

РАЗДЕЛ 4 А

НОРМАЛЬНАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

4A.1	ВВЕДЕНИЕ.....	3
4A.2	ВОЗДУШНАЯ СКОРОСТЬ ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ.....	4
4A.3	УВЕДОМЛЯЮЩАЯ ИНДИКАЦИЯ НА ЭКРАНЕ КОМПЛЕКСА G1000.....	5
4A.3.1	УВЕДОМЛЯЮЩИЕ СИГНАЛЫ / ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ	5
4A.3.2	L/R GLOW ON (включена свеча зажигания двигателя левого/правого)	5
4A.3.3	L/R AUX PUMP ON (включен насос левого/правого дополнительного бака).....	5
4A.3.4	PFD/MFD/GIA FAN FAIL (отказ вентилятора основного пилотажного индикатора / многофункционального индикатора / интегрированного блока БРЭО Garmin)	5
4A.4	ПИЛОТАЖНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	6
4A.5	ЕЖЕДНЕВНАЯ ПРОВЕРКА	6
4A.6	КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ ДЕЙСТВИЙ ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ.....	7
4A.6.1	ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА.....	7
4A.6.2	ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЯ	19
4A.6.3	ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ	22
4A.6.4	ПЕРЕД РУЛЕНИЕМ.....	24
4A.6.5	РУЛЕНИЕ.....	26
4A.6.6	ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ	27
4A.6.7	ВЗЛЕТ	33
4A.6.8	НАБОР ВЫСОТЫ	34
4A.6.9	КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЕТ	39
4A.6.10	СНИЖЕНИЕ	45
4A.6.11	ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА.....	50
4A.6.12	УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ	56
4A.6.13	ПОСЛЕ ПОСАДКИ.....	58
4A.6.14	ОСТАНОВКА.....	59
4A.6.15	ПОКИДАНИЕ САМОЛЕТА	60

4A.6.16	ПОСЛЕПОЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА	60
4A.6.17	ПОСТАНОВКА НА СТОЯНКУ	60
4A.6.18	ПОЛЕТ В УСЛОВИЯХ ДОЖДЯ	61
4A.6.19	ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ.....	61
4A.6.20	ПОЛЕТ НА БОЛЬШОЙ ВЫСОТЕ	62
4A.6.21	ДЕМОНСТРАЦИЯ ОСТАНОВА И ПОВТОРНОГО ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ.....	62

4А.1 ВВЕДЕНИЕ

В разделе 4А приводятся контрольные карты действий, а также описания процедур нормальной эксплуатации самолета.

ПРИМЕЧАНИЕ

При пользовании поляризационными очками возможно ухудшение читаемости информации на основном пилотажном индикаторе (PFD) и многофункциональном индикаторе (MFD) комплекса G1000.

ПРИМЕЧАНИЕ

Порядок нормальной эксплуатации системы GFC 700 описан в документах «Комплекс Garmin G1000. Справочное руководство», № 190-00963-00 или более поздней редакции, и «Комплекс Garmin G1000. Руководство пилота» для самолета Diamond DA 42 NG, № 190-00962-00 или более поздней редакции.

4А.2 ВОЗДУШНАЯ СКОРОСТЬ ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

	ЗАКРЫЛКИ	Скорость
Воздушная скорость в момент подъема носовой опоры шасси (разбег при взлете, v_R)	UP (убраны)	не менее 80 узлов (приборная)
Воздушная скорость для набора высоты при взлете (наивыгоднейшая скорость v_Y)	UP (убраны)	не менее 90 узлов (приборная)
Воздушная скорость для набора высоты под наилучшим углом ²	UP (убраны)	90 узлов (приборная)
Воздушная скорость для набора высоты в крейсерском режиме	UP (убраны)	не менее 90 узлов (приборная)
Расчетная скорость захода на посадку	UP (убраны)	86 узлов (приборная)
	APP (заход на посадку)	не менее 84 узлов (приборная)
Скорость на конечном этапе захода на посадку	LDG (посадка)	не менее 84 узлов (приборная)
Минимальная скорость при уходе на второй круг	UP (убраны)	не менее 90 узлов (приборная)
Максимальная конструкционная крейсерская скорость	UP (убраны)	151 узел
Превышение данной скорости допускается только в спокойном воздухе при соблюдении должных мер предосторожности.		

4А.3 УВЕДОМЛЯЮЩАЯ ИНДИКАЦИЯ НА ЭКРАНЕ КОМПЛЕКСА G1000

На экране основного пилотажного индикатора (PFD) комплекса G1000 в поле сигнализации отображаются следующие уведомляющие сигналы:

4А.3.1 УВЕДОМЛЯЮЩИЕ СИГНАЛЫ / ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

CHARACTERISTICS (характеристики)	Текст белого цвета
--	--------------------

4А.3.2 L/R GLOW ON (включена свеча зажигания двигателя левого/правого)

L/R GLOW ON	Включена свеча зажигания левого/правого двигателя.
--------------------	--

4А.3.3 L/R AUX PUMP ON (включен насос левого/правого дополнительного бака)

L/R AUX PUMP ON	Идет перекачка топлива из дополнительного в основной бак (при наличии установленных дополнительных баков)
------------------------	---

4А.3.4 PFD/MFD/GIA FAN FAIL (отказ вентилятора основного пилотажного индикатора / многофункционального индикатора / интегрированного блока БРЭО Garmin)

PFD FAN FAIL	Отказ вентилятора охлаждения основного пилотажного индикатора.
MFD FAN FAIL	Отказ вентилятора охлаждения многофункционального индикатора.
GIA FAN FAIL	Отказ вентилятора охлаждения интегрированного блока БРЭО Garmin.

Полет можно продолжать, однако после посадки необходимо выполнить техническое обслуживание.

4А.4 ПИЛОТАЖНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Управление самолетом DA 42 NG осуществляется «при помощи педалей». Это означает, что координированность полета на всех этапах и во всех конфигурациях обеспечивается согласованным воздействием на руль направления и элероны.

При выпущенном шасси и при положительной задней центровке, с убранными закрылками и под полным дросселем самолет легко выходит из скольжения при нейтральном положении триммеров (штатная процедура), в противном случае может потребоваться умеренная корректировка рулем направления.

4А.5 ЕЖЕДНЕВНАЯ ПРОВЕРКА

Каждый день перед первым полетом необходимо в обязательном порядке провести следующие проверки.

- * Проверка фонаря, боковой двери и дверей багажного отсека на наличие трещин и крупных царапин (по состоянию).
- * Проверка узлов навески фонаря, боковой двери и дверей багажного отсека (по состоянию).
- * Визуальный осмотр стопорных болтов на правильность перемещения и отсутствие зазоров.
- * Проверка давления в пневматиках (колеса основных опор шасси: 4,7 бар / 68 фунт/кв. дюйм, колесо передней опоры шасси: 6,0 бар / 87 фунт/кв. дюйм).
- * Визуальный осмотр обоих обтекателей и их крепления.

