-74TK-100 (вантажна конфігурація)

BALANCE SHEET Antonov An-74TK-100 aircraft cargo configuration											
Flight No/№ рейсу		Time / Час		Basic balance %MAC / Центрівка порож.ПС САХ%							
Airport dep./АП вильоту		Airport dest./АП призначення		Equipment fluence %MAC / Вплив спорядження САХ%							
Airplane No./Бортовий №		Date/Дата		Equipped acft balance %MAC / Центрівка спорядженого САХ%							
Equipped aircraft balance %MAC Центрівка спорядженого САХ%		23,0		15		20		25		30	
Equipped aircraft mass, t Маса спорядженого літака, т		22,5									
		22,0									
		21,5									
		21,0									

Index Індекс	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22					
Fuel mass, t Маса палива, т	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13					
Balance, % MAC Центрування, % САХ	20 25 30	TOTAL ЗАГАЛОМ				
Aircraft mass, t Маса літака, т	36 34 32 30 28 26 24 22 20					
MASS kg МАСА, кг		BALANCE, % MAC ЦЕНТРУВАННЯ, %САХ		NAME ПРИЗВИЩЕ	SIGNATURE ПІДПИС	
TAKE OFF ЗЛІТНА		TAKE OFF ЗЛІТНЕ		Calculated by Розрахував		
LANDING ПОСАДКОВА		LANDING ПОСАДКОВЕ		Checked by Перевірів		
FUEL ПАЛИВА				PIC КПС		

6.5 AN-74TK-100 Balance Sheet Form (Combi)
6.5 Бланк центрувального графіку ПС Ан-74TK-100 (комбінована конфігурація)

BALANCE SHEET Antonov An-74TK-100 aircraft combi configuration									
Flight No/№ рейсу		Time / Час		Basic balance %MAC / Центрівка порож.ПС САХ%					
Airport dep./АП вильоту		Airport dest./АП призначення		Equipment fluence %MAC / Вплив спорядження САХ%					
Airplane No./Бортовий №		Date/Дата		Equipped acft balance %MAC / Центрівка спорядженого САХ%					
Equipped aircraft balance %MAC Центрівка спорядженого САХ%		Equipped aircraft mass, t Маса спорядженого літака, т		Empty aircraft mass, kg Маса порожнього літака, кг		Equipment mass, kg Маса спорядження, кг		Equipped aircraft mass, kg Маса спорядженого літака, кг	
23,0 22,5 22,0 21,5 21,0		15 20 25 30		Scale value and counting direction Ціна поділу та напрямок відліку		← 100		← 100	
Flight Crew, 4 persons Льотний екіпаж, 4 чол		← 100		← 100		← 100		← 100	
Flight Attendant Борт. провідник		← 100		← 100		← 100		← 100	
Flight Operator Борт. оператор		← 100		← 100		← 100		← 100	
Buffet block Буфетний блок		← 100		← 100		← 100		← 100	
Rescue Equipment Рятув. обладнання		← 100		← 100		← 100		← 100	
1 Row 1 Ряд		← 100		← 100		← 100		← 100	
2 Row 2 Ряд		← 200		← 200		← 200		← 200	
3 Row 3 Ряд		← 200		← 200		← 200		← 200	
4 Row 4 Ряд		← 200		← 200		← 200		← 200	
5 Row 5 Ряд		← 400		← 400		← 400		← 400	
4		← 400		← 400		← 400		← 400	
5		← 1000		← 1000		← 1000		← 1000	
6		← 2000		← 2000		← 2000		← 2000	
7		4000 →		4000 →		4000 →		4000 →	
8		1000 →		1000 →		1000 →		1000 →	
9		400 →		400 →		400 →		400 →	
10		200 →		200 →		200 →		200 →	
11		100 →		100 →		100 →		100 →	
Luggage compartment Багажне відділення		100 →		100 →		100 →		100 →	
Index Індекс		0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22							

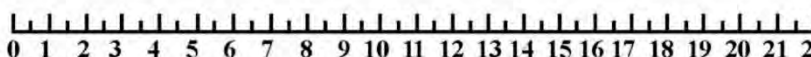
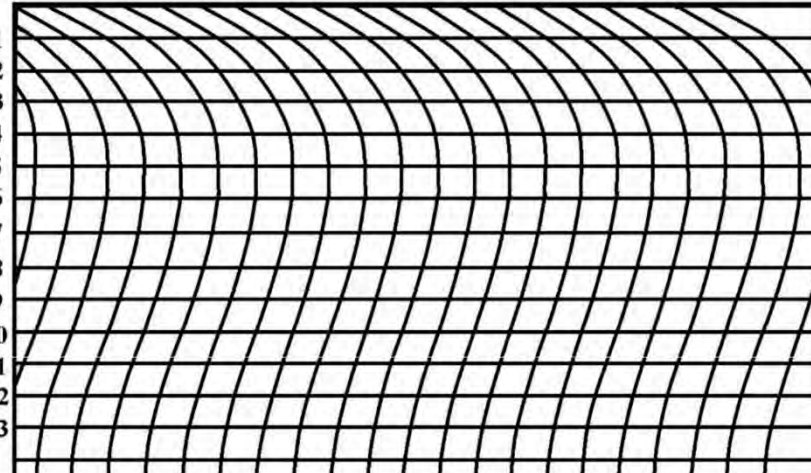
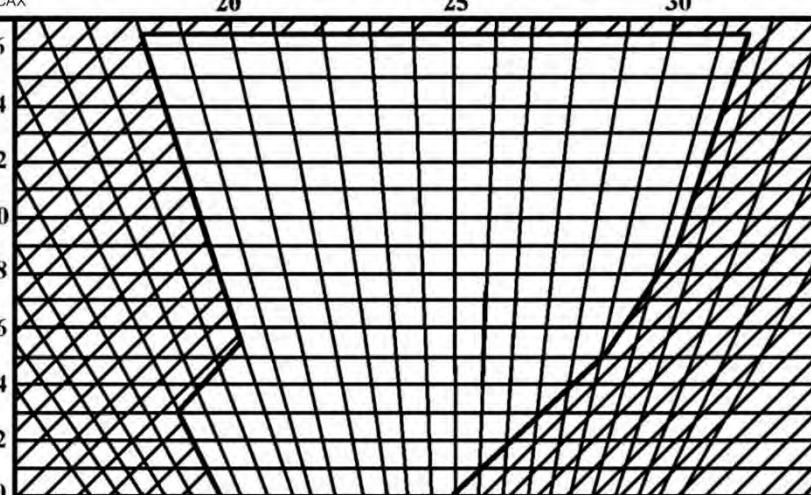
Index Індекс					
Fuel mass, t Маса палива, т					
Balance, % MAC Центрування, % САХ		20 25 30	TOTAL ЗАГАЛОМ		
Aircraft mass, t Маса літака, т					
MASS kg МАСА, кг		BALANCE, % MAC ЦЕНТРУВАННЯ, %САХ		NAME ПРИЗВИЩЕ	SIGNATURE ПІДПИС
TAKE OFF ЗЛІТНА		TAKE OFF ЗЛІТНА		Calculated by Розрахував	
LANDING ПОСАДКОВА		LANDING ПОСАДКОВЕ		Checked by Перевіряв	
FUEL ПАЛИВА				PIC КПС	

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

7	Loading.....	7-3
7	Завантаження	7-3

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 7 КЕ Частина В2. Розділ 7	LOADING ЗАВАНТАЖЕННЯ	Page Стор. 7-2
---	--	-------------------------	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

7 LOADING

The An-74TK-100 loading procedures based on the requirements of section 9.4.1 of the An-74TK-100 AFM and the An-74TK-100 Loading and Balance Manual, are set out in GO. PR-03 Instruction on loading, unloading, mooring and transportation of equipment and cargo on aircraft of "Aircompany Constanta" PrJSC, approved as a separate document.

7 ЗАВАНТАЖЕННЯ

Процедури завантаження Ан-74ТК-100 розроблені на основі вимог п.9.4.1 КЛЕ Ан-74ТК-100 та Керівництва з завантаження та центрування літака Ан-74ТК-100 та викладені в GO.PR-03 Інструкція з завантаження, розвантаження, швартування та перевезення техніки і вантажів повітряними суднами ПрАТ «Авіакомпанія Константа», яку затвердженл окремим документом.

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 7 КЕ Частина В2. Розділ 7	LOADING ЗАВАНТАЖЕННЯ	Page Стор. 7-4
---	--	-------------------------	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

8.	Configuration Deviation List	8-3
8.	Перелік відхилень конфігурації	8-3

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 8 КЕ Частина В2. Розділ 8	CONFIGURATION DEVIATION LIST ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ	Page Стор. 8-2
---	--	--	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

8. CONFIGURATION DEVIATION LIST

Aircraft designer did not provide it in the AN-74TK-100 AFM.

8. ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ

Не передбачено розробником ПС в КЛЕ Ан-74ТК-100 .

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 8 КЕ Частина В2. Розділ 8	CONFIGURATION DEVIATION LIST ПЕРЕЛІК ВІДХИЛЕНЬ КОНФІГУРАЦІЇ	Page Стор. 8-4
---	--	--	-------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

9. Minimum Equipment List.....	9-3
9. Перелік мінімального обладнання	9-3

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 9 КЕ Частина В2. Розділ 9	MINIMUM EQUIPMENT LIST ПЕРЕЛІК МІНІМАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ	Page Стор. 9-2
---	--	---	--------------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

9. MINIMUM EQUIPMENT LIST

See AN-74TK-100 Minimum Equipment List approved by State Aviation Administration of Ukraine for each Aircompany AN-74TK-100 aircraft.

9. ПЕРЕЛІК МІНІМАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ

Дивись затверджений Державіаслужбою України "Перелік мінімального обладнання" для кожного ПС Ан-74ТК-100 ПрАТ "Авіакомпанія Константа".

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 9 КЕ Частина В2. Розділ 9	MINIMUM EQUIPMENT LIST ПЕРЕЛІК МІНІМАЛЬНОГО ОБЛАДНАННЯ	Page Стор. 9-4
---	--	---	--------------------------

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.	SURVIVAL AND EMERGENCY EQUIPMENT	10-3
10.1.	АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ	10-3
10.1.1.	COMPOSITION AND PLACEMENT ON BOARD THE AIRCRAFT	10-3
10.1.1.	СКЛАД ТА РОЗМІЩЕННЯ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА.....	10-3
10.1.2.	SIGNAL FLARES.....	10-9
10.1.1.	СИГНАЛЬНЫЕ РАКЕТЫ	10-9
10.1.2.	PRE-FLIGHT CHECK OF EMERGENCY RESCUE EQUIPMENT	10-9
10.1.2.	ПРОВЕРКА АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ	10-9
10.2.	OXYGEN EQUIPMENT	10-11
10.2.	КИСНЕВЕ УСТАТКУВАННЯ	10-11
10.2.1.	COMPOSITION AND CONTROLS	10-11
10.2.1.	СКЛАД ТА ОРГАНИ КЕРУВАННЯ	10-11
10.2.2.	PRE-FLIGHT PREPARATION	10-14
10.2.2.	ПІДГОТОВКА ДО ПОЛЬОТУ	10-14
10.2.3.	IN-FLIGHT OPERATIONS	10-15
10.2.3.	ЕКСПЛУАТАЦІЯ В ПОЛЬОТІ	10-15
10.2.4.	POSSIBLE MALFUNCTIONS AND CREW ACTIONS.....	10-21
10.2.4.	ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА.....	10-21

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

10. SURVIVAL AND EMERGENCY EQUIPMENT INCLUDING OXYGEN

In accordance with AN-74TK-100 AFM.

The text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

10.1. SURVIVAL AND EMERGENCY EQUIPMENT

10.1.1. COMPOSITION AND PLACEMENT ON BOARD THE AIRCRAFT

To provide rescue of crew and passengers in case of an emergency landing on water or on land is following onboard emergency equipment is installed (Fig. 1, 2, 3, 4)

The emergency equipment includes: emergency ropes, axe, first-aid kits, inflatable life rafts AIR CRUISERS (ZODIAC) T46, lifejackets EAM XF-35, emergency exits, signaling kits and communications, "EXIT" annunciator panel, emergency lighting, "P-861" and "P-855AI", ELT-406 radio stations, transportable emergency reserve of EAM UTSK50 and EAM UTSK10.

Rafts and vests are installing on the aircraft for the intended flight of the aircraft over the water area. In the passenger version, three AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 rafts and one EAM-T32 raft installed on the power bulkhead along the frame No. 12, while the front right seat is demounted and the front left seat tilted back to board. In the cargo version, two EAM-T32 rafts installed at the location of the Flight Attendant operational seat. In the cargo-passenger version, two AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 rafts are installed on the left on the partition wall of the frame No. 12 instead of the tilted double seat.

Life rafts are placed in the pockets of the backs of the crew operational seats and in the pockets under the passengers seats, the navigator's vest is placed in the pocket on board next to operational seat, the loadmaster's vest is in the pocket on the PNO rack.

The life-vest for demonstration and Flight Attendant's one are located in pockets on the partition along the frame No. 9 next to the Flight Attendant operational seat. Three backup life-vests and three rescue children cradle located on the upper luggage compartment in front of the passenger cabin.

There are stencils applied indicating the location and a brief instruction for use of each rescue equipment item in the area of its installation.

Emergency ropes are laid in containers located beside emergency hatches and are designed for emergency leaving the aircraft through emergency hatches.

In order to connect the launch ratlines of the rafts before them released overboard while the crew and passengers evacuation in case of emergency water landing, at the front door and at upper and front onboard emergency hatches, are brackets attached.

The emergency axe is designed to open jammed doors and hatches, cut down glasses, and also to cut apertures marked by the words "OPEN IN THIS ZONE" on the outside in Russian and English in the zone of frames No. 28-30.

10. АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ ВКЛЮЧАЮЧИ КИСЕНЬ

Відповідно до КЛЕ Ан-74TK-100.

Далі текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74TK-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ.

10.1. АВАРІЙНО-РЯТУВАЛЬНЕ ОБЛАДНАННЯ

10.1.1. СКЛАД ТА РОЗМІЩЕННЯ НА БОРТУ ПОВІТРЯНОГО СУДНА

Для обеспечения спасения экипажа и пассажиров в случае вынужденной посадки самолета на сушу или воду на борту самолета установлено аварийно-спасательное оборудование (рис.1, 2, 3, 4)

В состав аварийно-спасательного оборудования входят: аварийные канаты, топор, аптечки, спасательные плоты AIR CRUISERS (ZODIAC) T46, EAM-T32 спасательные жилеты EAM XF-35, аварийные выходы, средства сигнализации и связи, табло «ВЫХОД», аварийное освещение, радиостанции P-861 и P-855AI, ELT-406, аварийные запасы EAM UTSK50 и EAM UTSK10.

Плоты и жилеты устанавливаются на самолет при предполагаемых полетах самолета над водным пространством. В пассажирском варианте устанавливаются три плота AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 и один плот EAM-T32 на силовой перегородке по шпангоуту № 12, при этом переднее правое кресло демонтируется, а пустое левое откидывается к борту. В грузовом варианте устанавливаются два плота EAM-T32 на место сиденья бортпроводника. В грузо - пассажирском варианте устанавливаются два плота AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 слева на перегородке шпангоута № 12 вместо откинутого двухместного кресла.

Спасательные жилеты размещаются в карманах спинок кресел экипажа и в карманах под сиденьями пассажиров, жилет штурмана размещен в кармане на борту у кресла, жилет борт-оператора - в кармане на этажерке ПНО.

Жилет демонстрационный и бортпроводника размещены в карманах на перегородке по шпангоуту №9 рядом с сиденьем бортпроводника. Три резервных спасательных жилета и три детские спасательные люльки размещены на верхних багажных полках в передней части пассажирской кабины.

В районе установки каждого спасательного средства наносятся трафареты, указывающие на его местоположение и краткую инструкцию по использованию.

Аварийные канаты уложены в контейнерах возле аварийных люков и предназначены для аварийного покидания самолета через аварийные люки.

Для подсоединения пусковых линий плотов перед выбросом их за борт во время эвакуации экипажа и пассажиров при вынужденной посадке самолета на воду у входной двери, верхнего и переднего бортового аварийных люков прикреплены скобы.

Аварийный топор предназначен для открытия заклиненных дверей и люков, вырубания стекол, а также для прорубания проемов, обозначенных снаружи надписями «ВСКРЫВАТЬ В ЭТОЙ ЗОНЕ» на русском и английском языках в зоне шпангоутов №28-30.

The equipment compound and its installation locus are shown in table 1.

Состав оборудования и место установки приведены в таблице 1.

Table 1

Таблица 1

Name and type	Number	Location
Life raft AIR CRUISERS (ZODIAC) T46	1	In the passenger version, on the right side of bulkhead No. 12, instead of the removed front seat
	1	In the passenger version, on the right side of bulkhead No. 12, instead of the removed front seat
Life raft EAM-T32	2	In the passenger version, on the right side of bulkhead No. 12, instead of the removed front seat
	1	In the passenger version, on the right side of bulkhead No. 12, instead of the removed front seat
Life vest EAM XF-35	58	Three of them - at the pockets of the pilot's operational seats backs and the Flight Engineer seat back, one - at the pocket on the left board next to Flight Navigator's operational seat, fifty - in pockets under the passengers seats and one - in pockets on frame No. 9 (Flight Attendant and demo one), three backup ones - at the upper luggage compartment in front of the passenger cabin
Emergency axe	1	In the cockpit, to the left of the Flight Navigator's seat.
First aid kit	1	On the upper luggage rack in the front part of the passenger cabin at frame No. 12
Emergency Medical Kit	1	On the upper luggage rack in the front part of the passenger cabin at frame No. 12
Emergency rope	1	One in the cockpit next to upper emergency hatch
Bracket for the rafts launching ratlines attaching	1	One is next to front emergency hatch.
Survival Kit EAM UTSK50	1	on the left, under the seat at frame 12.
Survival Kit EAM UTSK10	1	on the left, under the seat at frame 12.
ELT	2	one Artex C406-2 on the left behind 30 frame, the second KANNAD 406 in the cabin on the partition on the right in front of 9 frame.