4А.6 КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ ДЕЙСТВИЙ ПРИ НОРМАЛЬНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

4А.6.1 ПРЕДПОЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА

I. Проверка в кабине

Подготовка:

- a) Стояночный тормоз в положении ON (вкл.)
- b) Метеоданные, навигационные
данные, вес и центровка планирование полета завершено
- c) Самолетная документация в полном комплекте, обновлена до
последней редакции
- d) Передняя часть фонаря и задняя
дверь в чистоте, без повреждений, проверить
работу механизма стопорения
- e) Багаж размещен на месте и закреплен
- f) Посторонние предметы убедиться в отсутствии

Центральная панель:

- a) Переключатель подачи топлива
(FUEL SELECTOR) в положении ON (вкл.)
- b) РУД проверить состояние, убедиться в
беспрепятственном перемещении
до упора в обоих
направлениях/отрегулировать
усилие, установить в положение
IDLE (малый газ)

Под главной приборной панелью, перед левым креслом:

- a) ALTERNATE STATIC SOURCE
(резервный приемник статического
давления) в положении CLOSED (закрыто)
- b) Ручка MANUAL GEAR EXTENSION
(ручка ручного выпуска шасси) отжата внутрь
- c) ALTERNATE AIR (подача воздуха из
резервного источника) в положении CLOSED (закр.)

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Под главной приборной панелью, перед правым креслом:

- a) ALTERNATE AIR (подача воздуха из резервного источника) в положении CLOSED (закр.)

На главной приборной панели:

- a) ALTERNATOR
(генератор постоянного тока) в положении ON (вкл.)
- b) Переключатель VOTER
(переключатель блоков управления двигателем) в положении AUTO
(автоматически)
- c) PITOT HEAT (обогрев ПВД) в положении OFF (выкл.)
- d) ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) оба в положении OFF (выкл.)
- e) КЛЮЧ ЗАЖИГАНИЯ убедиться, что убран
- f) ELECT. MASTER (главный выключатель электрооборудования) в положении OFF (выкл.)
- g) Главный выключатель БРЭО (AVIONIC MASTER) в положении OFF (выкл.)
- h) Переключатель управления шасси в положении DOWN (выпущено)
- i) Рычаг управления закрылками в положении UP (убраны)
- j) Предохранители установлены на место (если какой-либо предохранитель отсутствует, выяснить причину)
- k) Все электрооборудование OFF (выкл.)
- l) EMERGENCY SWITCH (аварийный выключатель) в положении OFF (выкл.) и закрыт крышкой
- m) ELT (аварийный приводной передатчик) готов к работе

Процедура проверки:

- a) ELECT. MASTER (главный выключатель электрооборудования) ON (вкл.)

ВНИМАНИЕ

При установке выключателя ELECT. MASTER (главный выключатель электрооборудования) в положение ON (вкл.) возможно включение электрогидравлического насоса шасси на 5–20 с для восстановления давления в системе. Если насос продолжает работать (непрерывно или периодически), необходимо прервать полет. Это является признаком неисправности системы шасси.

- b) Количество топлива проверить индикацию, проверить точность индикации, сравнив с резервным средством (см. раздел 7.9.5)
- c) Стояночные огни, проблесковые огни (проблесковый световой маяк) проверить работу

ВНИМАНИЕ

Запрещается смотреть непосредственно на проблесковый световой маяк.

- d) Посадочно-рулежная фара проверить работу
- e) Система предупреждения о сваливании / обогрев системы предупреждения о сваливании / обогрев ПВД проверить

ПРИМЕЧАНИЕ

Поскольку датчик угла атаки на земле слегка нагревается, на основном пилотажном индикаторе (PFD) может загореться индикатор STAL HT FAIL (отказ обогрева датчика системы предупреждения о сваливании).

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

- f) Кнопка контроля сигнализации шасси / пожарной сигнализации НАЖАТЬ, убедиться в наличии звукового сигнала / аварийного сигнала пожара и звукового сигнала и загорании индикатора CHECK GEAR (проверь шасси) (при наличии данной функции)

ВНИМАНИЕ

При отсутствии звукового сигнала или аварийного сигнала на основном пилотажном индикаторе (PFD) прервать полет. В обязательном порядке провести внеплановое техническое обслуживание.

- g) Ручка управления взять на себя до упора в задний ограничитель
- h) Рычаг управления двигателем в положении MAX (максимум)
- i) Переменный ограничитель руля высоты проверить работу / при перемещении РУД вперед ручка управления должна слегка перемещаться вперед
- j) Рычаг управления двигателем в положении IDLE (малый газ)
- k) Переменный ограничитель руля высоты проверить работу / при перемещении РУД назад возможность полного движения ручки управления должна восстанавливаться

ВНИМАНИЕ

Исправная работа переменного ограничителя руля высоты является обязательным условием безопасности полета, поскольку пилотажные качества самолета при сваливании самолета на больших углах атаки значительно ухудшаются. Дополнительную информацию см. в разделе 7 «ОПИСАНИЕ САМОЛЕТА И СИСТЕМ».

При неисправности переменного ограничителя руля высоты подготовку к полету необходимо прекратить.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-10	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

- l) ELECT. MASTER (главный выключатель электрооборудования) OFF (выкл.)
- m) Органы управления убедиться в беспрепятственном и правильном перемещении до упора
- n) Органы управления триммерами убедиться в беспрепятственном и правильном перемещении до упора

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

II. Осмотр по маршруту, визуальный осмотр

ВНИМАНИЕ

Визуальный осмотр включает в себя следующие виды проверок: осмотр на наличие повреждений, трещин, отслоений, чрезмерного люфта, предмет передачи нагрузок, правильности крепления и общего состояния. Кроме того, выполняется проверка рулевых поверхностей на предмет беспрепятственного перемещения.

ВНИМАНИЕ

При низкой температуре окружающего воздуха самолет необходимо полностью очистить от льда, снега и т.п. образований. Перечень разрешенных к применению противообледенительных жидкостей см. в разделе 8.7 «ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА НА ЗЕМЛЕ».

ВНИМАНИЕ

Перед полетом необходимо демонтировать такие детали, как стопор рулевых поверхностей, крышку ПВД, буксировочное водило ит.д.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

1. Левая основная стойка шасси:

- a) Подкос и замок стойки шасси визуальный осмотр, достаточная высота (обычно высота видимой части поршня: не менее 4 см / 1,6 дюйма)
- b) Выключатели замков нижнего и верхнего положения (2 шт.) визуальный осмотр
- c) Износ и глубина протектора пневматика визуальный осмотр
- d) Пневматик, колесо, тормоз визуальный осмотр
- e) Присоединение тормозного шланга наличие течи
- f) Следы скольжения на пневматиках визуальный осмотр
- g) Упорные колодки убрать
- h) Створка ниши шасси визуальный осмотр

2. Гондола левого двигателя:

- a) 3 воздухозаборника / 2 отверстия выброса воздуха очистить
- b) Уровень масла в маслосистеме двигателя проверить мерной линейкой (через контрольное отверстие в верхней части капота)
- c) Уровень масла в редукторе проверить визуально (через контрольное отверстие в верхней части капота)
- d) Капот визуальный осмотр
- e) Отстойник / входной воздушный патрубок слить содержимое для проверки на наличие воды и осадка (сливать до тех пор, пока не прекратится вода) / очистить
- f) Дренажный патрубок проверить на предмет засорения
- g) Выхлопной патрубок визуальный осмотр

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

При прикосновении к горячему выхлопному патрубку возможны ожоги.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-12	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

- h) Воздушный винт визуальный осмотр

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Запрещается проворачивать воздушный винт рукой, если выключатель ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) установлен в положение ON (вкл.)! Запрещается также проворачивать воздушный винт рукой, если выключатель ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) установлен в положение OFF (выкл.) сразу после работы (остаточное давление в нагнетательном трубопроводе системы впрыска). Невыполнение этого требования может привести к серьезной травме.

- i) Пневматические противообледенители на воздушном винте (если выполнена рекомендация OAM 42-053) проверить на предмет отсоединения
- j) Низ гондолы проверить на предмет чрезмерного загрязнения, особенно маслом, топливом и другими жидкостями
- k) Вентиляционное отверстие дополнительного бака на нижней поверхности (если установлен дополнительный бак) визуальный осмотр
- l) Дренажный патрубок дополнительного топливного бака (если установлен дополнительный бак) слить содержимое для проверки на наличие воды и осадка (сливать до тех пор, пока не прекратится вода) / визуальный осмотр
- m) Заливная горловина дополнительного топливного бака (если установлен дополнительный бак) визуальный осмотр, заливная горловина бака закрыта

3. Левое крыло:

- a) Вся поверхность крыла визуальный осмотр
- b) Аэродинамические гребни не повреждены, 4 штуки, чистые
- c) Выпускное воздушное отверстие бака на нижней поверхности визуальный осмотр

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-13
------------------	--------------------------	------------

- d) Дренажный патрубок топливного бака / входной воздушный патрубок топливного бака слить содержимое для проверки на наличие воды и осадка (сливать до тех пор, пока не прекратится вода) / визуальный осмотр
- e) Отверстия на нижней поверхности проверить на наличие посторонних предметов и следов топлива (при заполненном баке топливо может выливаться через вентиляционное отверстие бака)
- f) Устройство предупреждения о сваливании визуальный осмотр
- g) Заливная горловина бака визуальный осмотр; убедиться, что закрыта
- h) Приемник полного давления чистый, отверстие не засорено, чехол убран, деформация отсутствует
- i) Законцовка крыла визуальный осмотр
- j) Статические разрядники визуальный осмотр
- k) Аэронавигационные огни, проблесковые огни (проблесковый световой маяк) визуальный осмотр
- l) Узел швартовки проверить, очистить
- m) Элерон и тяга визуальный осмотр
- n) Шарниры и стопорный штифт элерона ... визуальный осмотр
- o) Посторонние предметы в механизме элерона визуальный осмотр
- p) Закрылок и тяга визуальный осмотр
- q) Шарниры и стопорный штифт закрывка ... визуальный осмотр
- г) Впускной и выпускной воздушные патрубки топливного радиатора на нижней стороне гондолы проверить, очистить
- s) Ступенька визуальный осмотр

4. Фюзеляж, левая сторона, низ:

- a) Фонарь кабины, левая сторона визуальный осмотр
- b) Задняя дверь и окно кабины визуальный осмотр

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-14	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

- с) Обшивка фюзеляжа визуальный осмотр
- д) Антенны визуальный осмотр
- е) Фюзеляж проверить на предмет загрязнения
(гидравлической жидкостью)
- ф) Приемник статического давления
автопилота (при наличии) проверить на предмет засорения

5. Хвостовое оперение:

- а) Стабилизаторы и рулевые поверхности,
законцовки рулей высоты визуальный осмотр
- б) Шарниры визуальный осмотр
- с) Триммер руля высоты визуальный осмотр, проверить
закрепление
- д) Триммер руля направления визуальный осмотр, проверить
закрепление
- е) Узел швартовки проверить, очистить
- ф) Хвостовая опора и нижняя часть киля визуальный осмотр
- г) Статические разрядники визуальный осмотр

6. Фюзеляж, правая сторона:

- а) Обшивка фюзеляжа визуальный осмотр
- б) Заднее окно визуальный осмотр
- с) Фонарь кабины, правая сторона визуальный осмотр
- д) Приемник статического давления
автопилота (при наличии) проверить на предмет засорения

7. Правая основная стойка шасси:

- а) Подкос и замок стойки шасси визуальный осмотр, достаточная
высота (обычно высота видимой
части поршня: не менее 4 см /
1,6 дюйма)
- б) Выключатели замков нижнего и
верхнего положения (2 шт.) визуальный осмотр
- с) Износ и глубина протектора пневматика . визуальный осмотр
- д) Пневматик, колесо, тормоз визуальный осмотр
- е) Присоединение тормозного шланга наличие течи
- ф) Следы скольжения на пневматиках визуальный осмотр
- г) Упорные колодки убрать
- х) Створка ниши шасси визуальный осмотр

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

8. Правое крыло:

- a) Вся поверхность крыла визуальный осмотр
- b) Аэродинамические гребни не повреждены, 4 штуки, чистые
- c) Выпускное воздушное отверстие бака
на нижней поверхности визуальный осмотр
- d) Дренажный патрубок топливного
бака / входной воздушный патрубок
топливного бака слить содержимое для проверки
на наличие воды и осадка
(сливать до тех пор, пока не
прекратится вода) / визуальный
осмотр
- e) Отверстия на нижней поверхности проверить на наличие
посторонних предметов и следов
топлива (при заполненном баке
топливо может выливаться через
вентиляционное отверстие бака)
- f) Заливная горловина бака визуальный осмотр; убедиться,
что закрыта
- g) Законцовка крыла визуальный осмотр
- h) Статические разрядники визуальный осмотр
- i) Аэронавигационные огни, проблесковые
огни (проблесковый световой маяк) визуальный осмотр
- j) Узел швартовки проверить, очистить
- k) Элерон и тяга визуальный осмотр
- l) Шарниры и стопорный штифт элерона ... визуальный осмотр
- m) Посторонние предметы в механизме
элерона визуальный осмотр
- n) Закрылок и тяга визуальный осмотр
- o) Шарниры и стопорный штифт закрывка .. визуальный осмотр
- p) Впускной и выпускной воздушные
патрубки топливного радиатора на
нижней стороне гондолы проверить, очистить
- q) Ступенька визуальный осмотр
- г) Впускной вентиляционный патрубок
кабины проверить, очистить

9. Гондола правого двигателя:

- a) 3 воздухозаборника / 2 отверстия
выброса воздуха очистить
- b) Уровень масла в маслосистеме
двигателя проверить мерной линейкой
(через контрольное отверстие в
верхней части капота)

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

- с) Уровень масла в редукторе проверить визуально (через контрольное отверстие в верхней части капота)
- d) Капот визуальный осмотр
- е) Отстойник / входной воздушный патрубок слить содержимое для проверки на наличие воды и осадка (сливать до тех пор, пока не прекратится вода) / очистить
- f) Дренажный патрубок проверить на предмет засорения
- g) Выхлопной патрубок визуальный осмотр

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

При прикосновении к горячему выхлопному патрубку возможны ожоги.

- h) Воздушный винт визуальный осмотр

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Запрещается проворачивать воздушный винт рукой, если выключатель ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) установлен в положение ON (вкл.)! Запрещается также проворачивать воздушный винт рукой, если выключатель ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) установлен в положение OFF (выкл.) сразу после работы (остаточное давление в нагнетательном трубопроводе системы впрыска). Невыполнение этого требования может привести к серьезной травме.