Наименование и тип	Кол-во	Место установки
Спасательный плот AIR CRUISERS (ZODIAC) T46	1	В пассажирском варианте справа на перегородке шпангоута № 12 вместо снятого переднего кресла
	1	В грузовом варианте справа на перегородке шпангоута № 12 вместо снятого переднего кресла
Спасательный плот EAM-T32	2	В пассажирском варианте справа на перегородке шпангоута № 12 вместо снятого переднего кресла
	1	В грузо-пассажирском варианте справа на перегородке шпангоута № 12 вместо снятого переднего кресла
Спасательный жилет EAM XF-35	58	Три - в карманах спинок кресел пилотов и боринженера, один - в кармане на левом борту у кресла штурмана, пятьдесят - в карманах под сиденьями пассажиров и один - в кармане на шпангоуте № 9 (бортпроводника и демонстрационный), три резервных - на верхних багажных полках в передней части пассажирской кабины
Аварийный топор	1	В кабине экипажа, слева у штурманского кресла.
Комплект первой медицинской помощи	1	на верхней багажной полке в передней части пассажирской кабины у шпангоута № 12
Аварийный медицинский комплект	1	на верхней багажной полке в передней части пассажирской кабины у шпангоута № 12
Аварийный канат	1	Один - в кабине экипажа у верхнего аварийного люка.
Скоба для подсоединения пускового линия плота	1	Одна - у переднего бортового аварийного люка.
Аварийный запас EAM UTSK50	1	Слева под креслом у шпангоута №12
Аварийный запас EAM UTSK10	1	Слева под креслом у шпангоута №12
Аварийные радиостанции	2	Одна Artex C406-2 слева за 30 шпангоутом, вторая KANNAD 406 в кабине на перегородке справа перед 9 шпангоутом.

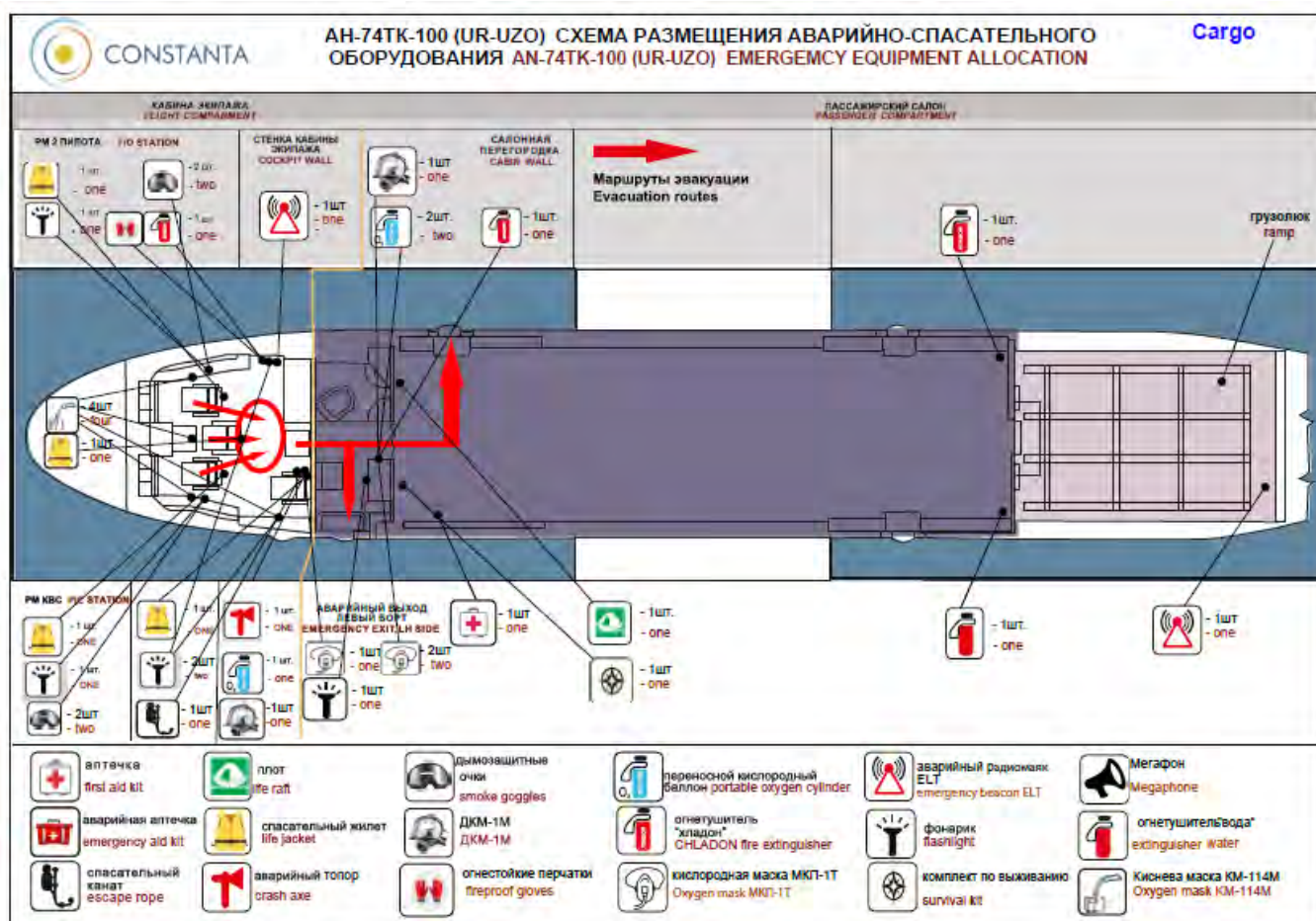


Fig. 1 Location of the survival and emergency equipment (cargo variant).

Рис.1 Размещение аварийно-спасательного оборудования (грузовой вариант)

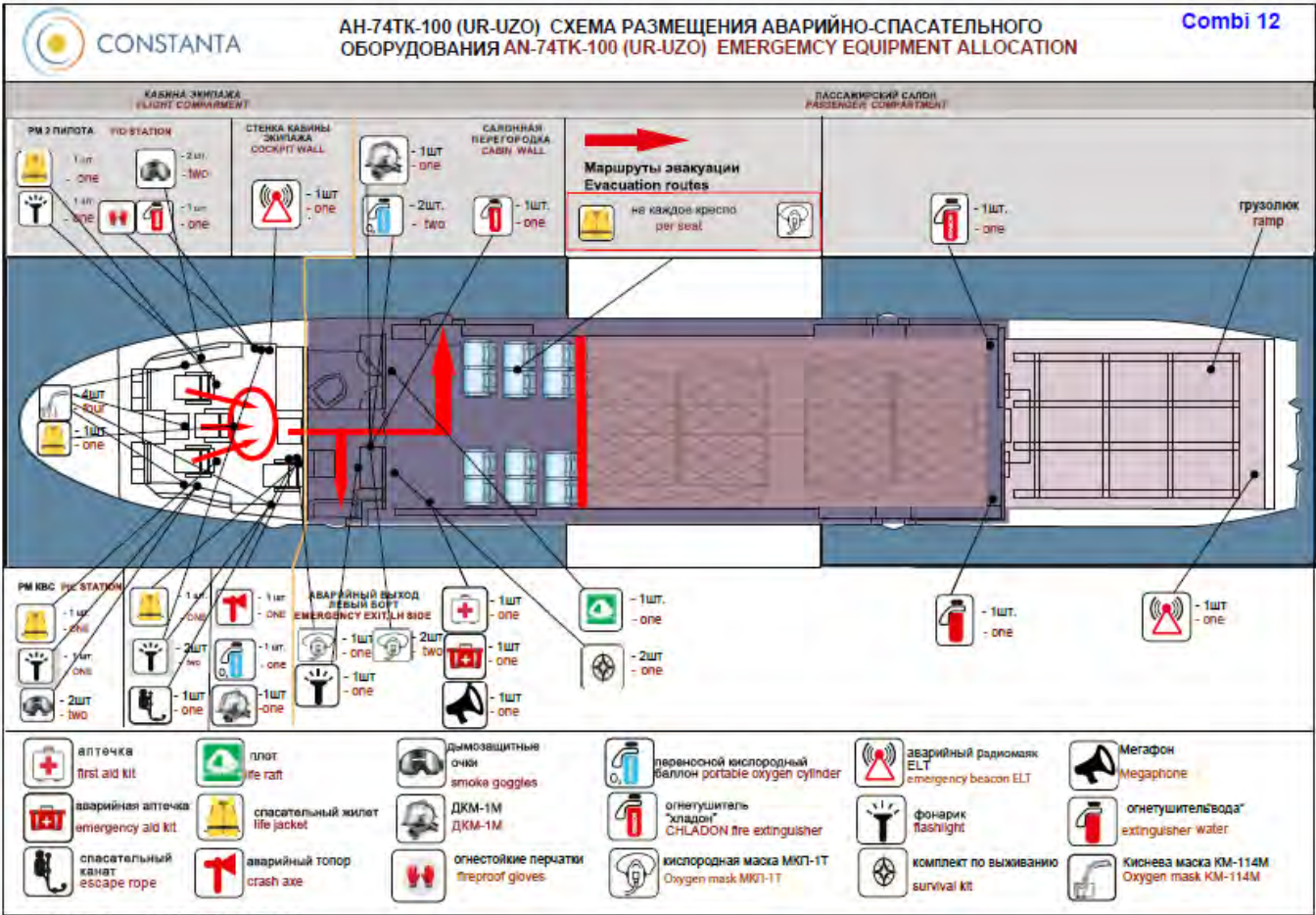


Fig. 2 Location of the survival and emergency equipment (combi variant 12 passengers+cargo).

Рис.2 Размещение аварийно-спасательного оборудования (комби вариант 12 пассажиров + груз)

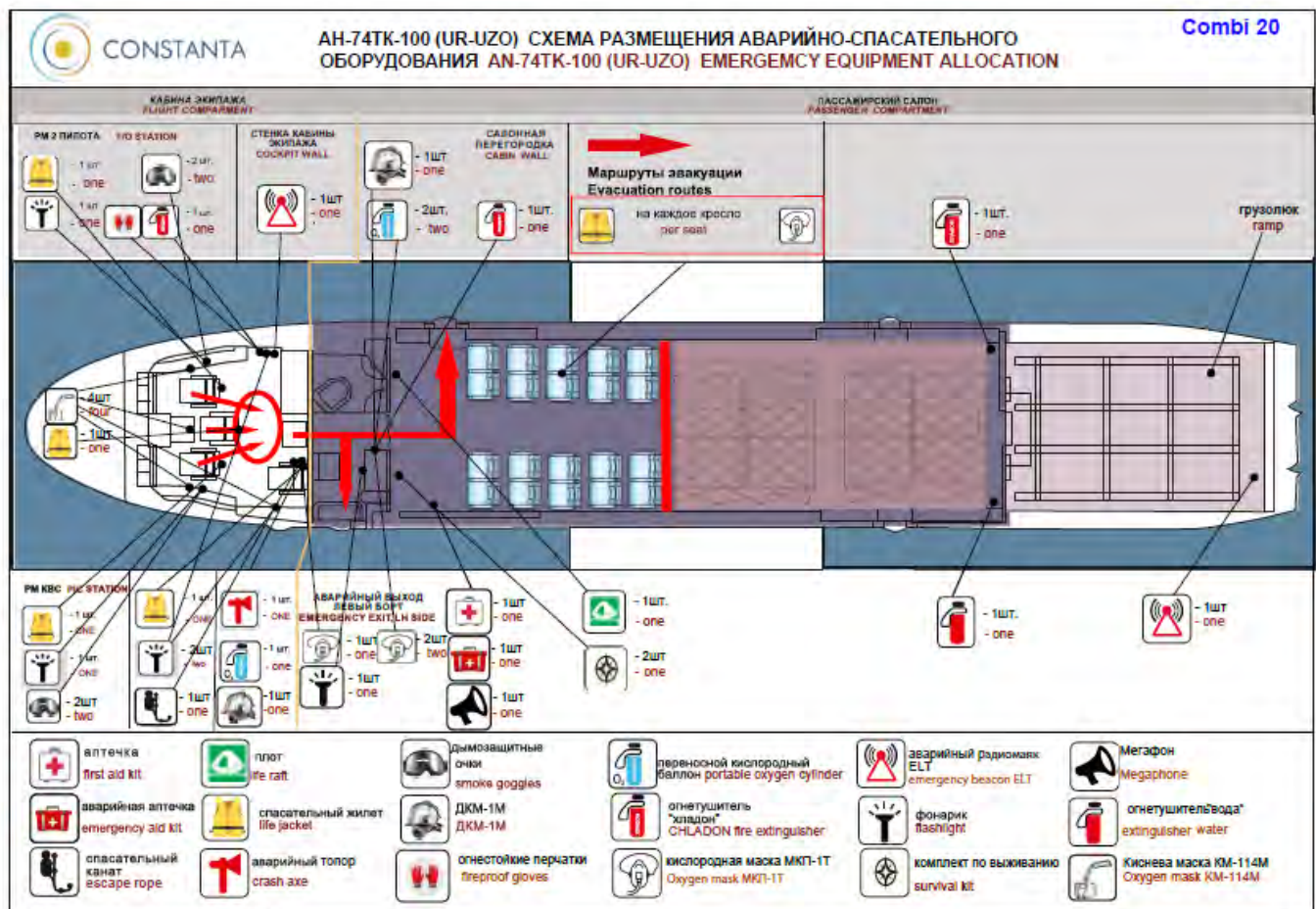


Fig. 3 Location of the survival and emergency equipment (combi variant 20 passengers+cargo).

Рис.3 Размещение аварийно-спасательного оборудования (комби вариант 20 пассажиров + груз)

10.1.2. SIGNAL FLARES

There is an electrical cartridge with flares on the portside front part of the aircraft between the frames No. 3 and 4 which designed to fire four signal flares of white, red, green and yellow in single shots or a series.

Flare control is electric, remote and operated from the remote control (Fig. 5), which is installed at the navigator's operational seat. Color buttons on the remote control signal are corresponding to the color of the flares.

Functional purpose of signal flares control bodies:

Switch with positions: ВКЛ, ВЫКЛ	Prevention of shooting a flare by accidentally pressing a button
Buttons "1", "2", "3", "4"	Fire the corresponding signal flare

10.1.1. СИГНАЛЬНЫЕ РАКЕТЫ

В передней части самолета между шпангоутами № 3 и 4. левого борта установлена электрокассета с сигнальными ракетами, предназначенная для стрельбы четырьмя сигнальными ракетами белого, красного, зеленого и желтого цветов одиночными выстрелам или серией.

Управление ракетами - электрическое, дистанционное, осуществляется с пульта (рис. 5), который установлен на рабочем месте штурмана. Цвет кнопки на пульте соответствует цвету сигнальной ракеты.

Функциональное назначение органов управления сигнальными ракетами:

Выключатель с положениями: ВКЛ, ВЫКЛ	Исключение отстрела ракеты при случайном нажатии на кнопку
Кнопки «1», «2», «3», «4»	Отстрел соответствующей сигнальной ракеты

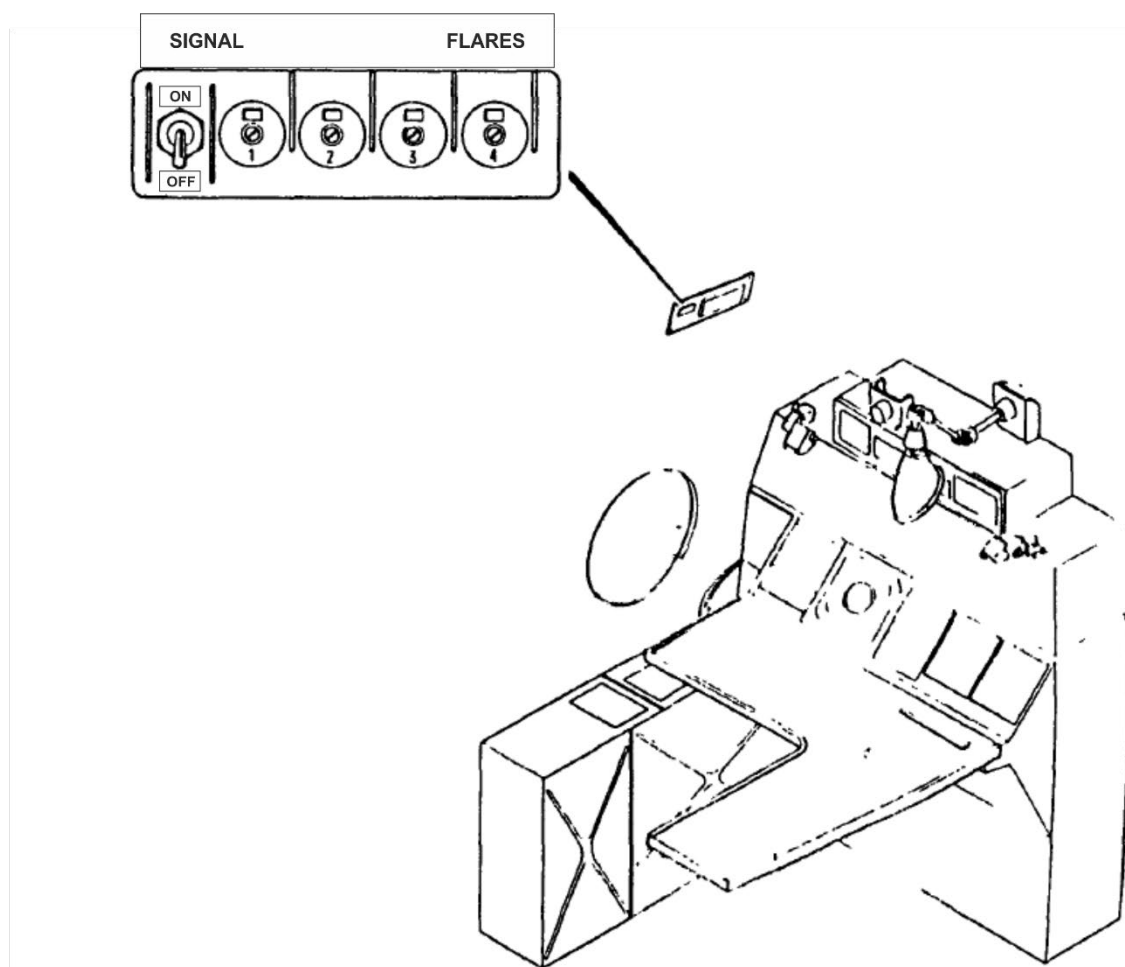


Fig. 5 Signal flares control panel

Рис. 5. Пульт управления сигнальными ракетами

10.1.2. PRE-FLIGHT CHECK OF EMERGENCY RESCUE EQUIPMENT

- check the completeness of the aircraft with emergency equipment;
- Ensure the signal flares presence
- Ensure the emergency P-861 and P-855AI radio stations presence

10.1.2. ПРОВЕРКА АВАРІЙНО-СПАСАТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ПЕРЕД ПОЛЕТОМ

- проверить укомплектованность самолета аварийно-спасательным оборудованием;
- убедиться в наличии ракет;
- убедиться в наличии на борту аварийных радиостанций P-861 и P-855AI

check the completeness of the aircraft with emergency and rescue watercrafts;	Перед предполагаемым полетом самолета над водным пространством проверьте укомплектованность самолета аварийно-спасательными плавсредствами
Brief the passengers with the safety manual and the emergency rafts operating requirements	Ознакомьте пассажиров с инструкцией по безопасности и правилами пользования аварийно-спасательными плотами.
Activate the FASTEN BELTS and NO SMOKING annunciators	Включите световое табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ, НЕ КУРИТЬ.