- i) Пневматические противообледенители на воздушном винте (если выполнена рекомендация OAM 42-053) проверить на предмет отсоединения
- j) Низ гондолы проверить на предмет чрезмерного загрязнения, особенно маслом, топливом и другими жидкостями
- k) Вентиляционное отверстие дополнительного бака на нижней поверхности (если установлен дополнительный бак) визуальный осмотр

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-17
------------------	--------------------------	------------

- l) Дренажный патрубок дополнительного топливного бака (если установлен дополнительный бак) слить содержимое для проверки на наличие воды и осадка (сливать до тех пор, пока не прекратится вода) / визуальный осмотр
- m) Заливная горловина дополнительного топливного бака (если установлен дополнительный бак) визуальный осмотр, заливная горловина бака закрыта

10. Передняя часть фюзеляжа и носовая опора шасси:

- a) Левая и правая передние багажные двери визуальный осмотр, закрыть и запереть
- b) Подкос стойки носовой опоры шасси визуальный осмотр, достаточная высота (обычно высота видимой части поршня: не менее 15 см / 5,9 дюйма)
- c) Выключатели замков нижнего и верхнего положения визуальный осмотр
- d) Износ и глубина протектора пневматика проверить
- e) Следы скольжения на пневматиках визуальный осмотр
- f) Створка ниши шасси и тяга визуальный осмотр
- g) Упорные колодки убрать
- h) Датчик температуры наружного воздуха ... проверить
- i) Разъем блока аварийного энергопитания проверить
- j) Буксировочное водило убрать

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.2 ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЯ

1. Предполетная проверка выполнена
2. Пассажиры проинструктированы

ПРИМЕЧАНИЕ

В обязательном порядке провести полный инструктаж всех пассажиров о порядке пользования привязными ремнями кресел, дверьми и аварийными выходами и информировать их о запрете курения.

3. Задняя дверь закрыта и заперта

ВНИМАНИЕ

При открытии/закрытии фонаря пилоты/техники обязаны убедиться в отсутствии препятствий между фонарем и ответной частью фюзеляжа (например, привязных ремней, одежды и т.п.). При повороте ручки замка **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** прилагать чрезмерные усилия.

Для облегчения поворота ручки можно слегка прижать фонарь вниз.

4. Передняя часть фонаря в положении 1 или 2 («зазор для охлаждения»)

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Для взлета зафиксировать регулируемые спинки (при наличии) в вертикальном положении.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

ПРИМЕЧАНИЕ

Пилот обязан проинструктировать пассажира в переднем кресле о порядке пользования регулируемой спинкой (при ее наличии).

5. Регулируемые спинки
(при наличии) привести в вертикальное положение, показанное на трафарете на дуге безопасности и убедиться, что спинка зафиксирована правильно
6. Педали управления рулем
направления отрегулировать, если установлены педали с ручной регулировкой: проверить правильную фиксацию
7. Привязные ремни все ремни надеты и застегнуты
8. Рычаг управления двигателем в положении IDLE (малый газ)
9. Стояночный тормоз затянуть
10. Главный выключатель БРЭО
(AVIONIC MASTER) в положении OFF (выкл.)
11. Переключатель управления шасси .. в положении DOWN (выпущено)
12. Переключатель VOTER
(переключатель блоков
управления двигателем) в положении AUTO (автоматически)
13. ГЕНЕРАТОРЫ в положении ON (вкл.)
14. Топливный насос левый/правый в положении OFF (выкл.)
15. ELECT. MASTER
(главный выключатель
электрооборудования) ON (вкл.)

ВНИМАНИЕ

При установке выключателя ELECT. MASTER (главный выключатель электрооборудования) в положение ON (вкл.) возможно включение электрогидравлического насоса шасси на 5 – 20 с для восстановления давления в системе. Если насос продолжает работать (непрерывно или периодически), необходимо прекратить подготовку к полету. Это является признаком неисправности системы шасси.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-20	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

16. G1000 дождаться завершения процедуры включения. Для подтверждения нажать кнопку ENT на многофункциональном индикаторе (MFD).

ПРИМЕЧАНИЕ

Индикация приборов контроля двигателя на многофункциональном индикаторе (MFD) появляется только после выполнения п. 16.

17. Температура топлива проверить

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.3 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ**ПРИМЕЧАНИЕ**

При температуре окружающего воздуха ниже -22°C двигатель может не запуститься с первой попытки. В этом случае перед повторным запуском необходимо подождать 60 секунд.

1. Проблесковые огни
(проблесковый световой маяк) ON (вкл.)
2. ENGINE MASTER (главный
выключатель двигателя) ON (вкл.)
3. Сигнализация убедиться, что горит индикатор
L ENGINE GLOW (включена свеча
зажигания левого двигателя)

ПРИМЕЧАНИЕ

Сигнализатор L ENGINE GLOW (включена свеча зажигания левого двигателя) горит только при холодном двигателе.

4. Сигнализация / двигатель /
страница системы убедиться в штатной работе всех
приборов и систем

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Перед запуском двигателя пилот обязан убедиться в отсутствии посторонних предметов и людей, которые могут попасть под винт.

После погасания индикатора L ENGINE GLOW (включена свеча зажигания левого двигателя):

5. КЛЮЧ ЗАЖИГАНИЯ ЗАПУСТИТЬ ЛЕВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ /
после запуска двигателя отпустить
ключ.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-22	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ВНИМАНИЕ

Не допускать перегрева пускового двигателя. Не допускать работы пускового двигателя в течение более 10 с.

При температуре окружающего воздуха ниже -22°C двигатель может не запуститься с первой попытки. В этом случае перед повторным запуском необходимо подождать 60 секунд.

Если после запуска двигателя и отпускания ключа зажигания загорается индикатор L STARTER (стартер левого двигателя), перевести выключатель ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) в положение OFF (выкл.) и определить причину неисправности.

6. Сигнализация / двигатель / страница
системы убедиться в штатной работе всех приборов и систем
7. Сигнализация / стартер убедиться, что сигнализатор не горит
8. Сигнализация / давление масла убедиться, что показания в норме

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Если в течение 3 с после запуска двигателя давление масла не выходит из красного сектора, перевести выключатель ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) в положение OFF (выкл.) и определить причину неисправности.

9. Предохранители убедиться, что все (необходимые) предохранители установлены
10. Обороты двигателя в режиме МГ..... проверить, 740 ± 30 об/мин

Повторить действия с противоположным двигателем.

11. Прогреть двигатель режим IDLE (малый газ) в течение 30 с, затем 50% нагрузки до увеличения: температуры масла до 50°C (122°F) и температуры охлаждающей жидкости до 60°C (140°F)

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.4 ПЕРЕД РУЛЕНИЕМ

1. Главный выключатель БРЭО
(AVIONIC MASTER) ON (вкл.)
2. Электрооборудование все необходимое оборудование
включено
3. Пилотажные приборы и БРЭО включить все необходимые приборы
(оборудование), перевести в нужные
режимы
4. Заливающее освещение ON (вкл.), проверить работу (по
обстановке)
5. Обогрев ПВД и системы
предупреждения о сваливании ON (вкл.), проверить сигнализацию

ПРИМЕЧАНИЕ

Выключатель системы предупреждения о сваливании слегка нагревается (только на земле), и на основном пилотажном индикаторе (PFD) загорается индикатор STAL HT FAIL (отказ обогрева системы предупреждения о сваливании).

6. Обогрев ПВД и системы
предупреждения о сваливании OFF (выкл.)
7. Проблесковые огни (проблесковые
световые маяки) ON (вкл.)
8. Стояночные огни, посадочно-
рулежные фары по обстановке

ВНИМАНИЕ

При рулении на малом расстоянии от другого самолета или во время ночного полета в условиях облачности, тумана или дымки проблесковые огни ВЫКЛЮЧАТЬ. Во время ночного полета стояночные огни должны всегда быть ВКЛЮЧЕНЫ.