10.2. OXYGEN EQUIPMENT

Oxygen equipment (OE) provides:

- crew protection from oxygen starvation when falling barometric pressure in the cabin to the “altitude” above 3500 m;
- oxygen supply to the crew for preventive purposes while long flights;
- protection of the respiratory system and vision from smoke and toxic gases released by the fire;
- oxygen supply of passengers for therapeutic purposes with a portable oxygen device;
- oxygen supply of passengers with an emergency oxygen equipment at the cabin “altitude” above 1200 m.
- Oxygen equipment scheme is shown at Fig.6

10.2.1. COMPOSITION AND CONTROLS

OE for crew includes:

- a stationary oxygen system includes an gas cylinder with oxygen , shut-reducing device, oxygen equipment aggregates, oxygen masks;
- a portable oxygen device with smoke protecting mask;
- a smoke protecting goggles.

OE for passengers and flight attendant includes:

- emergency oxygen aggregates installed stationary
- two portable oxygen devices; one with smoke protecting mask is for flight attendant using in case of smoke appearance and second is with a passengers oxygen mask designed for therapeutic oxygen supply of passengers;
- oxygen demo mask.

Gas oxygen cylinder's УБЦ-16-210 re-loading may be performed without unmounting it from the aircraft using onboard loading coupling and in case of unmounting way using the charging hose pipe P3-2. Portable oxygen devices БКЛ-2-2-10 re-loading performs with hosepipe P3-2.

Oxygen equipment panel БКО-5М controls are shown in Fig.7

There is an lever as a part of shut-reducing device which installed at starboard side between the frames № 6 and 7 and designed for manually connecting and disconnecting of the oxygen supply from the БКО-5М

The gas cylinder pressure indicator OXYGEN PRESSURE I CYLINDER is installed on the amortizing dashboard of the upper pilot console

Pure oxygen under overpressure (“emergency supply” mode) is used for the smoke and toxic gases protection

There are smoke-protection goggles ДЗО - 1Л at the crew operational seats designed for eyes smoke protection and the smoke protection mask МКП – 1П and portable oxygen

10.2. КИСЕБЕ УСТАТКУВАННЯ

Кислородное оборудование (КО) обеспечивает:

- защиту экипажа от кислородного голодания при падении барометрического давления в кабине до “высоты” выше 3500 м;
- питание кислородом экипажа в профилактических целях при длительных полетах;
- защиту органов дыхания и зрения от дыма и токсичных газов, выделяющихся при пожаре;
- питание пассажиров в терапевтических целях от переносного кислородного прибора;
- питание пассажиров от аварийных кислородных приборов на “высотах” в кабине выше 1200 м.
- Схема кислородного оборудования показана на рис. 6

10.2.1. СКЛАД ТА ОРГАНИ КЕРУВАННЯ

В состав КО для экипажа входят

- стационарная кислородная система, состоящая из кислородного баллона, запорно-редуцирующего устройства, блоков кислородного оборудования, кислородных масок;
- переносной кислородный прибор с дымозащиткой маской;
- дымозащитные очки.

В состав КО для пассажиров и бортпроводника входят:

- аварийные кислородные блоки, установленные стационарно;
- два переносных кислородных прибора; один - с дымозащитной кислородной маской для использования бортпроводником при появлении дыма и второй - с пассажирской кислородной маской для терапевтического питания пассажиров;
- демонстрационная пассажирская кислородная маска.

Зарядка кислородного баллона УБЦ-16-210 может производиться без снятия его с самолета через бортовой зарядный штуцер и со снятием - через рукав зарядки РЗ-2. Зарядка переносных кислородных приборов БКЛ-2-2-10 производится через рукав зарядки РЗ-2».

Органы управления блоком кислородного оборудования БКО-5М показаны на рис. 7.

На запорно-редуцируемом устройстве, установленном та правом борту между шпангоутами № 6 и 7, имеется рукоятка для ручного включения к выключения подачи кислорода з БКО-5М.

На амортизированной приборной панели верхнего пульта пилотов установлен индикатор давления в баллоне КИСЛОРОД ДАВЛ В БАЛЛОНЕ.

Для защиты от дыма и токсичных газов используется чистый кислород под избыточным давлением (режим “аварийная подача”).

Для защиты глаз от дыма на рабочих местах членов экипажа имеются дымозащитные очки ДЗО - 1Л, а при тушении пожара используется дымозащитная

supply unit БКП–2–2-210 are placed in the cockpit and designed for use in case of fire

31 emergency oxygen supply unit АКБ-17-2 with two masks and oxygen chemical generator each is installed for passengers and provides oxygen supply for two people up to 10 minutes.

кислородная маска МКП – 1П и переносной блок кислородного питания БКП–2–2-210, размещенные в кабине экипажа.

Для пассажиров установлен 31 аварийный блок кислородного питания АКБ-17-2, каждый с двумя масками и химическим генератором кислорода для питания двух человек в течение 10 мин.

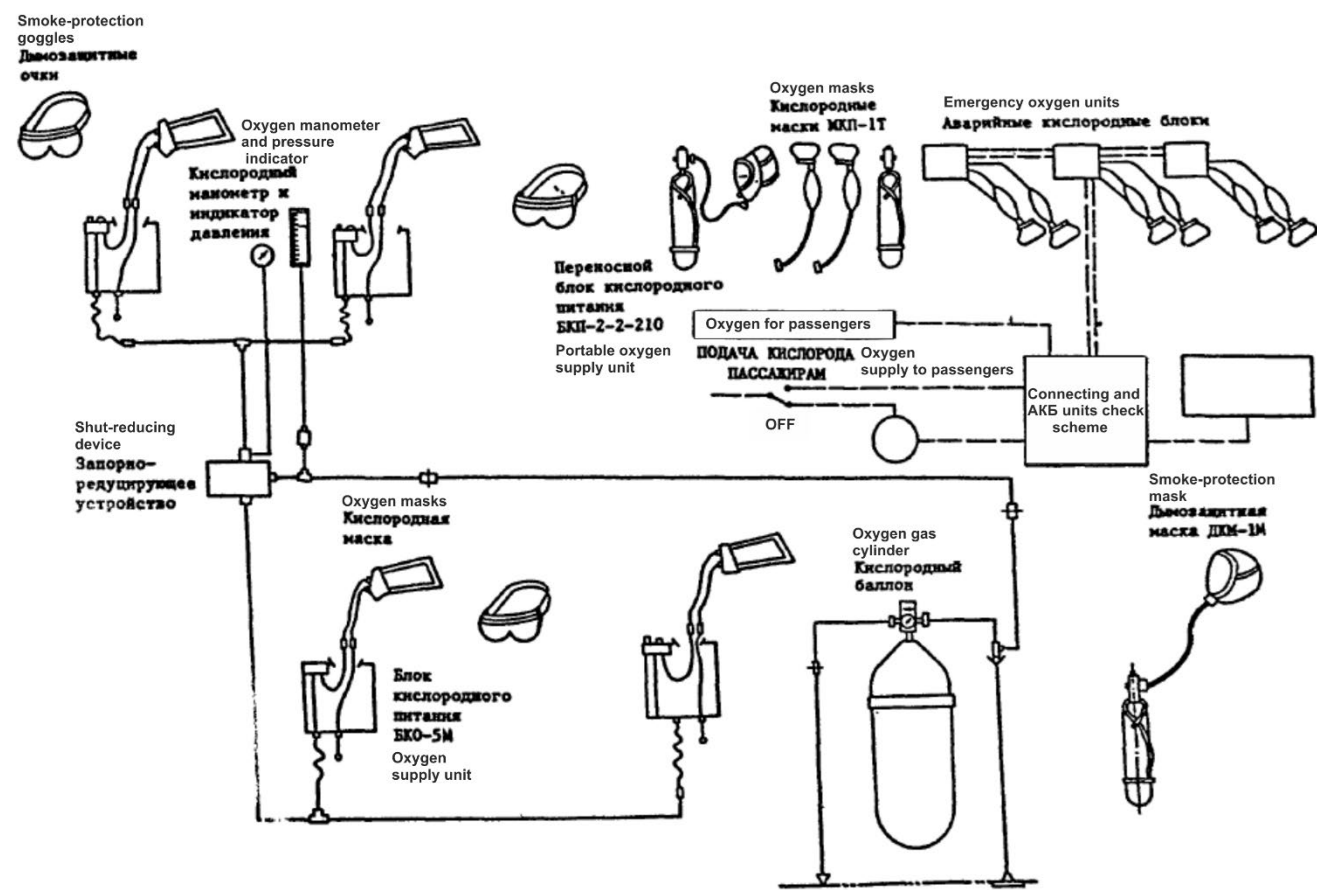


Fig 6. Oxygen equipment scheme

Рис 6. Схема кислородного оборудования

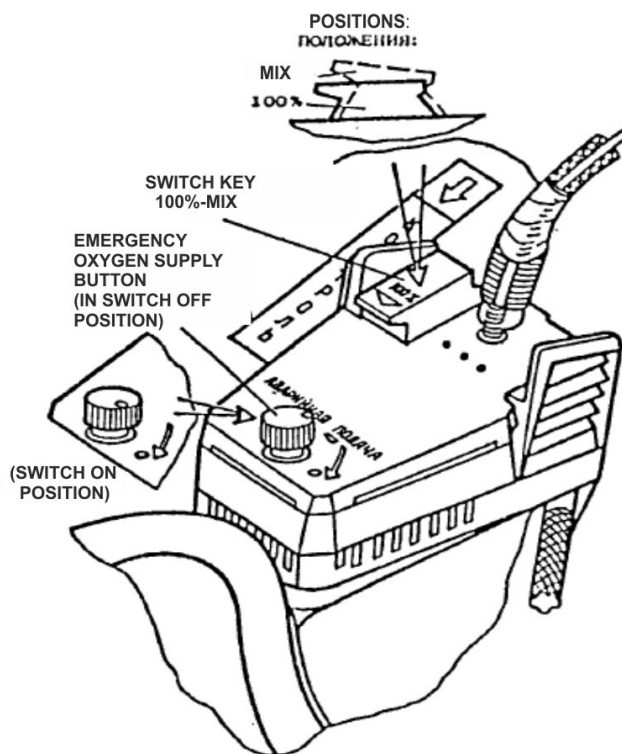


Fig.7 Equipment control scheme БКО-5М

Рис 7 Схема управления оборудованием БКО-5М

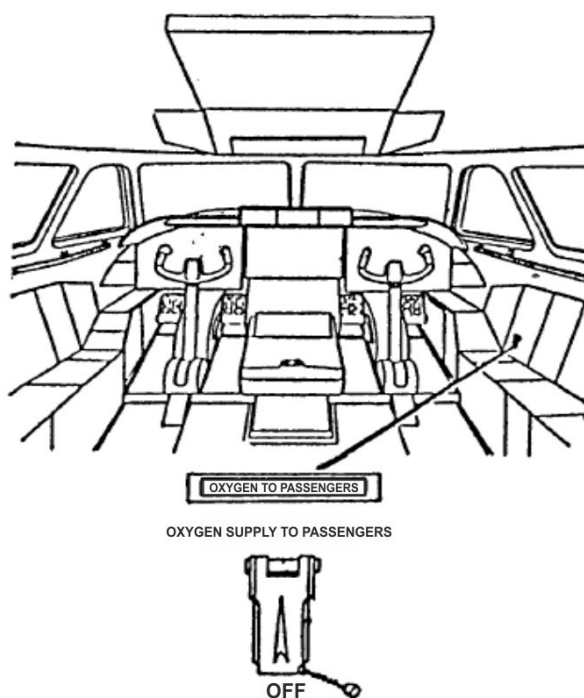


Fig 8 Control and alarm equipment АКБ-17-2

Рис 8 Контрольно-сигнальное оборудование АКБ-17-2

At right pilots control panel are installed:

- OXYGEN SUPPLY TO PASSENGERS switch key designed for passengers oxygen mask supply activating (in case of not activated passengers oxygen mask supply automatically at cabin "altitude" of 4 200 + 300 m);
- OXYGEN FOR PASSENGERS annunciator appears simultaneously to oxygen masks supply.

На правом пульте пилотов установлены:

- выключатель ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ, с помощью которого включается подача кислородных масок пассажирам (если не включится автоматическая подача на "высоте" в кабине 4 200 + 300м);
- сигнальное табло КИСЛОРОД ПАССАЖИРАМ загорается одновременно с подачей масок.

Warning!

It's strongly prohibited to smoke and open fire apply while using oxygen. Contact with oxygen of fat-containing substances is explosive

10.2.2. PRE-FLIGHT PREPARATION
While flight preparation:

УБЦ-16-210 gas cylinder, БКП-2-2-210, БКО-5М units, УЗР-7А2 shut-reducing device, ДЗО-1Л smoke-protection goggles (flight engineer performs at all operational seats)	Check completeness, integrity and reliability of fastening. Check the pressure in the cylinders, which should correspond to the values given in the table. 1 and 2. Make sure that the handle of the KB-20 valve on the cylinder УБЦ-16-210 is in the ON position the handle on the УЗР-7А2 is in the ON position.
---	--

Table 1

Values of the maximum allowable pressure in the oxygen supply units corresponding to the outdoor temperature.

Внимание!

При пользовании кислородом запрещается курение и применение открытого огня. Контакт кислорода с жиросодержащими веществами взрывоопасен.

10.2.2. ПІДГОТОВКА ДО ПОЛЬОТУ
При подготовке к полету:

баллон УБЦ-16-210, блоки БКП-2-2-210, БКО-5М, запорно – редуцирующее устройство УЗР-7А2, дымозащитные очки ДЗО-1Л (осуществляет бортинженер на всех рабочих местах).	Проверьте комплектность, целостность и надежность крепления. Проверьте давление в баллонах, которое должно соответствовать значениям, приведенным в табл. 1 и 2. Убедитесь, что рукоятка вентиля KB-20 на баллоне УБЦ-16-210 - в положении ВКЛ, ручка на УЗР-7А2 - в положении ВКЛ.
--	---

Таблица 1

Значения максимально допустимой величины давления в блоках кислородного питания в зависимости от температуры наружного воздуха.

Баллон УБЦ-16-210 и блоки БКИ-2-2-210 кислородного питания экипажа и бортпроводника <i>UBC-16-210 cylinder and BKI-2-2-210 oxygen supply units for the crew and flight attendant</i>								
Температура, °C <i>Temperature, °C</i>	-45	-30	-15	-5	10	25	35	50
Давление, кгс/см ² (МПа) <i>Pressure, kgs/sm² (MPa)</i>	125,00 (12,50)	137,50 (13,75)	150,00 (15,00)	162,50 (16,25)	175,00 (17,50)	187,50 (18,75)	200,00 (20,00)	212,50 (21,25)

Table 2
Таблица 2

The value of the minimum allowable pressure before departure in oxygen supply units corresponding to the outdoor temperature

Значение минимально допустимой величины давления перед вылетом в блоках кислородного питания в зависимости от температуры наружного воздуха.

Блоки БКП-2-2-210 <i>BKP-2-2-210 blocks</i>								
Температура, °C <i>Temperature, °C</i>	-45	-30	-15	-5	10	25	35	50
Давление, кгс/см ² (МПа) <i>Pressure, kgs/sm² (MPa)</i>	87,50 (8,75)	100,00 (10,00)	112,50 (11,25)	125,00 (12,50)	137,50 (13,75)	150,00 (15,00)	162,50 (16,25)	175,00 (17,50)
Баллон УБЦ-16-210 <i>UBC-16-210 cylinder</i>								
Температура, °C <i>Temperature, °C</i>	-45	-30	-15	-5	10	25	35	50
Давление, кгс/см ² (МПа) <i>Pressure, kgs/sm² (MPa)</i>	50 (5)	62,5 (6,2)	75 (7,5)	87,5 (8,7)	100 (10)	112,5 (11)	137,5 (13,7)	150 (15)

БКО-5М units (every crew member performs on his operational seat)	In order to operability check:
	– press and hold the CHECK lever at left unit's blind and ensure that cross appears and disappears inside the indicator window
	– press the red switch key of the headband blowing and hold unit's blind simultaneously and as result the indicator's cross should appear and disappear slowly
	– release the switch key of the headband blowing
	– turn the MICROPHONE switch key in to the MASK OXYGEN position
	– turn the EMERGENCY OXYGEN SUUPLY button clockwise for an up to 5 seconds term and as result the cross should appear and disappear inside the indicator's window. At the same time, noise from the oxygen entering the mask should be heard in the phones of the headset, which indicates the serviceability of the mask microphone and the radio circuit;
	– turn the MICROPHONE switch key in to the HEADSET position
	– release the CHECK handle and press it completely opposite the arrow direction. As a result the white rectangle should be hidid completely
	– ensure the 100%-MIX switch key is in 100% position and a mark on the EMERGENCY SUPPLY button is opposite the segment (switched off)

блоки БКО-5М (осуществляет каждый член экипажа на своем рабочем месте)	Проверьте работоспособность, для чего:
	– нажмите и удерживайте на протяжении всей проверки рукоятку КОНТРОЛЬ на левой створке блока и убедитесь, что в окне индикатора появился и затем исчез крест;
	– придерживая створки блока, нажмите красную клавишу наддува оголовья - крест индикатора должен появиться и медленно исчезнуть;
	– отпустите клавишу наддува оголовья;
	– переведите переключатель МИКРОФОН в положение КИСЛОРОД МАСКИ;
	– поверните кнопку АВАРИЙНАЯ ПОДАЧА по направлению стрелки на время до 5с; в окне индикатора должен появиться и исчезнуть крест, при этом шум от поступающего в маску кислорода должен прослушиваться в телефонах гарнитуры, что свидетельствует об исправности микрофона маски и радиоцепи;
	– переведите переключатель МИКРОФОН в положение ГАРНИТУРЫ;
	– отпустите рукоятку КОНТРОЛЬ и дожмите ее против направления стрелки до упора, при этом белый прямоугольник должен быть полностью закрыт;
	– убедитесь, что клавиша 100 % - СМЕСЬ находится в положении 100 %, а метка на кнопке АВАРИЙНАЯ ПОДАЧА находится против сегмента (выключено).

10.2.3. IN-FLIGHT OPERATIONS

Remove the headset in case of USE OXYGEN annunciator appearance and in other cases when the oxygen supply is necessary. If the flight duration is more than 4 hours, it is necessary to switch to oxygen supply for 10 minutes in the "MIX" mode every 2 hours, as well as before descent. Turn the 100%-MIX lever in to 100% position when the preventive oxygen supply session is over.

10.2.3. ЕКСПЛУАТАЦІЯ В ПОЛЬОТІ

При загорании табло ПОЛЬЗУЙСЯ КИСЛОРОДОМ, а также в других случаях, когда необходимо питание кислородом, снимите гарнитуру. При продолжительности полета более 4 ч, через каждые 2 ч, а также перед снижением необходимо перейти на питание кислородом в течение 10 мин в режиме "Смесь". После окончания сеанса профилактического питания клавишу 100% - СМЕСЬ переведите в положение 100%.