9. Основной пилотажный индикатор ОТСУТСТВИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ
АВТОПИЛОТА
10. Звуковой сигнал отключения
автопилота ПРИМЕЧАНИЕ

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-24	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

После включения питания система автоматического управления полетом автоматически выполняет предполетную самопроверку, на что указывает загорание белого светосигнализатора PFT (предполетная проверка) на основном пилотажном индикаторе. После успешного завершения предполетной проверки сигнализатор PFT (предполетная проверка) и красный сигнализатор AFCS (система автоматического управления полетом) гаснут и подается звуковой сигнал отключения автопилота. Если сигнализатор AFCS (система автоматического управления полетом) не гаснет, или при обнаружении отказа в ходе предполетной проверки необходимо прекратить подготовку к полету, найти и устранить неисправность.

11. ЭЛЕКТРОСИСТЕМА РУЧНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ТРИММЕРОМ – ПРОВЕРИТЬ следующим образом:
Нажать кнопку AP DISC (отключение автопилота) и удерживать ее, подавая команды на балансировку.
Электросистема ручного управления триммером не должна работать ни в направлении кабрирования, ни в направлении пикирования.
12. АВТОПИЛОТвключить нажатием кнопки AP (автопилот).
13. Выключатель AP DISC
(отключение автопилота) нажать. Убедиться в отключении автопилота.
14. Триммер установить во взлетное положение
вручную.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-25
------------------	--------------------------	------------

4А.6.5 РУЛЕНИЕ

1. Стояночный тормоз отпустить
2. Тормоза проверить при начале движения
3. Управление передней стойки шасси ... проверить работу
4. Пилотажные приборы и БРЭО проверить правильность показаний
5. Топливные насосы левый/правый в положении OFF (выкл.)
6. Переключатель подачи топлива
(FUEL SELECTOR) CROSSFEED (кольцевание)
(левый/правый двигатели)

ВНИМАНИЕ

Возможна одновременная проверка режима кольцевания топлива для обоих двигателей. Для проверки режима можно запустить двигатели и дать им проработать в течение около 30 с в режиме CROSSFEED (кольцевание). Работа обоих двигателей с обоими переключателями подачи топлива в положении CROSSFEED (кольцевание), за исключением данной проверки, запрещается.

ВНИМАНИЕ

Одновременное включение топливного насоса и режима кольцевания может привести к выходу из строя насоса высокого давления.

7. Переключатель подачи топлива
(FUEL SELECTOR) ON (вкл.) (левый/правый двигатели)

ВНИМАНИЕ

При неудовлетворительном состоянии поверхности аэродрома во время руления установить минимальные возможные обороты двигателя во избежание повреждения воздушного винта камнями или другими предметами.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-26	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

4А.6.6 ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ

1. По возможности развернуть самолет против ветра.
2. Стояночный тормоз затянуть

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Для взлета зафиксировать регулируемые спинки (при наличии) в вертикальном положении.

3. Регулируемые спинки
(при наличии) привести в вертикальное
положение; убедиться, что спинка
зафиксирована правильно
4. Привязные ремни надеты и застегнуты
5. Задняя дверь закрыта и заперта

ВНИМАНИЕ

При открытии/закрытии фонаря пилоты/техники обязаны убедиться в отсутствии препятствий между фонарем и ответной частью фюзеляжа (например, привязных ремней, одежды и т.п.). При повороте ручки замка **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** прилагать чрезмерные усилия.

Для облегчения поворота ручки можно слегка прижать фонарь вниз.

6. Передняя часть фонаря закрыта и заперта
7. Передние багажные двери закрыты (визуальный осмотр)
8. Сигнализатор двери (DOOR) убедиться, что не горит
9. Сигнализация / двигатель /
страница системы убедиться в штатной работе всех
приборов и систем (допускается
давление масла в желтом секторе
при прогревом двигателе и РУД в
положении IDLE (малый газ))

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

10. Предохранители установлены
11. Триммер тангажа привести в положение Т/О (взлет)

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Взлет с включенным режимом CROSSFEED (кольцевание)
запрещается.

12. Переключатель подачи топлива
(FUEL SELECTOR) ON (вкл.) (левый/правый двигатели)
13. Триммер РН в нейтральном положении
14. ЗАКРЫЛКИ проверить работу и индикацию
переключателя / перевести в
положение UP (убраны)
15. Органы управления беспрепятственное перемещение,
правильные тактильные ощущения

16. Обогрев приемников воздушного
давления ON (вкл.) (при необходимости)
17. Посадочная фара ON (вкл.) (при необходимости)

Порядок проверки блоков управления двигателями / топливных насосов:

ВНИМАНИЕ

Если индикатор L/R ECU A/B FAIL (неисправность блока управления левым/правым двигателем A/B) не горит в ходе проверки, это указывает на неисправность системы управления двигателем. Прекратить подготовку к полету.

Вся процедура проверки должна завершиться без каких-либо ошибок (после завершения проверки сигнализатор L/R ECU A/B FAIL (неисправность блока управления A/B двигателя левого/правого) гореть не должен). Если процедура проверки прерывается и выдается сигнал об ошибке (продолжает гореть сигнализатор ECU A/B FAIL (неисправность блока управления A/B) или оба этих сигнализатора), следует прекратить подготовку к полету, даже если двигатель после завершения проверки работает без перебоев.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-28	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Следующую процедуру проверки можно выполнять одновременно для обоих двигателей или последовательно для каждого двигателя.

Перед началом проверки температура масла двигателя должна находиться в пределах зеленого сектора.

В ходе проверки двигателя развивают тягу, поэтому должен быть затянута стояночный тормоз.

При отпускании кнопки ECU TEST (проверка блока управления двигателем) или изменении положения РУД до завершения проверки процедура проверки прерывается.

В ходе следующей проверки блоков управления двигателем и топливных насосов возможна вибрация двигателя.

1. Рычаг управления двигателемIDLE (малый газ)
2. Частота вращения воздушного винта .. убедиться, что ниже 1000 об/мин
3. Топливные насосыв положении OFF (выкл.)
4. Переключатель VOTER (переключатель
блоков управления двигателем)в положении AUTO (автоматически)
5. Температура масла в двигателе.....убедиться, что в зеленом секторе
6. Стояночный тормоз.....затянуть
7. Кнопка ECU TEST (кнопка проверки
блока управления двигателем)нажать и удерживать

Проверить сигнализацию в следующем порядке:

Индикаторы ECU A/B FAIL (неисправность блока управления
двигателем A/B)ВКЛ.

Частота вращения воздушного винта ...увеличить выше 1900 об/мин

Частота вращения воздушного винта уменьшить

Частота вращения воздушного винта увеличить приблизительно до
1900 об/мин

Частота вращения воздушного винта уменьшить до малого газа

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-29
------------------	-----------------------------	------------

Начинается проверка другого канала блока управления двигателем.

- Частота вращения воздушного винта увеличить выше
1900 об/мин
- Частота вращения воздушного винта уменьшить
- Частота вращения воздушного винта увеличить приблизительно
до 1900 об/мин
- Частота вращения воздушного винта уменьшить до малого
газа

Управление двигателем возвращается на первоначально выбранный канал блока управления двигателем. Возможна небольшая вибрация двигателя.

Индикаторы ECU A/B FAIL

(неисправность блока управления двигателем A/B) оба ВЫКЛ.

Проверка завершена.

8. Кнопка ECU TEST

(проверка блока управления двигателем) отпустить

ПРИМЕЧАНИЕ

При переключении между блоками управления двигателем А и В выполняется также переключение между двумя независимыми электрическими топливными насосами.