MICROPHONE- БКО-5М UNITS Switch key	Turn in to the MASK OXYGEN position and wear the mask, for which:
	– take the regulator by the eyelet and the red button with your thumb and forefinger, and the oxygen hose of the mask with the rest of your fingers;
	– press the key and pull the mask fast vertically up along the axis of the unit from the container; as a result the headband pneumatic belts should automatically fill up at no more the 1 second;
	– lift the mask over your head and, tilting your head, put on the pneumatic belts on the back of your head (within 5 seconds);
	– release the mask by turning it from the forehead to the face, adjust it on the face to a comfortable position;
	– release the red key and as a result oxygen from the pneumatic belts should be emitted to the atmosphere and belts should tightly squeeze the head, pressing the mask to the face; check the oxygen supply in to the mask using "cross" mark indicated at the right containers blind.
	WARNING! If breathing is difficult or feel unwell turn the EMERGENCY OXYGEN SUPPLY button in the direction of the arrow;
	– turn the 100%-MIX button in to the MIX position when emergency descent and a level flight at the safety altitude performed during at least 2 minutes.

Переключатель МИКРОФОН Блоки БКО-5М	Переведите в положение КИСЛОРОД МАСКИ и наденьте маску, для чего:
	– возьмите большим и указательным пальцами регулятор за ушко и клавишу красного цвета, а остальными пальцами за кислородный шланг маски;
	– нажмите клавишу и быстро вытяните маску вертикально-вверх по оси блока из контейнера; пневматические ремни оголовья при этом автоматически наполнятся за время не более 1 с;
	– поднимите маску над головой и, наклонив голову, наденьте пневматические ремни на затылок (за время не более 5с);
	– отпустите маску, поворачивая ее от лба к лицу, поправьте ее на лице до удобного для себя положения;
	– отпустите красную клавишу; кислород из пневматических ремней должен стравиться в атмосферу, а ремни - плотно обжать голову, прижав маску к лицу; контролируйте подачу кислорода в маску по кресту индикатора на правой створке контейнеров.
	ВНИМАНИЕ! При затруднении дыхания или плохом самочувствии кнопку "аварийная подача" поверните по направлению стрелки;
	– после экстренного снижения и полета на безопасной высоте в течении 2мин клавишу 100 % - СМЕСЬ переведите в положение СМЕСЬ.

Headset АКБ-17-2 units	Put on over the oxygen mask headband.
	АКБ-17-2 units covers with two attached oxygen masks opens automatically at cabin "altitude" of 4 200 + 300 m
	OXYGEN TO PASSENGERS annunciator should appear at the pilots right control panel.
	WARNING. In case of OXYGEN TO PASSENGERS annunciator's not appearance the Co-pilot must set the OXYGEN SUUPLY TO PASSENGERS switch key in to the SUPPLY position. As a result the OXYGEN TO PASSENGERS annunciator should appear.
	After the units covers opening:
	– take the mask in your hand, pull it out of the holding springs and press it to the face, covering mouth and nose with it (the mask cord pulls out the ignition device of the oxygen generator, after which oxygen begins to flow into the masks);
	– fix the mask on your head using an elastic band by stretching and placing it behind the head.

Гарнитура Блоки АКБ-17-2	Наденьте поверх оголовья кислородной маски.
	На "высоте" в кабине 4 200 + 300 м автоматически открываются крышки блоков АКБ-17-2, на которых закреплены по две кислородные маски.
	На правом пульте пилотов загорится табло КИСЛОРОД ПАССАЖИРАМ.
	ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Если табло "КИСЛОРОД ПАССАЖАМ" не загорелось, то второй пилот должен установить выключатель "ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ" в положение подача. Табло "КИСЛОРОД ПАССАЖИРАМ" должно загореться.
	После открытия крышек блоков:
	– возьмите маску в руку, выдерните ее из удерживающих пружин и прижмите к лицу, закрывая ею рот и нос (при этом шнур маски выдергивает чеку запального устройства генератора кислорода, после чего кислород начинает поступать в маски);
	– зафиксируйте маску на голове с помощью эластичной тесьмы, которую растяните и заведите за голову.



Fig.9 Oxygen equipment for crew members (KM-114M)

Рис 9 Кислородное снаряжение для членов экипажа (КМ-114М)

In case of smoke appearance in the cockpit:

При появлении в кабине дыма:

БКО-5М units	Perform the next:
	– put off the headset;
	– put on the oxygen masks;
	– put on the headset;
	– ensure the 100%-MIX key is in the 100% position
	– turn the emergency supply button in the direction of the arrow;
	– turn the MICROPHONE switch key in to the MASK OXYGEN position

Блоки БКО-5М	Выполните следующее:
	– снимите авиагарнитуру;
	– наденьте кислородные маски;
	– наденьте авиагарнитуру;
	– убедитесь, что клавиша переключателя 100% - СМЕСЬ в положении 100 %
	– поверните кнопку аварийной подачи по направлению стрелки;
	– переведите переключатель МИКРОФОН в положение КИСЛОРОД МАСКИ

ДЗО-1Л smoke-protection goggles	Put on by:
	– tear off the red cloth tab on the cover and take out the glasses;
	– put it on over the mask and place the attachment belt of the goggles on the back of the head
	– pull the adjusting belt by the ends until the goggles fitted completely to the face;
	– in case of smoke appearance under the goggles pull the oxygen mask and the bottom of the goggles back for blowing out the smoke by the oxygen pressure

Дымозащитные очки ДЗО-1Л	Наденьте, для чего:
	– оторвите красный матерчатый язычок на чехле и извлеките из него очки;
	– наденьте поверх кислородной маски, ремень крепления должен быть на затылке;
	– регулировочный ремень подтяните за концы до полного прилегания очков к лицу;
	– в случае появления дыма под очками оттяните от переносицы кислородную маску и нижнюю часть очков для выдувания дыма из-под очков кислородом

After the oxygen supply stopped:

KM-114M oxygen masks	Put it off by:
	– put off the headset;
	– take the regulator by the eyelet and the red button with your thumb and forefinger, and the oxygen hose of the mask with the rest of your fingers;
	– press the red key and as a result the headband belts should fill in;
	– put off the mask out of face by moving hand from down to up;
	– pull off the headband and release the red key by head tilting;
	– put on the headset.
MICROPHONE switch key	Set into the HEADSETS position

После прекращения питания кислородом:

Кислородные маски КМ-114М	Снимите, для чего:
	– снимите гарнитуру;
	– возьмите большим и указательным пальцами правой руки за ушко и красную клавишу, остальными пальцами - за кислородный шланг;
	– нажмите красную клавишу; ремни оголовья должны наполниться;
	– снимите маску с лица движением руки снизу вверх;
	– наклонив голову, снимите оголовье и отпустите красную клавишу;
	– наденьте гарнитуру
Переключатель МИКРОФОН	Установите в положение ГАРНИТУРЫ

In case of necessity of oxygen supply using БКП-2-2-210 portable unit with ДКМ 1М oxygen mask applying :

БКП-2-2-210 unit	Turn the handle on the shut-reduction unit in to the ON position. Ensure the pressure presence using manometer readings.
ДКМ-1М Oxygen masks	Put on by:
	– take the side straps of the headband with both hands, stretch them and put them on the head, starting from the chin; do not adjust the length of the frontal tape;
	– straighten the headband on the back of the head;
	– adjust the mask on the head so that it fits tightly to the face along the entire perimeter of the obturator.

При необходимости питания кислородом от переносного блока БКП-2-2-210 с использованием кислородной маски ДКМ 1М :

БЛОК БКП-2-2-210	Переведите ручку на запорно-редукционном блоке в положение ВКЛЮЧЕНО, Убедитесь по манометру в наличии давления.
Кислородные маски ДКМ-1М	Наденьте, для чего:
	– возьмите двумя руками боковые тесемки наголовника, растяните их и наденьте на голову, начиная с подбородка; длину лобной тесемки не регулируйте;
	– расправьте наголовник на затылочной части головы;
	– поправьте маску на голове так, чтобы она плотно прилегала к лицу по всему периметру обтюлятора.

In case of necessity of oxygen supply using БКП-2-2-210 portable unit with МКП-1Т oxygen mask applying

МКП-1Т oxygen mask	Put it on by:
	– take the mask out of the bag and straight it
	– turn the handle on the БКП-2-2-210 unit in to the ON position and connect the mask to БКП-2-2-210 unit (it's possible to connect two masks to the unit in case of necessity)
	– place the obturator, covering nose and mouth, on to the face and secure the mask on the head with the stretch band, in case of unsufficient fixation of the mask on the head, remove it and pull the band in order to reduce its length;
	– ensure the switch key of the mask in "2" position.
NOTE Turn the lever completely up and turn it in to the arrow direction "4" in case of oxygen	

При необходимости питания кислородом от переносного блока БКП-2-2-210 с использованием кислородной маски МКП-1Т:

Кислородная маска МКП-1Т	Наденьте, для чего:
	– извлеките маску из мешочка и разверните ее;
	– подсоедините маску к блоку БКП-2-2-210, предварительно переведя ручку на блоке в положение ВКЛЮЧЕНО (возможно подсоединение, при необходимости, к одному блоку две маски);
	– приложите обтюратор к лицу, закрыв им рот и нос, и зафиксируйте маску на голове эластичной тесьмой; при неудовлетворительной фиксации маски на голове снимите ее и перетяните тесьму с целью уменьшения ее длины;
	– убедитесь, что переключатель маски находится в положении "2".
ПРИМЕЧАНИЕ При необходимости повышенной подачи кислорода переведите переключатель до	

increased supply need.

упора вверх и поверните его в направлении стрелки "4".

Take away the masks after the flight completed:

После завершения полета уложите маски:

KM-114M Oxygen masks (Fig.11)	Put it in to the containers:
	– ensure the oxygen hose and radio communication cable are not twisted;
	– open the stocking unit doors;
	– place the coiled tubing, headband and mask into the stocking unit;
	– ensure that the cover of the mask regulator rests against the top of the end of the container, and that the two spacers in front of the pneumatic belts are neatly placed above the mask;

Кислородные маски KM-114M (рис.11)	Уложите в контейнеры:
	– убедитесь, что кислородный шланг и жгут радиосвязи не перекручены;
	– откройте дверцы укладочного блока;
	– уложите витой трубопровод, оголовье и маску в укладочный блок;
	– убедитесь, что крышка регулятора маски упирается в верхнюю часть торца контейнера, а две распорки перед пневматическими ремнями аккуратно уложены над маской;

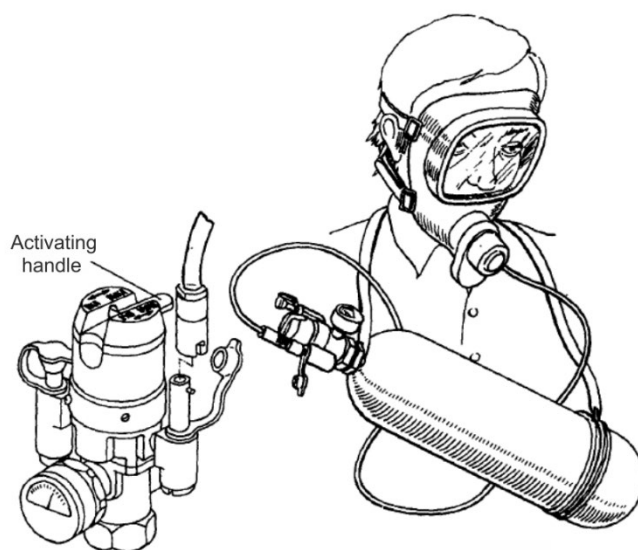


Fig.10 Portable БКП-2-2-210 oxygen device with ДКМ-1М oxygen mask

Рис.10 Аппарат кислородный переносной БКП-2-2-210 с кислородной маской ДКМ-1М

KM-114M (Fig. 11) Oxygen mask	– install the mask device so that the oxygen hose is in the middle position and the connectors do not touch the mask body;
	– close the left flap and set the CONTROL button to the upper position and as result the flag-indicator should disappear;
	– install the protruding pin on the left flap into the hole on the eye of the mask regulator;
	– shut the right flap

Кислородные маски KM-114M (рис.11)	– установите прибор маски так, чтобы кислородный шланг занимал среднее положение и разъемы не касались корпуса маски;
	– закройте левую створку и установите кнопку КОНТРОЛЬ в верхнее положение - флажок должен исчезнуть;
	– установите выступающий штифт на левой створке в отверстие на ушке регулятора маски;
	– закройте правую створку

МКП-1Т Oxygen mask	After the oxygen supply was shut down on the БКП-2-2-210 unit:
	– place the elastic band into the obturator after the mask cleaning and disinfection completed
	– fold the storage bag in three layers relative to the longitudinal axis and put it inside the obturator;
	– roll up the tube in a spiral with an outer diameter of at least 60 mm and place inside the obturator so that the switch key was on the outer obturator surface and does not touch the storage bag and the tube was not pinched;
	– place the mask into the plastic bag and after that into the storage bag;
ДКМ-1М smoke-protection mask	Perform the mask cleaning and disinfection and then place it into the storage pocket
АКБ 17-2 container's oxygen generator	Replace the used oxygen generators
OXYGEN SUPPLY TO PASSENGERS switch key	Set into the OFF position
KB-20 valve handle	Check CLOSED position
УЗР 7А2 handle CREW OXYGEN SUPPLY	Check OFF position

Кислородная маска МКП-1Т	Предварительно закрыв подачу кислорода на блоке БКП-2-2-210:
	– после чистки и дезинфекции маски уложите внутрь обтюлятора маски эластичную тесьму;
	– сложите в три слоя относительно продольной оси мешочек-накопитель и уложите его внутрь обтюлятора;
	– сверните трубку спиралью с наружным диаметром не менее 60 мм и уложите внутрь обтюлятора так, чтобы переключатель находился на наружной поверхности обтюлятора и не касался мешочка накопителя, а трубка не была пережата;
	– уложите маску в полиэтиленовый мешочек и затем в сумку для хранения;
Дымозащитная маска ДКМ-1М	Почистите, продезинфицируйте маску и уложите в карман для хранения
Генератор кислорода из контейнера АКБ 17-2	Использованные генераторы кислорода замените
Выключатель ПОДАЧА КИСЛОРОДА ПАССАЖИРАМ	Установите в положение ОТКЛ
Рукоятка вентиля KB-20	В положении ЗАКРЫТА
Ручка УЗР 7А2 ПОДАЧА КИСЛОРОДА ЭКИПАЖУ	В положении ОТКЛ

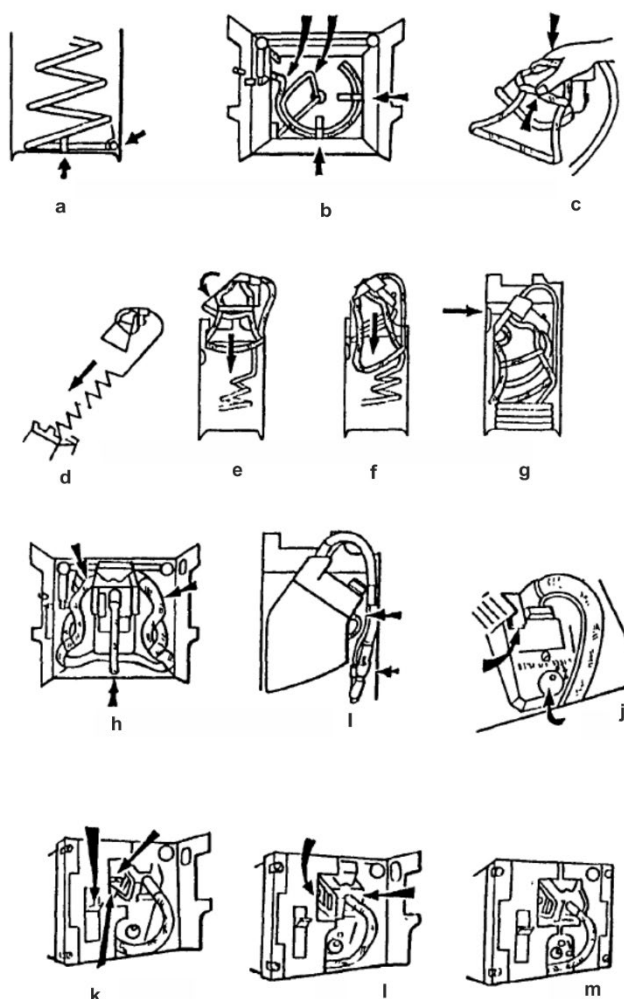


Fig.11 KM-114M oxygen masks packing scheme

Рис.11 Схема упаковки маски KM-114M

10.2.4. POSSIBLE MALFUNCTIONS AND CREW ACTIONS

Appearance of malfunction	Crew actions
1. Oxygen supply absence from the БКП-2-2-210 portable unit while it used by crew or passengers	Check the pressure presence with МКМ-250 manometre and check the connections and switches are correct. Connect the mask to another fitting of the same unit or replace the БКП-2-2-210 unit
2. The tightness of the KM-114M headband is broken	Secure the mask on the head by stretching the headband
3. Oxygen supply to all or to one only crew member is absent and cabin depressurization when main САРД failed	Report to air traffic controller. Activate the backup САРД. Continue the flight.
4. Oil penetration into the air which is taken at the Air Conditioning System, or depressurization of the cabin in case of failure of	Give the command to put on the oxygen masks.

10.2.4. ВОЗМОЖНЫЕ НЕИСПРАВНОСТИ И ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА

Проявление неисправности	Действия экипажа
1. Отсутствие подачи кислорода от переносного блока БКП-2-2-210 при использовании его экипажем или пассажирами	Проверьте наличие давления по манометру МКМ-250 на блоке, проверьте правильность соединений и включения блока. Подключите маску к другому штуцеру этого же блока или замените блок БКП-2-2-210
2. Нарушена герметичность оголовья KM-114M	Закрепите маску на голове, растянув оголовье руками
3. Отсутствие подачи кислорода одному или всем членам экипажа и разгерметизация кабины при отказе основной САРД	Доложите диспетчеру УВД. Включите резервную САРД. Продолжайте полет
4. Попадание масла в воздух, отбираемый на СКВ, или разгерметизация кабины при отказе	Дайте команду надеть кислородные маски. Установите выключатель ПОДАЧА КИСЛОРОДА

the main CAPД and absence of oxygen supply to one or a group of passengers	Set the OXYGEN SUPPLY TO PASSENGERS switch key in to the SUPPLY position. Check the passengers use the oxygen masks correctly and provide an assistance with БКП-2-2-210 portable unit if necessary. Turn off the air bleeding from the failure engine. Report to air traffic controller and continue the flight	основной CAPД и отсутствие подачи кислорода одному или группе пассажиров	ПАССАЖИРАМ в положение ПОДАЧА. Проконтролируйте правильность использования кислородных масок пассажирами и при необходимости окажите помощь с использованием переносного блока БКП-2-2-210. Отключите отбор воздуха от неисправного двигателя. Доложите диспетчеру УВД и продолжайте полет.
---	--	---	---

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

11.	Emergency Evacuation Procedures.....	11-3
11.	Процедури аварійної евакуації.....	11-3
11.1.	Emergency Landing	11-3
11.1.	Аварійна посадка на сушу.....	11-3
11.1.1.	Passengers Evacuation.....	11-3
11.1.1.	Евакуація пасажирів	11-3
11.1.2.	Passengers Evacuation Emergency Schedule With FA on Board.....	11-6
11.1.2.	Аварійний розклад при евакуації пасажирів за наявності БП в екіпажі	11-6
11.1.3.	Passengers Evacuation Emergency Schedule Without FA on Board.....	11-7
11.1.3.	Аварійний розклад при евакуації пасажирів при відсутності БП в екіпажі	11-7
11.1.4.	Flight Crew Emergency Schedule (Non-passenger Flight).....	11-8
11.1.4.	Аварійний розклад при евакуації екіпажу (при виконанні польоту, що не пов'язаний з перевезенням пасажирів).....	11-8
11.2.	Ground Incident Actions.....	11-8
11.2.	Дії під час аварії на землі.....	11-8
11.3.	Ditching	11-9
11.3.	Посадка на воду	11-9
11.3.1.	Passengers Evacuation Emergency Schedule with FA on Board	11-12
11.3.1.	Аварійний розклад при евакуації пасажирів за наявності БП в екіпажі	11-12
11.3.2.	Passengers Evacuation Emergency Schedule Without FA on Board.....	11-13
11.3.2.	Аварійний розклад при евакуації пасажирів при відсутності БП в екіпажі	11-13
11.3.3.	Flight Crew Emergency Schedule (Non-passengers Flight).....	11-14
11.3.3.	Аварійний розклад при евакуації екіпажу (при виконанні польоту, що не пов'язаний з перевезенням пасажирів).....	11-14

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 11 КЕ Частина В2. Розділ 11	EMERGENCY EVACUATION PROCEDURES ПРОЦЕДУРИ АВАРІЙНОЇ ЕВАКУАЦІЇ	Page Стор. 11-2
---	--	--	--------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

11. EMERGENCY PROCEDURES

EVACUATION

11. ПРОЦЕДУРИ АВАРІЙНОЇ ЕВАКУАЦІЇ

According to the AN-74TK-100 AFM.

The text below is provided in the original language of the AN-74TK-100 AFM and in English. In case of discrepancies, refer to the original language of the AFM.

Відповідно до КЛЕ Ан-74ТК-100.

Далі текст наведено мовою оригіналу розробника КЛЕ Ан-74ТК-100 та англійською мовою. У випадку розбіжностей звертатись до мови оригіналу розробника КЛЕ.

11.1. Emergency Landing

In case of emergency landing the main crew task is to provide the passengers safety when landing the aircraft and evacuation of passengers and creating conditions for surviving until the getting the outer assistance when in uninhabited area.

Main crew duties in case of emergency landing:

- report to air traffic service about intended emergency landing immediately after the emergency situation appearance since in the hereafter there may not be enough time or opportunities for this.

Perform the passengers preparation to emergency landing simultaneously:

- choose appropriate area for landing and perform landing minimizing the risk of fire appearance and aircraft damages;
- provide the fast passengers evacuation from the aircraft.

11.1.1. Passengers Evacuation

All preliminary preparation of passengers, their briefing and check of the safety measures taken must be totally complete by the time of landing.

Actions of all crew members after the full stop of the aircraft are based on Emergency schedule.

Start point of the actions according to Emergency schedule is a full aircraft stop.

Do not wait for special command to start the emergency procedures performing.

Every crew member must know it's duties as for actions according to Emergency schedule by heart.

Emergency passengers evacuation in accordance to Emergency schedule must start immediately after the emergency landing complete and regardless of the landing outcome.

The evacuation scheme from the aircraft in case of ground landing shown: as for passengers configuration at the Fig. 11.1, as for cargo configuration at Fig. 11.2, as for cargo-passengers configuration at Fig. 11.3 and Fig. 11.4.

11.1. Аварійна посадка на сушу

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

Основные обязанности экипажа при аварийной посадке:

- сразу же после возникновения аварийной обстановки доложить диспетчерской службе о предстоящей аварийной посадке, так как в дальнейшем для этого может не хватить времени или возможностей.

Одновременно провести подготовку пассажиров к аварийной посадке:

- выбрать подходящее место для посадки и произвести посадку, сведя к минимуму опасность возникновения пожара и повреждения самолета;
- после посадки обеспечить быструю эвакуацию пассажиров из самолета.

11.1.1. Евакуація пасажирів

Вся предварительная подготовка пассажиров, их инструктаж и проверка принятых мер безопасности должны быть полностью закончены к моменту посадки.

Действия всех членов экипажа после остановки самолета основываются на Аварийном расписании.

Начало действий по Аварийному расписанию остановка самолета.

Специальной команды для выполнения аварийных действий не ожидать.

Каждый член экипаж должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

Срочная эвакуация пассажиров в порядке, обусловленном Аварийным расписанием, должна быть начата немедленно после аварийной посадки, независимо от последствий посадки.

Схема покидания самолета при аварийной посадке на сушу приведена: в пассажирском варианте на Рис. 11.1, в грузовом варианте на Рис. 11.2, в грузо-пассажирском варианте Рис. 11.3 и Рис. 11.4.

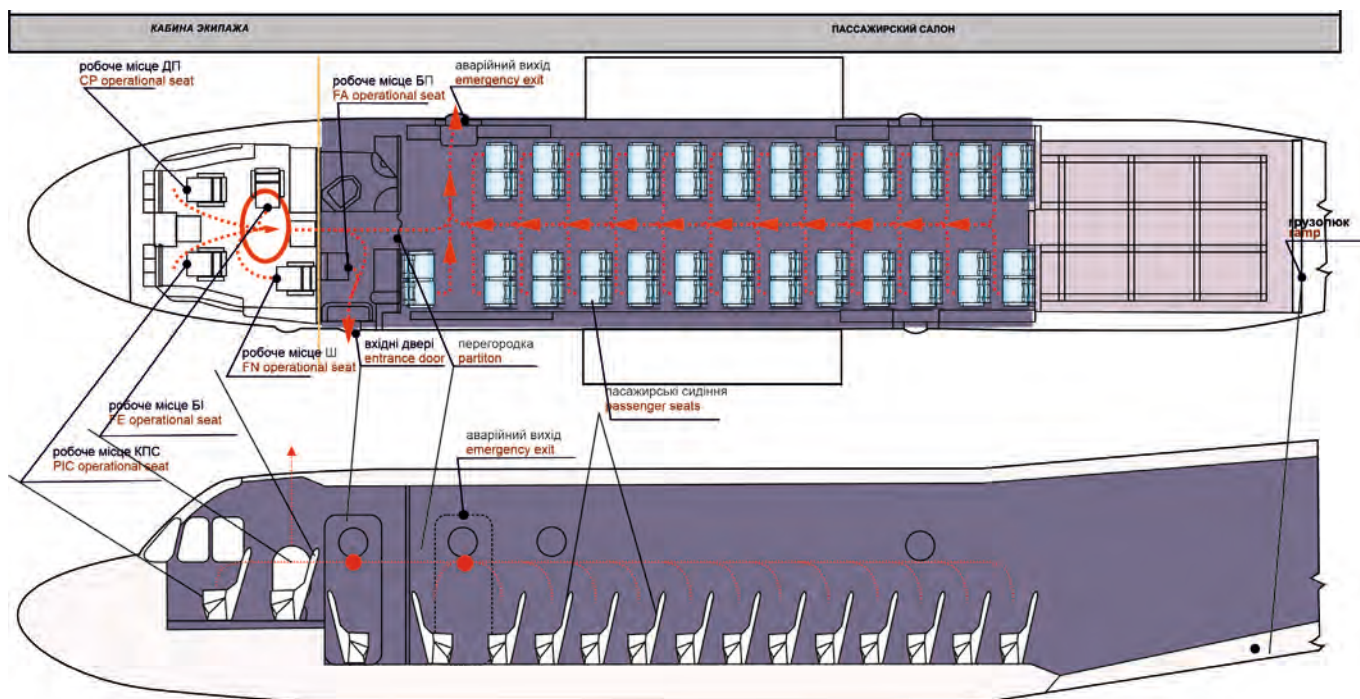


Figure 11.1. Emergency landing evacuation layout for aircraft in passenger configuration

Рисунок 11.1. Схема евакуації при вимущеній посадке на землю самолета в пассажирской конфигурации

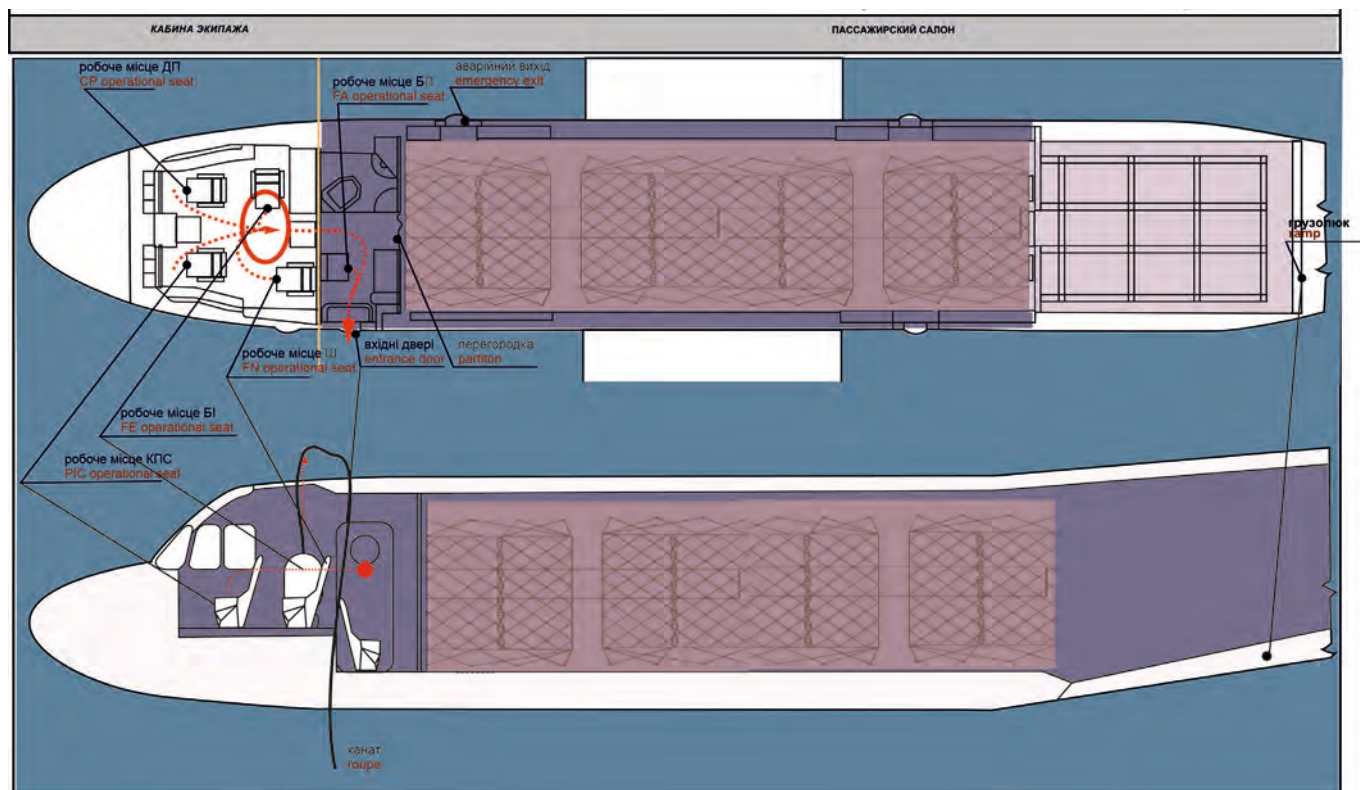


Figure 11.2. Emergency landing evacuation layout for aircraft in cargo configuration

Рисунок 11.2. Схема евакуації при вимущеній посадке на землю самолета в грузовом варианте компоновки

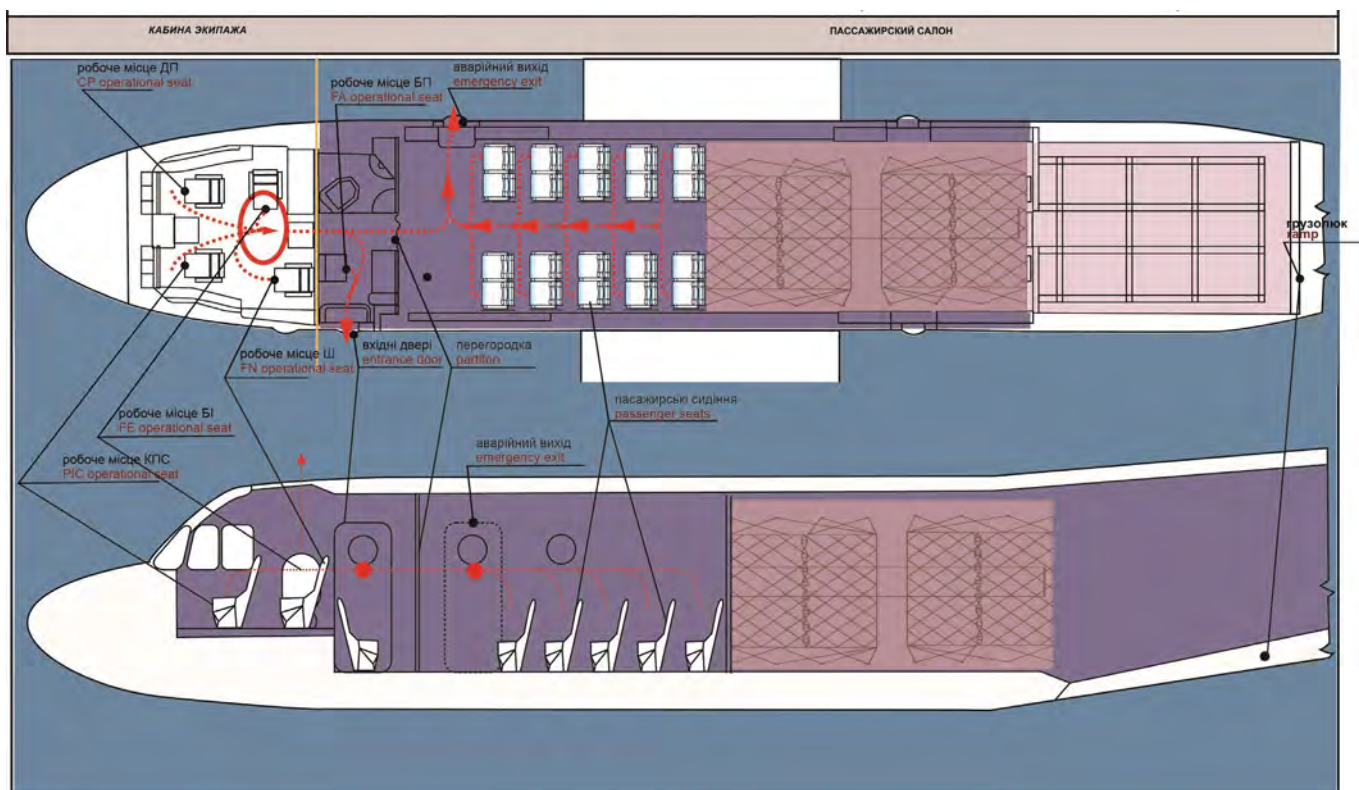


Figure 11.3. Emergency landing evacuation layout for aircraft in combi cargo-passenger configuration (20 passengers)

Рисунок 11.3. Схема евакуації при вынужденной посадке на землю самолета для грузопассажирского варианта компоновки (20 пассажиров)

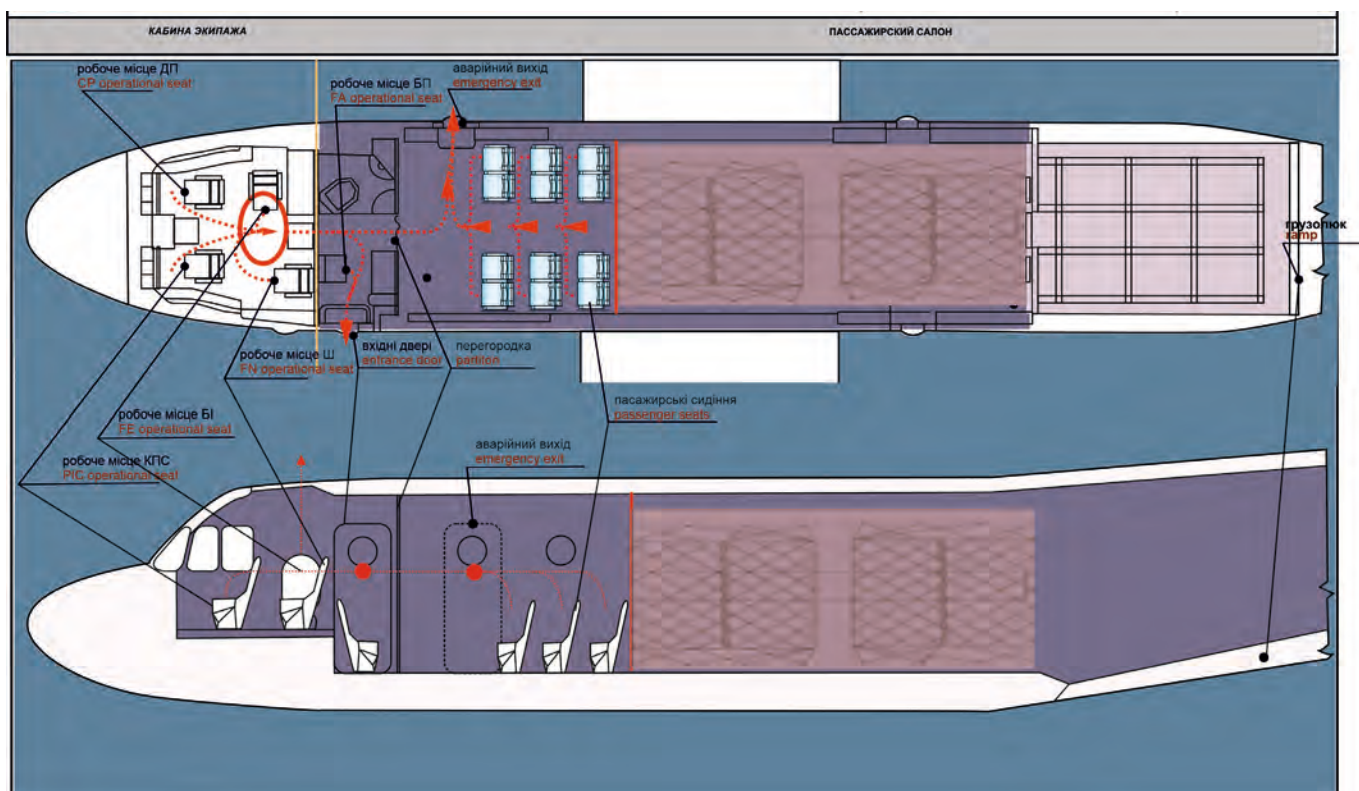


Figure 11.4. Emergency landing evacuation layout for aircraft in combi cargo-passenger configuration (12 passengers)