9. Переключатель VOTER (переключатель

блоков управления двигателем) ECU А (блок управления
двигателем А)

10. Двигатель убедиться, что работает без перебоев
(возможна вибрация)

11. Переключатель VOTER (переключатель
блоков управления двигателем) AUTO (автоматически)

12. Двигатель убедиться, что работает без перебоев
(возможна вибрация)

13. Переключатель VOTER (переключатель
блоков управления двигателем) ECU В (блок управления
двигателем В)

14. Двигатель убедиться, что работает без перебоев
(возможна вибрация)

15. Переключатель VOTER (переключатель
блоков управления двигателем)AUTO (автоматически)

Стр. 4А-30	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ВНИМАНИЕ

Работа двигателя с переключателем VOTER (переключатель блоков управления двигателем) в положении ECU В (блок управления двигателем В), за исключением данной проверки и аварийных ситуаций, запрещается. Резервирование системы управления двигателем обеспечивается только при установке переключателя VOTER (переключатель блоков управления двигателем) в положение AUTO (автоматически).

16. Стояночный тормоз отпустить

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-31
------------------	--------------------------	------------

Проверка располагаемой мощности:

1. Рычаг управления двигателем перевести в положение MAX (максимум) на 10 с
2. Сигнализация убедиться в штатной индикации всех приборов и систем
3. Приборы убедиться в штатной работе приборов
4. Обороты двигателя стабилизируются в диапазоне от 2250 до 2300 об/мин
5. Индикатор LOAD (нагрузка) стабилизируется в диапазоне от 89% до 100%

ВНИМАНИЕ

В таблице приведены минимальные значения нагрузки, которые должны отображаться на соответствующих индикаторах при неподвижном самолете в условиях отсутствия ветра. Если стабилизации работы двигателя на требуемых оборотах и требуемой величине нагрузки (определяется по индикатору) не происходит, необходимо прекратить подготовку к полету.

Высота [футы]	Температура наружного воздуха								
	-35°C -31°F	-20°C -4°F	-10°C 14°F	0°C 32°F	10°C 50°F	20°C 68°F	30°C 86°F	40°C 104°F	50°C 122°F
0	99%					97%	96%	93%	91%
2 000						97%	96%	93%	
4 000						97%	96%	93%	
6 000						97%	96%	93%	
8 000			98%	98%	98%	96%	95%	92%	
10 000	98%	97%	97%	95%	95%	92%	89%		

6. Рычаг управления двигателем IDLE (малый газ)
7. Приборы контроля двигателя убедиться, что показания находятся в пределах зеленых секторов

ПРИМЕЧАНИЕ

При РУД в положении IDLE (малый газ) давление масла может находиться в нижней части желтого сектора. Полет при этом можно продолжать.

8. Топливные насосы левый/правый ON (вкл.)

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-32	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

4А.6.7 ВЗЛЕТ

1. Ответчик по необходимости
2. Рычаг управления двигателем MAX (максимум)

ПРИМЕЧАНИЕ

Правильную симметричную работу двигателей в режиме максимальной тяги (MAX) необходимо проверить на начальном этапе разбега при взлете, чтобы при необходимости прервать взлет.

3. Руль высоты в нейтральном положении
4. Руль направления сохранять направление

ПРИМЕЧАНИЕ

При сильном боковом ветре для улучшения управления можно пользоваться ножными тормозами. Необходимо отметить, что это ведет к увеличению длины разбега при взлете, и пользования ножными тормозами следует избегать.

5. Отрыв колеса передней опоры шасси:
 v_R не менее 80 узлов (приборная)
6. Воздушная скорость для начала набора высоты:
не менее 85 узлов (приборная), рекомендуется 90 узлов (приборная) (v_Y)
при отсутствии препятствий.

При наборе безопасной высоты:

7. ШАССИ включить тормоза; переключатель в положение UP (убрано),
контролировать опасный подъем

ПРИМЕЧАНИЕ

Во избежание повреждений и чрезмерного износа колес основной опоры шасси перед убиранием шасси надежно зафиксировать шасси тормозами.

8. Топливные насосы левый/правый OFF (выкл.)

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-33
------------------	--------------------------	------------

4А.6.8 НАБОР ВЫСОТЫПроверка на начальном этапе набора

1. Посадочная фара OFF (выкл.) / по обстановке
2. Шасси переключатель в положении UP (убрано)
3. ЗАКРЫЛКИ переключатель в положении UP (убраны)
4. Воздушная скорость: 90 узлов (приборная) (наивыгоднейшая)
90 узлов (приборная) / при наборе высоты во время полета по маршруту (крейсерского полета) по необходимости
5. Рычаг управления двигателем 92% или не более 2100 об/мин
6. Балансировка по обстоятельствам (шарик в центре)
7. Сигнализация / двигатель / страница системы контролировать

ВНИМАНИЕ

При повышении температуры масла и (или) температуры охлаждающей жидкости во время набора высоты до желтого сектора полет продолжать с воздушной скоростью, увеличенной на 10 узлов, и мощностью, уменьшенной на 10%, (уменьшить скорость набора высоты) для улучшения охлаждения двигателя.

ПРИМЕЧАНИЕ

Работа при температуре редуктора в критическом диапазоне допускается, однако продолжительная работа не рекомендуется.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-34	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

Работа с системой GFC 700 при наборе высоты

ПРИМЕЧАНИЕ

Обозначения кнопок NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование) на панели управления многофункционального индикатора указывают на соответствующее направление движения самолета. Кнопка NOSE UP (кабрирование) увеличивает заданный угол тангажа самолета, увеличивает заданную вертикальную скорость и уменьшает заданную воздушную скорость. Аналогичным образом, кнопка NOSE DN (пикирование) уменьшает заданный угол тангажа самолета, уменьшает заданную вертикальную скорость и увеличивает заданную воздушную скорость.

а) Вертикальная скорость (VS)

1. Заданная высота задать необходимую высоту
2. Панель управления выбрать режим VS (выдерживание вертикальной скорости) на панели управления
3. Заданная вертикальная скорость . . изменить, пользуясь кнопками NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование)
4. Белый светосигнализатор ALT (задана высота) проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT (высота) проконтролировать загорание после занятия заданной высоты

ПРИМЕЧАНИЕ

Если заданную высоту не изменить перед переключением в режим VS (выдерживание вертикальной скорости), автопилот может повторно выбрать текущую высоту в качестве заданной после включения режима VS. Задавать высоту всегда следует до переключения в режим VS (выдерживание вертикальной скорости).

Значение заданной вертикальной скорости в режиме выдерживания вертикальной скорости ограничено 1500 фут/мин при наборе высоты и 3000 фут/мин при снижении. Поддерживать требуемую скорость самолета следует изменением мощности двигателя. При нажатии на кнопку CWS (режим совмещенного управления) в режиме VS (выдерживание вертикальной скорости) в качестве

заданной вертикальной скорости режима VS при
отпускании кнопки CWS принимается текущая
вертикальная скорость.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

b) Изменение эшелона (FLC)

1. Заданная высота задать необходимую высоту
2. Панель управления выбрать режим FLC (изменение эшелона)
на панели управления
3. Заданная воздушная скорость изменить, пользуясь кнопками NOSE UP
(кабрирование) и NOSE DN
(пикирование)
4. Белый светосигнализатор ALT
(задана высота) проконтролировать загорание на
основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT
(высота) проконтролировать загорание после
занятия заданной высоты

ПРИМЕЧАНИЕ

Если заданную высоту не изменить перед переключением в режим FLC (изменение эшелона), автопилот может повторно выбрать текущую высоту в качестве заданной после включения режима FLC (изменение эшелона). Задавать высоту всегда следует до переключения в режим FLC (изменение эшелона).