Рисунок 11.4. Схема евакуації при вынужденной посадке на землю самолета для грузопассажирского варианта компоновки (12 пассажиров)

11.1.2. Passengers Evacuation Emergency Schedule With FA on Board

After the aircraft stop:

Evaluate the aircraft position on the ground and grade of danger of the evacuation from the emergency exits.	PIC, FE, FA
Determine which exits are needed to use for leave the aircraft and command the crew about it.	PIC
Unlock the seats and roll completely back.	PIC, FE, FA
Put off the headsets.	PIC, Cr
Unlock belts and take up the operative table until it secured in upward position.	N
Unlock belts and take the armrests into the upward position (from the side of the aisle) and leave the seat.	PIC, CP
Give the command to crew members to secure the dangerous emergency exit.	PIC
Give the command to passengers to unlock the belts and wait for command "Evacuation".	PIC-FA (FE)
Open safe emergency exits for evacuation and a cargo doors if possible.	CP, FN, FE, FA
Open entrance door or the right front emergency exit (at the PIC's command); when evacuating using right front emergency exit throw out the emergency exit's cover out of board.	FA
Proceed to the emergency exits at the tail part of the fuselage and give the command to passengers which are taken seats next to these exits to open it at the both of starboard and the portside board, to take out the emergency ropes from the bays and to throw it into the hatch, place the hatch covers along the boards and after that check the passengers actions.	FE
Proceed to the cockpit and manage the passengers emergency evacuation; if necessary open the right front emergency exit or the entrance door (depends on what the flight attendant opened).	CP
Give the command to passengers to perform the evacuation and move away from the aircraft.	PIC-CP, FE, FA
Prevent the passengers traffic in to the dangerous emergency exit.	CP, FE
Perform self-evacuation from the aircraft.	FA
Provide an assistance to passengers evacuating from the aircraft (outside of the aircraft).	FA
Unmoor and take the rescue equipment EAM UTSK-50 which are placed next to frame № 12, come to emergency exit and throw it out and leave the aircraft after that.	FE
Unmoor and take rescue equipment (one of two packs) which are placed next to frame № 12, come to emergency exit, throw it out and leave the aircraft after that.	CP
Provide an assistance to passengers evacuating from the aircraft (outside of the aircraft).	CP, FE
Take the axe, come to emergency exit and leave the aircraft after that.	FN
Take the First aid kit and Emergency Medical Kit, come to emergency exit.	PIC
Leave the aircraft.	PIC

11.1.2. Аварійний розклад при евакуації пасажирів за наявності БП в екіпажі

После остановки самолета:

Оцените положение самолета на земле и степень опасности эвакуации через аварийные выходы.	КВС, БИ, БП
Определите через какие аварийные выходы необходимо покидать самолет и дайте об этом команду экипажу.	КВС
Расстопорите кресла, откатитесь назад до упора.	КВС, БИ, БП
Снимите гарнитуры.	КВС, Э
Расстегните привязные ремни и откиньте крышку рабочего стола до фиксации ее в верхнем положении.	Ш
Расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла.	КВС, 2П
Дайте команду членам экипажа охранять опасный аварийный выход.	КВС
Дайте команду пассажирам расстегнуть привязные ремни и ждать команды «Эвакуироваться».	КВС-БП(БИ)
Откройте неопасные для эвакуации аварийные выходы, при возможности грузовой люк.	2П, ШТ, БИ, БП
Откройте входную дверь или правый передний аварийный выход (по команде КВС); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	БП
Подойдите к аварийным выходам в хвостовой части фюзеляжа, дайте указание пассажирам, сидящим у этих аварийных выходов, открыть их по левому или правому борту, достать из ниш аварийные канаты и выбросить их в люк, крышки аварийных выходов положить вдоль борта; проконтролируйте действия пассажиров.	БИ
Пройдите в пассажирскую кабину и руководите аварийной эвакуацией пассажиров; при необходимости откройте правый передний аварийный выход или входную дверь (в зависимости от того, что открыл БП).	2П
Дайте команду пассажирам эвакуироваться и отойти от самолета.	КВС-2П, БИ, БП
Не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода.	2П, БИ
Эвакуируйтесь из самолета.	БП
Окажите помощь пассажирам, покидающим самолет (снаружи самолета).	БП
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения ЕАМ UTSK-50, размещенные у шп. № 12, подойдите с ними к аварийному выходу, выбросите их за борт и покиньте самолет.	БИ
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения ЕАМ UTSK-10, размещенные у шп. № 12, подойдите к аварийному выходу, выбросите их за борт и покиньте самолет.	2П
Окажите помощь пассажирам, покидающим самолет (снаружи самолета).	2П, БИ
Возьмите топор, подойдите с ними к аварийному выходу и покиньте самолет.	Ш
Возьмите комплект первой медицинской помощи и аварийный медицинский комплект, подойдите к аварийному выходу.	КВС
Покиньте самолет.	КВС

Move away from the aircraft with the crew and passengers on to the safety distance (at least 100 m).	PIC-Cr
--	---------------

Отойдите от самолета с пассажирами и экипажем на безопасное расстояние (не менее 100 м).	КВС-Э
--	--------------

11.1.3. Passengers Evacuation Emergency Schedule Without FA on Board

11.1.3. Аварійний розклад при евакуації пасажирів при відсутності БП в екіпажі

After the aircraft stop:

Evaluate the aircraft position on the ground and grade of danger of the evacuation from the emergency exits.	PIC, FE, CP
Determine which exits are needed to use for leave the aircraft and command the crew about it.	PIC
Unlock the seats and roll completely back.	PIC, FE,
Put off the headsets.	PIC, Cr
Unlock belts and take up the operative table until it secured in upward position.	N
Unlock belts and take the armrests into the upward position (from the side of the aisle) and leave the seat.	PIC, CP
Give the command to crew members to secure the dangerous emergency exit.	PIC
Give the command to passengers to unlock the belts and wait for command "Evacuation".	PIC-FE
Open safe emergency exits for evacuation and a cargo doors if possible.	CP, FN, FE
Open entrance door or the right front emergency exit (at the PIC's command); when evacuating using right front emergency exit throw out the emergency exit's cover out of board.	FE
Proceed to the emergency exits at the tail part of the fuselage and give the command to passengers which are taken seats next to these exits to open it at the both of starboard and the portside board, to take out the emergency ropes from the bays and to throw it into the hatch, place the hatch covers along the boards and after that check the passengers actions.	FE
Proceed to the cockpit and manage the passengers emergency evacuation; if necessary open the right front emergency exit or the entrance door (depends on what the flight attendant opened).	CP
Give the command to passengers to perform the evacuation and move away from the aircraft.	PIC-CP, FE
Prevent the passengers traffic in to the dangerous emergency exit.	CP, FE
Unmoor and take the rescue equipment EAM UTSK-50 which are placed next to frame № 12, come to emergency exit and throw it out and leave the aircraft after that.	FE
Unmoor and take rescue equipment (one of two packs) which are placed next to frame № 12, come to emergency exit, throw it out and leave the aircraft after that.	CP
Provide an assistance to passengers evacuating from the aircraft (outside of the aircraft).	CP, FE
Take the axe, come to emergency exit and leave the aircraft after that.	FN
Take the First aid kit and Emergency Medical Kit, come to emergency exit.	PIC
Leave the aircraft.	PIC
Move away from the aircraft with the crew and	PIC-Cr

После остановки самолета:

Оцените положение самолета на земле и степень опасности эвакуации через аварийные выходы.	КВС, БИ, 2П
Определите через какие аварийные выходы необходимо покидать самолет и дайте об этом команду экипажу.	КВС
Расстопорите кресла, откатитесь назад до упора.	КВС, БИ,
Снимите гарнитуры.	КВС, Э
Расстегните привязные ремни и откиньте крышку рабочего стола до фиксации ее в верхнем положении.	Ш
Расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла.	КВС, 2П
Дайте команду членам экипажа охранять опасный аварийный выход.	КВС
Дайте команду пассажирам расстегнуть привязные ремни и ждать команды «Эвакуироваться».	КВС-БИ
Откройте неопасные для эвакуации аварийные выходы, при возможности грузовой люк.	2П, ШТ, БИ
Откройте входную дверь или правый передний аварийный выход (по команде КВС); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	БИ
Подойдите к аварийным выходам в хвостовой части фюзеляжа, дайте указание пассажирам, сидящим у этих аварийных выходов, открыть их по левому или правому борту, достать из них аварийные канаты и выбросить их в люк, крышки аварийных выходов положить вдоль борта; проконтролируйте действия пассажиров.	БИ
Пройдите в пассажирскую кабину и руководите аварийной эвакуацией пассажиров; при необходимости откройте правый передний аварийный выход или входную дверь (в зависимости от того, что открыл БП).	2П
Дайте команду пассажирам эвакуироваться и отойти от самолета.	КВС-2П, БИ
Не допускайте движения пассажиров в сторону опасного аварийного выхода.	2П, БИ
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения ЕАМ UTSK-50, размещенные у шп. № 12, подойдите с ними к аварийному выходу, выбросите их за борт и покиньте самолет.	БИ
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения ЕАМ UTSK-10, размещенные у шп. № 12, подойдите к аварийному выходу, выбросите их за борт и покиньте самолет.	2П
Окажите помощь пассажирам, покидающим самолет (снаружи самолета).	2П, БИ
Возьмите топор, подойдите с ними к аварийному выходу и покиньте самолет.	Ш
Возьмите комплект первой медицинской помощи и аварийный медицинский комплект, подойдите к аварийному выходу.	КВС
Покиньте самолет.	КВС
Отойдите от самолета с пассажирами и	КВС-Э

passengers on to the safety distance (at least 100 m).

11.1.4. Flight Crew Emergency Schedule (Non-passenger Flight)

After the aircraft stop:

Evaluate the aircraft position on the ground and grade of danger of the evacuation from the emergency exits.	PIC, FE, CP
Determine which exits are needed to use for leave the aircraft and command the crew about it.	PIC
Unlock the seats and roll completely back.	PIC, FE,
Put off the headsets.	PIC, Cr
Unlock belts and take up the operative table until it secured in upward position.	FN
Unlock belts and take the armrests into the upward position (from the side of the aisle) and leave the seat.	PIC, CP
Open safe emergency exits for evacuation and a cargo doors if possible.	CP, FN, FE
Open entrance door or the right front emergency exit (at the PIC's command); when evacuating using right front emergency exit throw out the emergency exit's cover out of board.	FE
Give the command to perform the evacuation and move away from the aircraft.	PIC
Unmoor and take the rescue equipment EAM UTSK-10 which are placed next to frame № 12, come to emergency exit and throw it out and leave the aircraft after that.	FE
Unmoor and take the axe, come to emergency exit and leave the aircraft after that.	FN
Take the First aid kit and Emergency Medical Kit, come to the emergency exit.	PIC
Leave the aircraft.	PIC
Provide an assistance to crew members evacuating from the aircraft (outside of the aircraft).	CP, FE
Move away from the aircraft with the crew on to the safety distance (at least 100 m).	PIC-Cr

11.2. Ground Incident Actions

In case of incident on the ground while take off, landing, taxiing or stand when no enough time to perform all preparing operations the crew must take entire measures to evacuate the passengers from the aircraft and to prevent the fire.

At the moment the emergency situation on board was detected the PIC must give the command to crew to operate according to Emergency schedule as for ground landing

Simultaneously the PIC gives the command to start the passengers evacuation.

As soon as the situation allow the PIC must to manage the passengers evacuation himself in accordance to Emergency schedule as for ground landing.

экипажем на безопасное расстояние (не менее -100 м).

11.1.4. Аварийный розклад при эвакуации экипажу (при выполнении полета, что не пов'язаний з перевозением пассажиров)

После остановки самолета:

Оцените положение самолета на земле и степень опасности эвакуации через аварийные выходы.	КВС, БИ, 2П
Определите через какие аварийные выходы необходимо покидать самолет и дайте об этом команду экипажу.	КВС
Расстопорите кресла, откатитесь назад до упора.	КВС, БИ,
Снимите гарнитуры.	КВС, Э
Расстегните привязные ремни и откиньте крышку рабочего стола до фиксации ее в верхнем положении.	Ш
Расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла.	КВС, 2П
Откройте неопасные для эвакуации аварийные выходы, при возможности грузовой люк.	2П, ШТ, БИ
Откройте входную дверь или правый передний аварийный выход (по команде КВС); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	БИ
Дайте команду эвакуироваться и отойти от самолета.	КВС
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения EAM UTSK-10, размещенные у шп. № 12, подойдите с ними к аварийному выходу, выбросите их за борт и покиньте самолет.	БИ
Расшвартуйте и возьмите топор, подойдите с ними к аварийному выходу и покиньте самолет.	Ш
Возьмите комплект первой медицинской помощи и аварийный медицинский комплект, подойдите к аварийному выходу.	КВС
Покиньте самолет.	КВС
Окажите помощь членам экипажа, покидающим самолет (снаружи самолета).	2П, БИ
Отойдите от самолета с экипажем на безопасное расстояние (не менее -100 м).	КВС-Э

11.2. Дії під час аварії на землі

В случае аварии на земле во время взлета, посадки, руления или стоянки., когда нет времени для выполнения всех подготовительных операций, экипаж обязан немедленно принять все меры для эвакуации пассажиров из самолета и предотвращения пожара.

Как только установлено, что обстановка на самолете аварийная, КВС должен немедленно дать команду экипажу действовать по Аварийному расписанию при посадке на сушу.

Одновременно КВС подает команду начать эвакуацию пассажиров.

Как только позволит обстановка, КВС обязан непосредственно руководить эвакуацией пассажиров в соответствии с Аварийным расписанием при посадке на сушу.

Crew members duties in this situation are the same that in case of emergency ground landing.

In case of fire every crew member must provide all assistance to passengers which are located in the area of fire.

11.3. Ditching

The main crew task in case of ditching is to provide passengers safety when ditching and evacuating the passengers from the aircraft with providing assistance to them in the water

Main crew duties in case of ditching.

- report to air traffic service about intended emergency ditching immediately after the emergency situation appearance since in the hereafter there may not be enough time or opportunities for this

Perform simultaneously the passengers preparation to ditching:

- choose an appropriate area for landing minimizing the risk of fire appearance and aircraft damage;
- after the ditching provide the fast passengers evacuation from the aircraft with entire using of all rescue equipment.

The evacuation scheme in case of ditching demonstrated: for passenger configuration on Fig.11.5, for cargo configuration on Fig. 11.6, for cargo-passenger configuration for transportation of 12 passengers on Fig. 11.7, for cargo-passenger configuration for transportation of 20 passengers on Fig. 11.8.

Обязанности членов -экипажа в этой обстановке те же, что и при аварийной посадке на сушу.

В случае пожара каждый член экипажа обязан оказать всевозможную помощь пассажирам, которые находятся в зоне пожара.

11.3. Посадка на воду

Основной задачей экипажа случае посадки на воду является обеспечение безопасности пассажиров при приводнении самолета и эвакуации пассажиров из самолета с оказанием им помощи на воде.

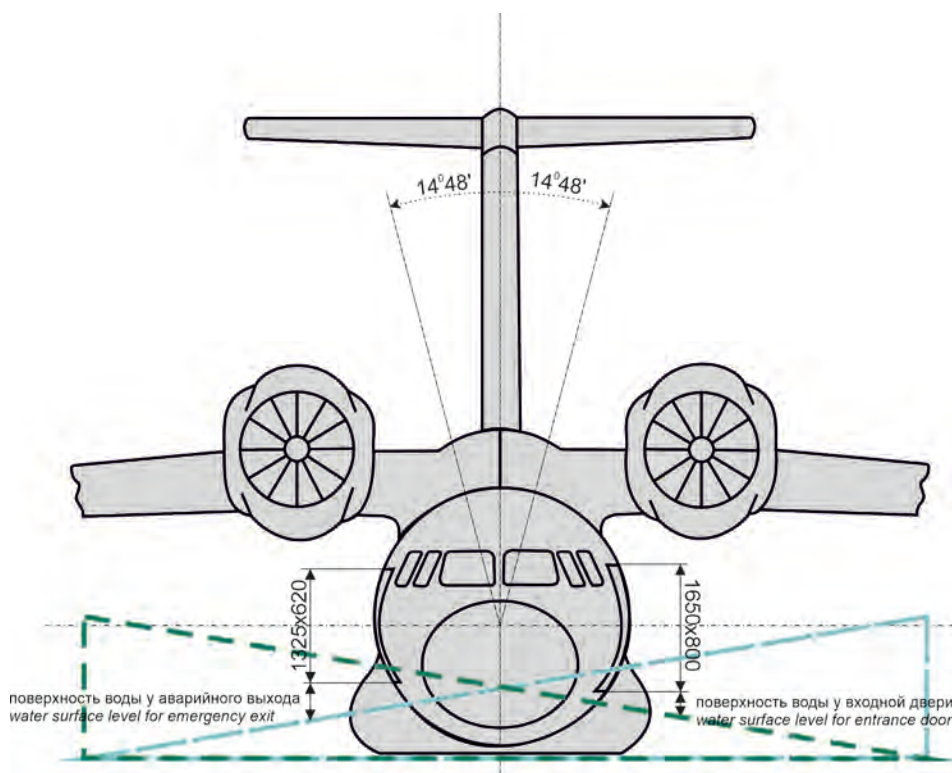
Основные обязанности экипажа при посадке на воду:

- сразу же после возникновения аварийной обстановки доложить диспетчерской службе о предстоящей посадке на воду, так как в дальнейшем для этого может не хватить времени или возможностей.

Одновременно провести подготовку пассажиров к посадке на воду:

- выбрать подходящее место для посадки, сведя к минимуму опасность возникновения пожара и повреждения самолета;
- после приводнения обеспечить быструю эвакуацию пассажиров из самолета с максимальным использованием всех доступных спасательных средств.

Схема покидания самолета при аварийной посадке на воду показана: в пассажирском варианте на рис. 11.5, в грузовом варианте на рис. 11.6, в грузо-пассажирском варианте для перевозки 12 пассажиров на рис. 11.7, в грузо-пассажирском варианте для перевозки 20 пассажиров на рис. 11.8.



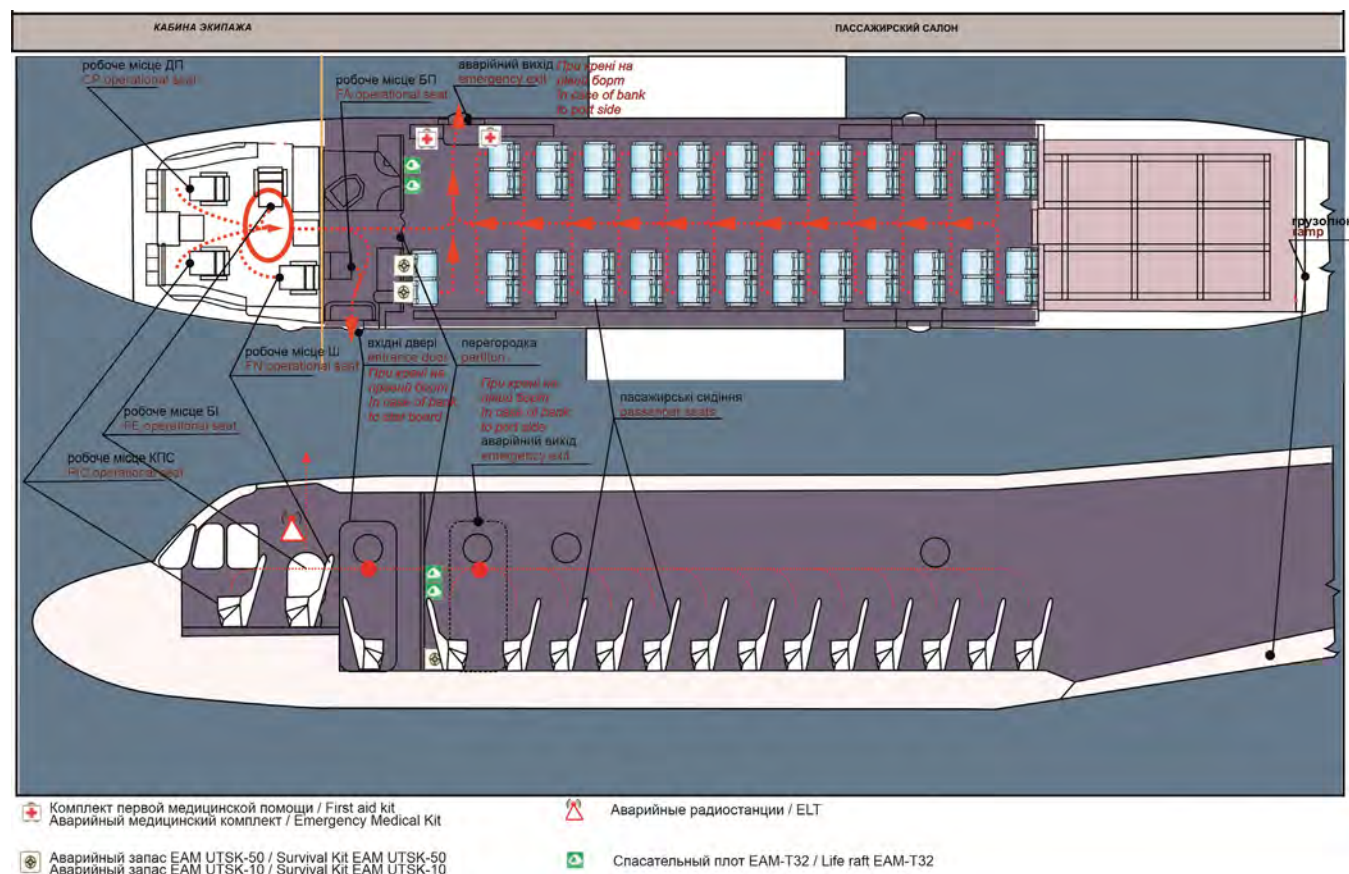


Figure 11.5. Ditching evacuation layout for aircraft in passenger configuration

Рисунок 11.5. Схема эвакуации при вынужденной посадке на воду для самолета в пассажирской компоновке

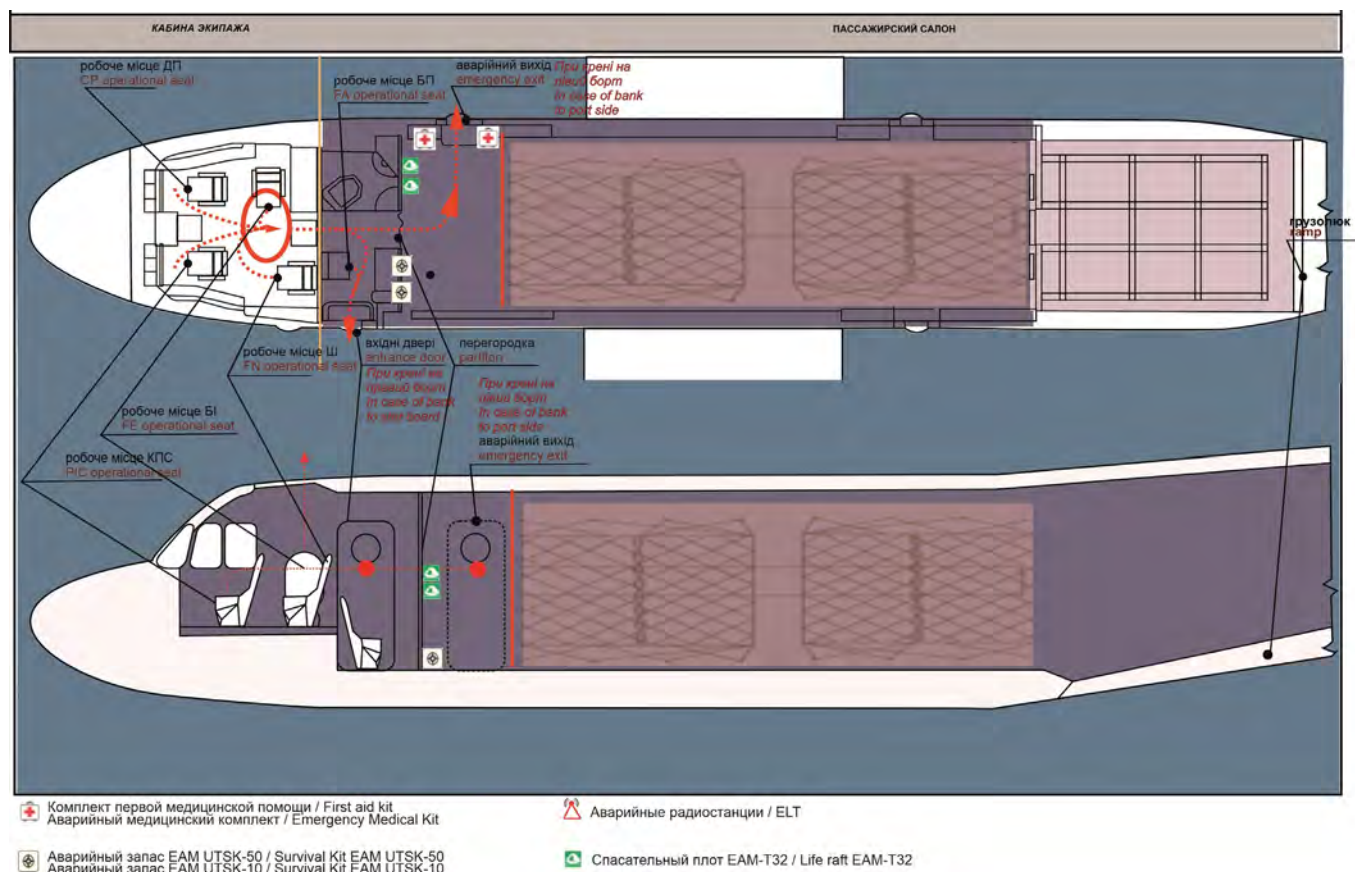


Figure 11.6. Ditching evacuation layout for aircraft in cargo configuration

Рисунок 11.6. Схема эвакуации при вынужденной посадке на воду для самолета в грузовой компоновке

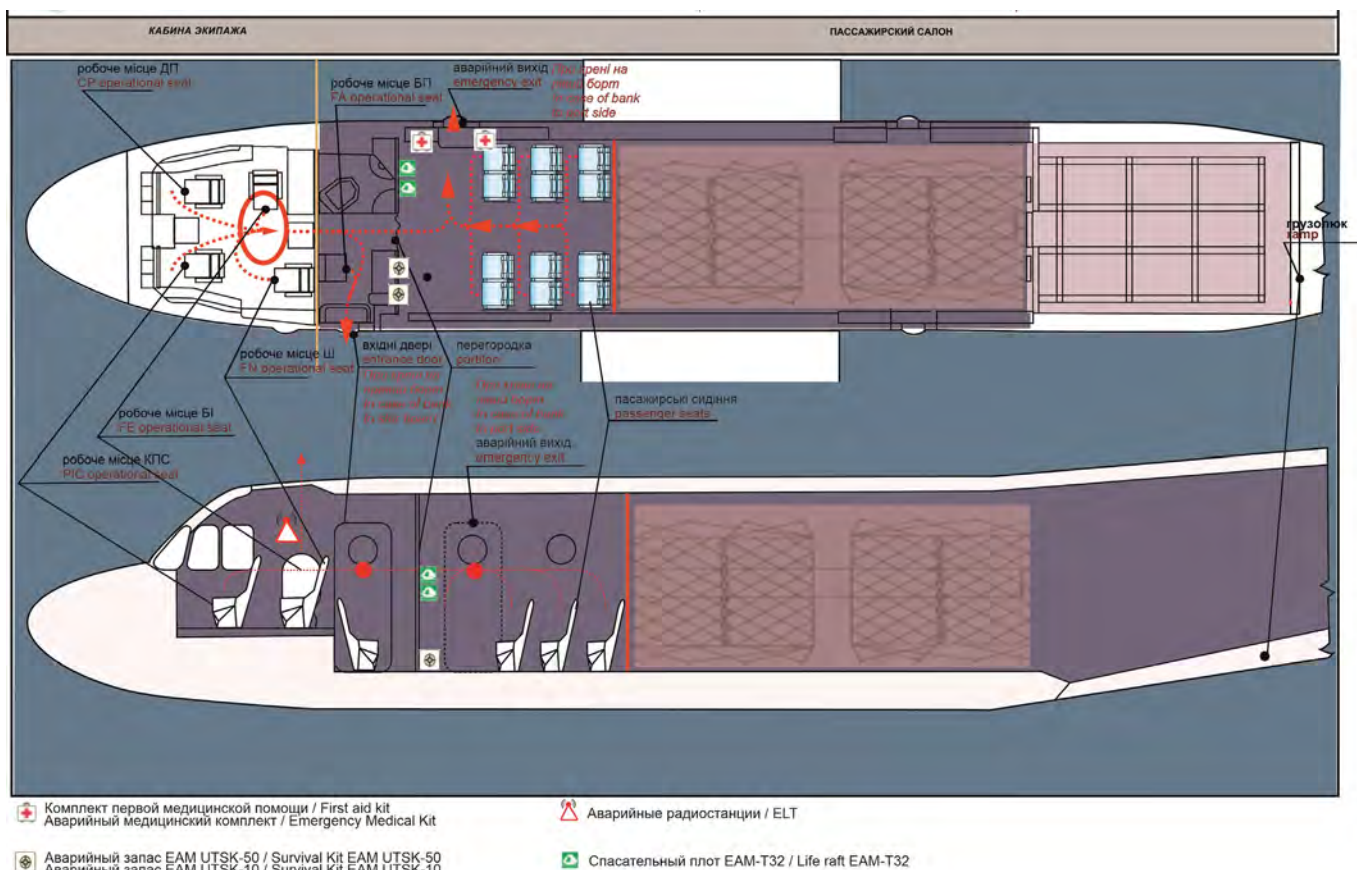


Figure 11.7. Ditching evacuation layout for aircraft in combi cargo-passenger configuration (12 passengers)

Рисунок 11.7. Схема эвакуации при вынужденной посадке на воду для самолета в грузопассажирской компоновке (12 пассажиров)

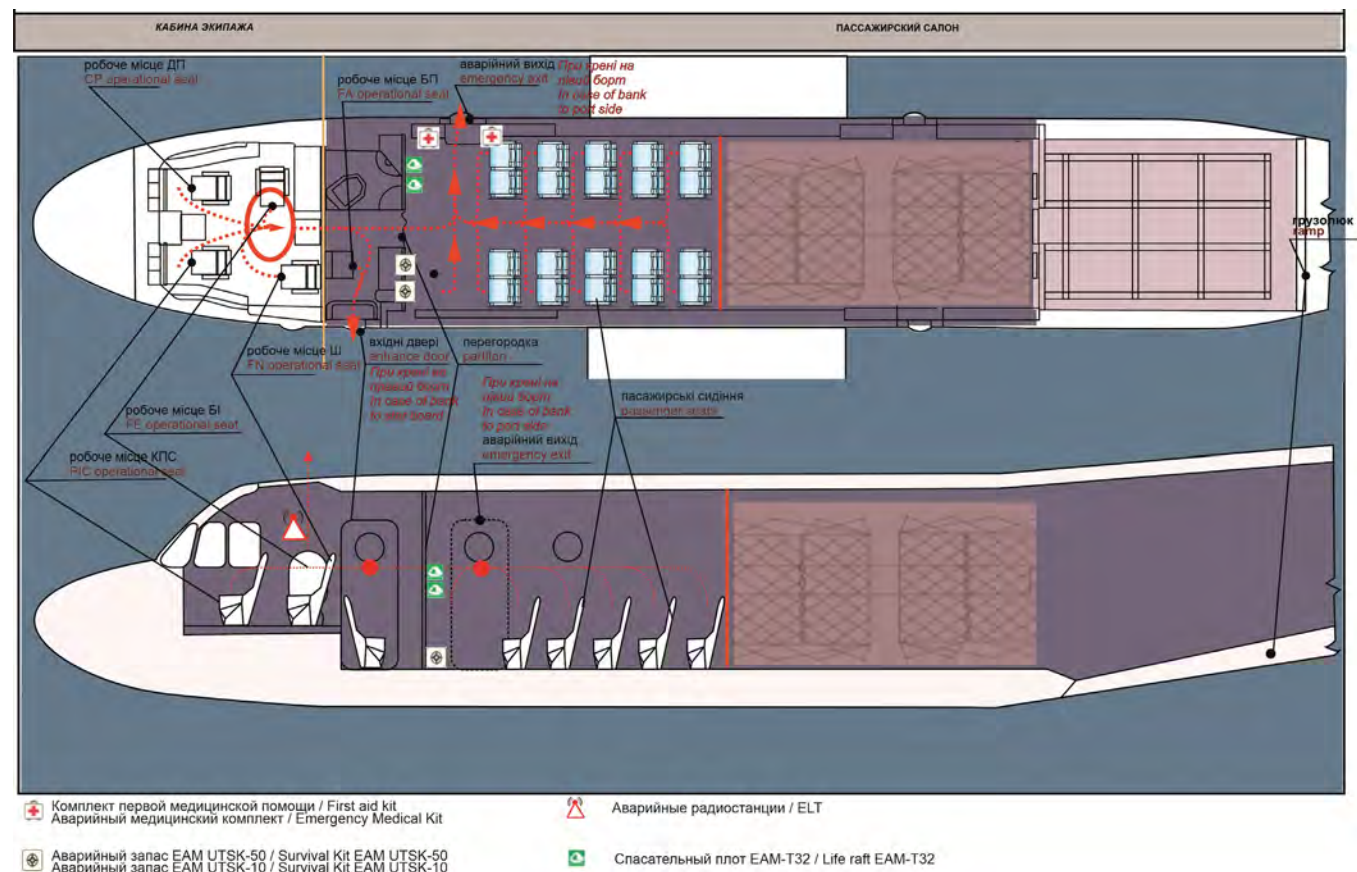


Figure 11.8. Ditching evacuation layout for aircraft in combi cargo-passenger configuration (20 passengers)

Рисунок 11.8. Схема эвакуации при вынужденной посадке на воду для самолета в грузопассажирской компоновке (20 пассажиров)

11.3.1. Passengers Evacuation Emergency Schedule with FA on Board

All preliminary preparation of passengers, their briefing and verification of the all taken safety measures must be totally complete by the time of ditching.

All crew members actions after the aircraft full stop are based on the Emergency schedule.

The Emergency schedule actions start point is moment of the aircraft full stop.

Do not wait for special command to start the emergency actions performing.

Every crew member must know by heart his duties according to the Emergency schedule.

Emergency evacuation of passengers in accordance to Emergency schedule procedures must start immediately after the preparation of the rescue rafts on the water for people boarding.

After the aircraft full stop:

Evaluate the aircraft position on the water and grade of danger of the evacuation from the emergency exits.	C, FE, FN
---	------------------

WARNING!

Perform the emergency evacuation using the entrance door and the left onboard emergency exit in case of the aircraft position with a right roll on the water and using the right onboard emergency exits in case of the aircraft position with a left roll on the water. Perform evacuation using the upper emergency exit located in the cockpit in case when the onboard emergency exits and the entrance door using is impossible.

Determine which exits are needed to use for leave the aircraft and command the crew about it.	PIC
Unlock the seats and roll completely back.	PIC, CP, FE
Put off the headsets.	PIC, Cr
Unlock belts and take up the operative table until it secured in upward position.	FN
Unlock belts and take the armrests into the upward position (from the side of the aisle) and leave the seat.	PIC, CP
Give the command to crew members to secure the dangerous emergency exit.	PIC
Give the command to passengers to unlock belts and wait for the command "Evacuation".	PIC-FA (FE)
Go to rescue rafts which are located next to partition wall along the frame No.12 and unmoor the EAM-T32 rescue raft.	FA, FE
Move the EAM-T32 rescue raft to the entrance door or to the right front emergency exit (at the PIC's command).	FA, FE
Connect the raft's mooring halyard to the shackle at the emergency exit.	FA

11.3.1. Аварійний розклад при евакуації пасажирів за наявності БП в екіпажі

Вся предварительная подготовка пассажиров, их инструктаж и проверка принятых мер безопасности должны быть полностью закончены к моменту приводнения.

Действия всех членов экипажа после остановки самолета основываются на Аварийном расписании.

Начало действий по Аварийному расписанию - остановка самолета.

Специальной команды для выполнения аварийных действий - не ожидать.

Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

Срочная эвакуация пассажиров в порядке, обусловленным Аварийным расписанием, должна быть начата немедленно после подготовки плотов на воде к приему людей.

После остановки самолета:

Оцените положение самолета на воде и степень опасности эвакуации через аварийные выходы.	КВС, БИ, Ш
--	-------------------

ВНИМАНИЕ!