При невозможности выдерживания заданной воздушной скорости без ухода с заданной высоты система выдерживает самолет в горизонтальном полете до изменения установки мощности двигателя или заданной скорости до величины, позволяющей выполнить набор высоты или снижение до заданной высоты.

Режим FLC (изменение эшелона) может использоваться в диапазоне приборной воздушной скорости 90–180 узлов. Поддерживать требуемую вертикальную скорость следует изменением мощности двигателя. При нажатии на кнопку CWS (режим совмещенного управления) в режиме FLC (изменение эшелона) в качестве заданной воздушной скорости при отпускании кнопки CWS принимается текущая воздушная скорость.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-36	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

с) Для занятия заданной высоты:

1. Установка высотомера установить необходимое значение
2. Заданная высота задать необходимую высоту
3. Режим управления в вертикальной
плоскости и его параметры выбрать на панели управления
4. Белый светосигнализатор ALT
(задана высота) проконтролировать загорание
на основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT
(высота) проконтролировать загорание после
занятия заданной высоты

ПРИМЕЧАНИЕ

В режиме ALT (выдерживание высоты) автопилот выдерживает заданную высоту, которая отображается на основном пилотажном индикаторе в окне автопилота вне зависимости от высоты, заданной в окне задания высоты, и установки барометрического давления высотомера. При изменении установки высотомера автопилот выполняет набор высоты или снижение до заданной высоты.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

d) Навигация по сигналам навигационных систем:

1. Источник навигационной информации выбрать VOR или GPS при помощи клавиши CDI (указатель отклонения от курса) на основном пилотажном индикаторе
2. Стрелка указателя пеленга установить при помощи ручки установки курса (только для режима VOR)
3. Курс для захвата задать в режиме HDG (полет по курсу) или ROL (полет без крена) (при необходимости)
4. Панель управления выбрать режим NAV (навигация) на панели управления
5. Зеленый или белый светосигнализатор VOR или GPS проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
6. Режим управления в вертикальной плоскости и его параметры выбрать на панели управления

ПРИМЕЧАНИЕ

Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра превышает одну точку, автопилот выбирает режим NAV (навигация) в качестве следующего режима и светосигнализатор VOR или GPS на экране основного пилотажного индикатора загорается белым цветом. Пилот обязан убедиться, что выбранный курс обеспечит занятие заданного курса. Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра не превышает одной точки, автопилот при нажатии кнопки NAV (навигация) переходит в режим захвата и светосигнализатор VOR или GPS на экране основного пилотажного индикатора загорается зеленым цветом.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-38	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

4А.6.9 КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЕТ

1. Рычаг управления двигателем до 92% или не более 2100 об/мин

ПРИМЕЧАНИЕ

Рекомендованное изготовителем двигателя значение мощности составляет 75%.

2. Балансировка по обстоятельствам
3. Сигнализация / двигатель / страница
системы контролировать

Использование дополнительных топливных баков (при наличии)

ВНИМАНИЕ

При работе переключателем AUX PUMP LH / RH (насос дополнительного бака левого/правого) запрещается превышать ограничения по балансировке топлива, приведенные в разделе 2.14.

Во избежание дополнительной разбалансировки дополнительных баков оба переключателя AUX PUMP (насос дополнительного бака) включать одновременно.

1. *Выполнить перекачку первой половины топлива из дополнительных баков:*

Как только количество топлива в каждом основном топливном баке опустится до 17 ам. галл. или менее, перевести оба переключателя AUX PUMP (насос дополнительного бака) в положение ON (вкл.) до заполнения основных баков.

По топливомеру контролировать правильность перекачки топлива в оба основных бака (скорость перекачки около 1 ам. галл./мин). Если в ходе перекачки топлива количество топлива в каком-либо из основных баков не увеличивается, выполнить действия, перечисленные в разделе 4В.12 «НАРУШЕНИЕ ПЕРЕКАЧКИ ТОПЛИВА В ЛЕВЫЙ/ПРАВЫЙ БАК».

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-39
------------------	--------------------------	------------

2. Выполнить перекачку второй половины топлива из дополнительных баков:

Повторить перечисленные выше действия.

ПРИМЕЧАНИЕ

Перекачку топлива из дополнительных баков в основные следует производить как можно раньше. Использование топлива, находящегося в дополнительных баках, невозможно до его перекачки в основные баки.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Работа с системой GFC 700 в крейсерском полете

ПРИМЕЧАНИЕ

Обозначения кнопок NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование) на панели управления многофункционального индикатора указывают на соответствующее направление движения самолета. Кнопка NOSE UP (кабрирование) увеличивает заданный угол тангажа самолета, увеличивает заданную вертикальную скорость и уменьшает заданную воздушную скорость. Аналогичным образом, кнопка NOSE DN (пикирование) уменьшает заданный угол тангажа самолета, уменьшает заданную вертикальную скорость и увеличивает заданную воздушную скорость.

а) Вертикальная скорость (VS)

1. Заданная высота задать необходимую высоту
2. Панель управления выбрать режим VS (выдерживание вертикальной скорости) на панели управления
3. Заданная вертикальная скорость изменить, пользуясь кнопками NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование)
4. Белый светосигнализатор ALT (задана высота) проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT (высота) проконтролировать загорание после занятия заданной высоты

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-40	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Если заданную высоту не изменить перед переключением в режим VS (выдерживание вертикальной скорости), автопилот может повторно выбрать текущую высоту в качестве заданной после включения режима VS. Задавать высоту всегда следует до переключения в режим VS (выдерживание вертикальной скорости).

Значение заданной вертикальной скорости в режиме выдерживания вертикальной скорости ограничено 1500 фут/мин при наборе высоты и 3000 фут/мин при снижении. Поддерживать требуемую скорость самолета следует изменением мощности двигателя. При нажатии на кнопку CWS (режим совмещенного управления) в режиме VS (выдерживание вертикальной скорости) в качестве заданной вертикальной скорости режима VS при отпускании кнопки CWS принимается текущая вертикальная скорость.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

b) Изменение эшелона (FLC)

1. Заданная высота задать необходимую высоту
2. Панель управления выбрать режим FLC (изменение эшелона) на панели управления
3. Заданная воздушная скорость изменить, пользуясь кнопками NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование)
4. Белый светосигнализатор ALT (задана высота) проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT (высота) проконтролировать загорание после занятия заданной высоты

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-41
------------------	--------------------------	------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Если заданную высоту не изменить перед переключением в режим FLC (изменение эшелона), автопилот может повторно выбрать текущую высоту в качестве заданной после включения режима FLC (изменение эшелона). Задавать высоту всегда следует до переключения в режим FLC (изменение эшелона).

При невозможности выдерживания заданной воздушной скорости без ухода с заданной высоты система выдерживает самолет в горизонтальном полете до изменения установки мощности двигателя или заданной скорости до величины, позволяющей выполнить набор высоты или снижение до заданной высоты.