При положении самолета на воде с правым креном аварийную эвакуацию осуществляйте через входную дверь и левый бортовой аварийный выход, с левым креном - через правые бортовые аварийные выходы. В случае невозможности использования бортовых аварийных выходов и входной двери аварийную эвакуацию осуществляйте через верхний аварийный выход в кабине экипажа.

Определите, через какие аварийные выходы необходимо покидать самолет, и дайте об этом команду экипажу.	КВС
Расстопорите кресла, откатитесь назад до упора.	КВС, 2П, БИ
Снимите гарнитур.	КВС, Э
Расстегните привязные ремни и откиньте крышку рабочего стола до фиксации ее в верхнем положении.	Ш
Расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла.	КВС, 2П
Дайте команду членам экипажа охранять опасный аварийный выход.	КВС
Дайте команду пассажирам расстегнуть привязные ремни и ждать команды «Эвакуироваться».	КВС-БП (БИ)
Подойдите к спасательным плотам, находящимся у перегородки по 12-му шпангоуту, расшвартуйте спасательный плот ЕАМ-Т32.	БП, БИ
Поднесите спасательный плот ЕАМ-Т32 к входной двери или правому переднему аварийному выходу (по команде КВС).	БП, БИ
Подсоедините швартовочный фал плота к скобе у аварийного выхода.	БП

Open the emergency exit (entrance door or right front emergency exit); throw the emergency exit's cower overboard in case of evacuation from the right front emergency exit.	FA
Take the launching raft line in the hand and throw the raft overboard by activating the raft gas filling trigger.	FA
Leave the aircraft using an emergency exit.	FA
Move the EAM-T32 rescue raft to the entrance door or to the right front emergency exit (at the PIC's command).	FN, FE
Connect the raft's mooring halyard to the shackle at the emergency exit.	FN
Open the emergency exit (entrance door or right front emergency exit); throw the emergency exit's cower overboard in case of evacuation from the right front emergency exit.	FN
Take the launching raft line in the hand and throw the raft overboard by activating the raft gas filling trigger.	FN
Leave the aircraft using an emergency exit.	FN
Unmoor and take the rescue equipment EAM UTSK-50 which are located next to frame № 12, go to emergency exit and leave the aircraft.	FE
Assist the passengers when in the water.	FE
Unmoor and take the rescue equipment EAM UTSK-10 which are located next to partition wall at the frame № 12, go to emergency exit and leave the aircraft.	CP
Assist the passengers when in the water.	CP
take the first aid kits and go to emergency exit and leave the aircraft by the last one.	PIC
cut off the mooring halyards using the knife which is in the raft's equipment	PIC, FE

NOTES

1. The PIC boards on the raft where the radio station is placed;
2. Connect the rafts each to other and drive them away of the aircraft at the distance at least 100m until the aircraft sinks

11.3.2. Passengers Evacuation Emergency Schedule Without FA on Board

Determine which exits are needed to use for leave the aircraft and command the crew about it.	PIC
Unlock the seats and roll completely back.	PIC, CP, FE
Put off the headsets.	PIC, Cr
Unlock belts and take up the operative table until it secured in upward position.	FN

Откройте аварийный выход (входную дверь или правый передний аварийный выход); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	БП
Возьмите в руку пусковой линь и выбросите плот за борт, введя в работу пусковой механизм газонаполнения плота.	БП
Покиньте самолет через аварийный выход.	БП
Поднесите спасательный плот ЕАМ-Т32 к входной двери или правому переднему аварийному выходу (по команде КВС).	Ш, БИ
Подсоедините швартовочный фал плота к скобе у аварийного выхода.	Ш
Откройте аварийный выход (входную дверь или правый передний аварийный выход); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	Ш
Возьмите в руку пусковой линь и выбросите плот за борт, введя в работу пусковой механизм газонаполнения плота.	Ш
Покиньте самолет через аварийный выход.	Ш
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения ЕАМ UTSK-50, размещенный у шпангоута № 12, подойдите с ним к аварийному выходу и покиньте самолет.	БИ
находясь в воде, оказывайте помощь пассажирам	БИ
расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения ЕАМ UTSK-10, размещенные у перегородки шпангоута № 12, подойдите к аварийному выходу и покиньте самолет	2П
находясь в воде, оказывайте помощь пассажирам	2П
возьмите аптечки подойдите с ними к аварийному выходу и последним покиньте самолет	КВС
перережьте швартовочные фалы ножом из снаряжения плота	КВС, БИ

ПРИМЕЧАНИЯ

1. КВС располагается на том плоту, где находится радиостанция.
2. Соедините плоты между собой и отведите от самолета на расстояние не менее 100 м до погружения самолета в воду.

11.3.2. Аварійний розклад при евакуації пасажирів при відсутності БП в екіпажі

Определите, через какие аварийные выходы необходимо покидать самолет, и дайте об этом команду экипажу.	КВС
Расстопорите кресла, откатитесь назад до упора.	КВС, 2П, БИ
Снимите гарнитуры.	КВС, Э
Расстегните привязные ремни и откиньте крышку рабочего стола до фиксации ее в	Ш

Unlock belts and take the armrests into the upward position (from the side of the aisle) and leave the seat.	PIC, CP
Give the command to crew members to secure the dangerous emergency exit.	PIC
Give the command to passengers to unlock belts and wait for the command "Evacuation".	PIC-FA (FE)
Go to rescue rafts which are located next to partition wall along the frame No.12 and unmoor the EAM-T32 rescue raft.	FN, FE
Move the EAM-T32 rescue raft to the entrance door or to the right front emergency exit (at the PIC's command).	FN, FE
Connect the raft's mooring halyard to the shackle at the emergency exit.	FN
Open the emergency exit (entrance door or right front emergency exit); throw the emergency exit's cower overboard in case of evacuation from the right front emergency exit.	FN
Take the launching raft line in the hand and throw the raft overboard by activating the raft gas filling trigger.	FN
Leave the aircraft using an emergency exit.	FN
Move the EAM-T32 rescue raft to the entrance door or to the right front emergency exit (at the PIC's command).	CP, FE
Connect the raft's mooring halyard to the shackle at the emergency exit.	FE
Open the emergency exit (entrance door or right front emergency exit); throw the emergency exit's cower overboard in case of evacuation from the right front emergency exit.	FE
Take the launching raft line in the hand and throw the raft overboard by activating the raft gas filling trigger.	FE
Leave the aircraft using an emergency exit.	FE
Unmoor and take the rescue equipment EAM UTSK-50 and UTSK-10 which are located next to frame № 12, go to emergency exit and leave the aircraft.	CP
Assist the passengers when in the water.	CP
take the first aid kits and go to emergency exit and leave the aircraft by the last one.	PIC
cut off the mooring halyards using the knife which is in the raft's equipment	PIC, FE

верхнем положении.	
Расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла.	КВС, 2П
Дайте команду членам экипажа охранять опасный аварийный выход.	КВС
Дайте команду пассажирам расстегнуть привязные ремни и ждать команды «Эвакуироваться».	КВС-БП (БИ)
Подойдите к спасательным плотам, находящимся у перегородки по 12-му шпангоуту, расшвартуйте спасательный плот EAM-T32.	Ш, БИ
Поднесите спасательный плот EAM-T32 к входной двери или правому переднему аварийному выходу (по команде КВС).	Ш, БИ
Подсоедините швартовочный фал плота к скобе у аварийного выхода.	Ш
Откройте аварийный выход (входную дверь или правый передний аварийный выход); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	Ш
Возьмите в руку пусковой линь и выбросите плот за борт, введя в работу пусковой механизм газонаполнения плота.	Ш
Покиньте самолет через аварийный выход.	Ш
Поднесите спасательный плот EAM-T32 к входной двери или правому переднему аварийному выходу (по команде КВС).	Ш, БИ
Подсоедините швартовочный фал плота к скобе у аварийного выхода.	БИ
Откройте аварийный выход (входную дверь или правый передний аварийный выход); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	БИ
Возьмите в руку пусковой линь и выбросите плот за борт, введя в работу пусковой механизм газонаполнения плота.	БИ
Покиньте самолет через аварийный выход.	БИ
Расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения EAM UTSK-50 и UTSK-10, размещенный у шпангоута № 12, подойдите с ним к аварийному выходу и покиньте самолет.	CP
находясь в воде, оказывайте помощь пассажирам	2П
возьмите аптечки подойдите с ними к аварийному выходу и последним покиньте самолет	КВС
перережьте швартовочные фалы ножом из снаряжения плота	КВС, БИ

11.3.3. Flight Crew Emergency Schedule (Non-passengers Flight)

All crew members actions after the aircraft full stop are based

11.3.3. Аварійний розклад при евакуації екіпажу (при виконанні польоту, що не пов'язаний з перевезенням пасажирів)

Действия всех членов экипажа после остановки

on the Emergency schedule.

The Emergency schedule actions start point is moment of the aircraft full stop.

Do not wait for special command to start the emergency actions performing.

Every crew member must know by heart his duties according to the Emergency schedule.

After the aircraft full stop:

Evaluate the aircraft position on the water and grade of danger of the evacuation from the emergency exits.	PIC, FE, FN
---	--------------------

WARNING!

Perform the emergency evacuation using the entrance door and the left onboard emergency exit in case of the aircraft position with a right roll on the water and using the right onboard emergency exits in case of the aircraft position with a left roll on the water. Perform evacuation using the upper emergency exit located in the cockpit in case when the onboard emergency exits and the entrance door using is impossible.

Determine which exits are needed to use for leave the aircraft and command the crew about it.	PIC
Unlock the seats and roll completely back.	PIC, CP, FE
Put off the headsets.	PIC, Cr
Unlock belts and take up the operative table until it secured in upward position.	FN
Unlock belts and take the armrests into the upward position (from the side of the aisle) and leave the seat.	PIC, CP
Go to rescue raft which is located next to partition wall along the frame No.12 and unmoor the AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 rescue raft.	FN, FE
Move the AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 rescue raft to the entrance door or to the right front emergency exit (at the PIC's command).	FN, FE
Connect the raft's mooring halyard to the shackle at the emergency exit.	FE
Open the emergency exit (entrance door or right front emergency exit); throw the emergency exit's cover overboard in case of evacuation from the right front emergency exit.	FE
Take the launching raft line in the hand and throw the raft overboard by activating the raft gas filling trigger.	FE
Leave the aircraft using an emergency exit.	FE
Unmoor and take the rescue equipment Аварийный запас EAM UTSK10 which is located next to partition wall at the frame № 12, go to emergency exit and leave the aircraft.	FN
go to emergency exit and leave the aircraft.	CP
Take the Emergency Medical Kit, come to the	PIC

самолета основываются на Аварийном расписании.

Начало действий по Аварийному расписанию - остановка самолета.

Специальной команды для выполнения аварийных действий - не ожидать.

Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.

После остановки самолета:

Оцените положение самолета на воде и степень опасности эвакуации через аварийные выходы.	КВС, БИ, Ш
--	-------------------

ВНИМАНИЕ!

При положении самолета на воде с правым креном аварийную эвакуацию осуществляйте через входную дверь и левый бортовой аварийный выход, с левым креном - через правые бортовые аварийные выходы. В случае невозможности использования бортовых аварийных выходов и входной двери аварийную эвакуацию осуществляйте через верхний аварийный выход в кабине экипажа.

Определите, через какие аварийные выходы необходимо покидать самолет, и дайте об этом команду экипажу.	КВС
Расстопорите кресла, откатитесь назад до упора.	КВС, 2П, БИ
Снимите гарнитуры.	КВС, Э
Расстегните привязные ремни и откиньте крышку рабочего стола до фиксации ее в верхнем положении.	Ш
Расстегните привязные ремни, поднимите подлокотники кресла вверх (со стороны прохода), встаньте с кресла.	КВС, 2П
Подойдите к спасательному плоту, находящемуся у перегородки по 12-му шпангоуту, расшвартуйте спасательный плот AIR CRUISERS (ZODIAC) T46.	Ш, БИ
Поднесите спасательный плот AIR CRUISERS (ZODIAC) T46 к входной двери или правому переднему аварийному выходу (по команде КВС).	Ш, БИ
Подсоедините швартовочный фал плота к скобе у аварийного выхода.	БИ
Откройте аварийный выход (входную дверь или правый передний аварийный выход); при эвакуации через правый передний аварийный выход крышку аварийного выхода выбросите за борт.	БИ
Возьмите в руку пусковой линь и выбросите плот за борт, введя в работу пусковой механизм газонаполнения плота.	БИ
Покиньте самолет через аварийный выход.	БИ
расшвартуйте и возьмите средства жизнеобеспечения Аварийный запас EAM UTSK10, размещенный у перегородки шпангоута № 12, подойдите к аварийному выходу и покиньте самолет.	Ш
подойдите к аварийному выходу и покиньте самолет.	2П
Возьмите аварийный медицинский комплект,	КВС

emergency exit and leave the aircraft by the last one.	
Cut off the mooring halyards using the knife which is in the raft`s equipment.	PIC, FE

подойдите к аварийному выходу и последним покиньте самолет.	
Перережьте швартовочные фалы ножом из снаряжения плота.	КВС, БИ

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

12.	Aircraft Systems.....	12-3
12.	Системи літака	12-3
12.1.	Power Unit.....	12-3
12.1.	Силова установка.....	12-3
12.2.	Auxiliary Power Unit	12-3
12.2.	Допоміжна силова установка.....	12-3
12.3.	Fuel System	12-3
12.3.	Паливна система.....	12-3
12.4.	Fire Equipment.....	12-3
12.4.	Пожежне обладнання.....	12-3
12.5.	Hydraulic System	12-3
12.5.	Гідросистема.....	12-3
12.6.	Aircraft Control System	12-3
12.6.	Система управління літаком.....	12-3
12.7.	Landing Gear	12-3
12.7.	Шасі	12-3
12.8.	Air Conditioning System	12-3
12.8.	Система кондиціонування повітря	12-3
12.9.	Oxygen Equipment.....	12-3
12.9.	Кисневе обладнання	12-3
12.10.	De - Icing System.....	12-3
12.10.	Система протизледеніння.....	12-3
12.11.	Doors, Hatches	12-3
12.11.	Двері, люки.....	12-3
12.12.	Domestic and Emergency Equipment.....	12-3
12.12.	Побутове та аварійно-рятувальне обладнання.....	12-3
12.13.	Electro Power Supply	12-3
12.13.	Електроживлення	12-3
12.14.	Lighting and Light Alarm	12-3
12.14.	Освітлення та світлова сигналізація	12-3
12.15.	Navigation Equipment.....	12-3
12.15.	Навігаційне обладнання.....	12-3
12.16.	Flight Equipment	12-3
12.16.	Пілотажне обладнання.....	12-3
12.17.	Communication Equipment	12-3
12.17.	Обладнання зв'язку.....	12-3
12.18.	Radio Equipment.....	12-3
12.18.	Радіотехнічне обладнання.....	12-3
12.19.	Airborne Flight Recorder	12-4
12.19.	Бортове обладнання реєстрації параметрів польоту	12-4

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 12 КЕ Частина В2. Розділ 12	AIRCRAFT SYSTEMS СИСТЕМИ ЛІТАКА	Page Стор. 12-2
---	--	------------------------------------	--------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

12. Aircraft Systems

12.1. Power Unit

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.1

12.2. Auxiliary Power Unit

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.2

12.3. Fuel System

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.3

12.4. Fire Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.4

12.5. Hydraulic System

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.5.

12.6. Aircraft Control System

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.6.

12.7. Landing Gear

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.7.

12.8. Air Conditioning System

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.8.

12.9. Oxygen Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.9.

12.10. De - Icing System

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.10.

12.11. Doors, Hatches

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.11.

12.12. Domestic and Emergency Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.12; АДБА.Ан-74TK-100.199.000 РЛЭ "Installation of ARTEX C406-1 Automatic Emergency Locator Transmitter".

12.13. Electro Power Supply

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.13.

12.14. Lighting and Light Alarm

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.14.

12.15. Navigation Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.15; АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ "Installation of the GTN 750Xi Navigation System for B-RNAV operations".

12.16. Flight Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.16; АДБА.Ан-74TK-100.221.000 РЛЭ "Installation of the AD-32 Measuring and Indicating Air Data System"; АДБА.Ан-74TK-100.222.000 РЛЭ "Installation of Garmin GRA 5500 Radio Altimeter System".

12.17. Communication Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.17.

12.18. Radio Equipment

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.18; АДБА.Ан-74TK-100.201.000 РЛЭ "Installation of the HawkEye 7200A-

12. Системи літака

12.1. Силова установка

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.1

12.2. Допоміжна силова установка

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.2

12.3. Паливна система

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.3

12.4. Пожежне обладнання

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.4

12.5. Гідросистема

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.5.

12.6. Система управління літаком

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.6.

12.7. Шасі

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.7.

12.8. Система кондиціонування повітря

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.8.

12.9. Кисневе обладнання

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.9.

12.10. Система протизледеніння

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.10.

12.11. Двері, люки

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.11.

12.12. Побутове та аварійно-рятувальне обладнання

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.12; АДБА.Ан-74TK-100.199.000 РЛЭ «Встановлення аварійного стаціонарного радіомаяка ARTEX C406-1».

12.13. Електроживлення

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.13.

12.14. Освітлення та світлова сигналізація

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.14.

12.15. Навігаційне обладнання

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.15; АДБА.Ан-74TK-100.197.000 РЛЭ «Встановлення навігаційної системи GTN 750Xi для виконання польотів B-RNAV».

12.16. Пілотажне обладнання

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.16; АДБА.Ан-74TK-100.221.000 РЛЭ «Встановлення системи вимірювання та індикації повітряних параметрів AD-32»; АДБА.Ан-74TK-100.222.000 РЛЭ «Встановлення радіовисотоміру Garmin GRA 5500».

12.17. Обладнання зв'язку

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.17.

12.18. Радіотехнічне обладнання

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74TK-100 пп. 8.18; АДБА.Ан-74TK-100.201.000 РЛЭ «Встановлення системи

 CONSTANTA	OM Part B2. Chapter 12 КЕ Частина В2. Розділ 12	AIRCRAFT SYSTEMS СИСТЕМИ ЛІТАКА	Page Стор. 12-4
---	--	------------------------------------	--------------------

BB2327 Tracking System”; АДБА.Ан-74ТК-100.195.000 РЛЗ “Installation of the GWX 75 Airborn Weather Radar”.

12.19. Airborne Flight Recorder

See section 8 of the AFM AN-74TK-100 Par. 8.19; АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЗ “Installation of OPT (SSCVR) Solid State Cockpit Voice Recorder”.

супутникового відстеження за повітряним судном HawkEye 7200A-BB2327»; АДБА.Ан-74ТК-100.195.000 РЛЗ «Встановлення метеолокатора GWX 75».

12.19. Бортове обладнання реєстрації параметрів польоту

Дивись розділ 8 КЛЕ Ан-74ТК-100 пп. 8.19; АДБА.Ан-74ТК-100.196.000 РЛЗ «Встановлення системи реєстрації звукової інформації OPT (SSCVR)».