Режим FLC (изменение эшелона) может использоваться в диапазоне приборной воздушной скорости 90–180 узлов. Поддерживать требуемую вертикальную скорость следует изменением мощности двигателя. При нажатии на кнопку CWS (режим совмещенного управления) в режиме FLC (изменение эшелона) в качестве заданной воздушной скорости при отпуске кнопки CWS принимается текущая воздушная скорость.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

с) Для занятия заданной высоты:

1. Установка высотомера установить необходимое значение
2. Заданная высота задать необходимую высоту
3. Режим управления в вертикальной
плоскости и его параметры выбрать на панели управления
4. Белый светосигнализатор ALT
(задана высота) проконтролировать загорание на
основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT
(высота) проконтролировать загорание после
занятия заданной высоты

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-42	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

В режиме ALT (выдерживание высоты) автопилот выдерживает заданную высоту, которая отображается на основном пилотажном индикаторе в окне автопилота вне зависимости от высоты, заданной в окне задания высоты, и установки барометрического давления высотомера. При изменении установки высотомера автопилот выполняет набор высоты или снижение до заданной высоты.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

d) Выдерживание высоты

Для выдерживания заданной высоты:

1. Установка высотомера установить необходимое значение
2. Занятие заданной высоты выбрать режим ALT (выдерживание
высоты) на панели управления
3. Зеленый светосигнализатор ALT
(высота) проконтролировать загорание на
основном пилотажном индикаторе

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

е) Навигация по сигналам навигационных систем:

1. Источник навигационной информации выбрать VOR или GPS при помощи клавиши CDI (указатель отклонения от курса) на основном пилотажном индикаторе
2. Стрелка указателя пеленга установить при помощи ручки установки курса (только для режима VOR)
3. Курс для захвата задать в режиме HDG (полет по курсу) или ROL (полет без крена) (при необходимости).
4. Панель управления выбрать режим NAV (навигация) на панели управления
5. Зеленый или белый светосигнализатор VOR или GPS проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
6. Режим управления в вертикальной плоскости и его параметры выбрать на панели управления

ПРИМЕЧАНИЕ

Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра превышает одну точку, автопилот выбирает режим NAV (навигация) в качестве следующего режима и светосигнализатор VOR или GPS на экране основного пилотажного индикатора загорается белым цветом. Пилот обязан убедиться, что выбранный курс обеспечит занятие заданного курса. Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра не превышает одной точки, автопилот при нажатии кнопки NAV (навигация) переходит в режим захвата и светосигнализатор VOR или GPS на экране основного пилотажного индикатора загорается зеленым цветом.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-44	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

4A.6.10 СНИЖЕНИЕ

1. Рычаг управления двигателем по необходимости
2. Воздушная скорость по необходимости
3. Триммер по необходимости
4. Сигнализация / двигатель / страница системы контролировать

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Работа с системой GFC 700 при снижении

ПРИМЕЧАНИЕ

Обозначения кнопок NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование) на панели управления многофункционального индикатора указывают на соответствующее направление движения самолета. Кнопка NOSE UP (кабрирование) увеличивает заданный угол тангажа самолета, увеличивает заданную вертикальную скорость и уменьшает заданную воздушную скорость. Аналогичным образом, кнопка NOSE DN (пикирование) уменьшает заданный угол тангажа самолета, уменьшает заданную вертикальную скорость и увеличивает заданную воздушную скорость.

а) Вертикальная скорость (VS)

1. Заданная высота задать необходимую высоту
2. Панель управления выбрать режим VS
(выдерживание вертикальной скорости) на панели управления
3. Заданная вертикальная скорость изменить, пользуясь кнопками NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование)
4. Белый светосигнализатор ALT (задана высота) проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT (высота) проконтролировать загорание после занятия заданной высоты

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-45
------------------	--------------------------	------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Если заданную высоту не изменить перед переключением в режим VS (выдерживание вертикальной скорости), автопилот может повторно выбрать текущую высоту в качестве заданной после включения режима VS. Задавать высоту всегда следует до переключения в режим VS (выдерживание вертикальной скорости).

Значение заданной вертикальной скорости в режиме выдерживания вертикальной скорости ограничено 1500 фут/мин при наборе высоты и 3000 фут/мин при снижении. Поддерживать требуемую скорость самолета следует изменением мощности двигателя. При нажатии на кнопку CWS (режим совмещенного управления) в режиме VS (выдерживание вертикальной скорости) в качестве заданной вертикальной скорости режима VS при отпускании кнопки CWS принимается текущая вертикальная скорость.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

b) Изменение эшелона (FLC)

1. Заданная высота задать необходимую высоту
2. Панель управления выбрать режим FLC (изменение эшелона) на панели управления
3. Заданная воздушная скорость изменить, пользуясь кнопками NOSE UP (кабрирование) и NOSE DN (пикирование)
4. Белый светосигнализатор ALT (задана высота) проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT (высота) проконтролировать загорание после занятия заданной высоты

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-46	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Если заданную высоту не изменить перед переключением в режим FLC (изменение эшелона), автопилот может повторно выбрать текущую высоту в качестве заданной после включения режима FLC (изменение эшелона). Задавать высоту всегда следует до переключения в режим FLC (изменение эшелона).

При невозможности выдерживания заданной воздушной скорости без ухода с заданной высоты система выдерживает самолет в горизонтальном полете до изменения установки мощности двигателя или заданной скорости до величины, позволяющей выполнить набор высоты или снижение до заданной высоты.

Режим FLC (изменение эшелона) может использоваться в диапазоне приборной воздушной скорости 90–180 узлов. Поддерживать требуемую вертикальную скорость следует изменением мощности двигателя. При нажатии на кнопку CWS (режим совмещенного управления) в режиме FLC (изменение эшелона) в качестве заданной воздушной скорости при отпускании кнопки CWS принимается текущая воздушная скорость.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

с) Для занятия заданной высоты:

1. Установка высотомера установить необходимое значение
2. Заданная высота задать необходимую высоту
3. Режим управления в вертикальной
плоскости и его параметры выбрать на панели управления
4. Белый светосигнализатор ALT
(задана высота) проконтролировать загорание на
основном пилотажном индикаторе
5. Зеленый светосигнализатор ALT
(высота) проконтролировать загорание после
занятия заданной высоты

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-47
------------------	--------------------------	------------

ПРИМЕЧАНИЕ

В режиме ALT (выдерживание высоты) автопилот выдерживает заданную высоту, которая отображается на основном пилотажном индикаторе в окне автопилота вне зависимости от высоты, заданной в окне задания высоты, и установки барометрического давления высотомера. При изменении установки высотомера автопилот выполняет набор высоты или снижение до заданной высоты.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

d) Навигация по сигналам навигационных систем:

1. Источник навигационной информации выбрать VOR или GPS при помощи клавиши CDI (указатель отклонения от курса) на основном пилотажном индикаторе
2. Стрелка указателя пеленга установить при помощи ручки установки курса (только для режима VOR)
3. Курс для захвата задать в режиме HDG (полет по курсу) или ROL (полет без крена) (при необходимости)
4. Панель управления выбрать режим NAV (навигация) на панели управления
5. Зеленый или белый светосигнализатор VOR или GPS проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
6. Режим управления в вертикальной плоскости и его параметры выбрать на панели управления

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-48	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра превышает одну точку, автопилот выбирает режим NAV (навигация) в качестве следующего режима и светосигнализатор VOR или GPS на экране основного пилотажного индикатора загорается белым цветом. Пилот обязан убедиться, что выбранный курс обеспечит занятие заданного курса. Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра не превышает одной точки, автопилот при нажатии кнопки NAV (навигация) переходит в режим захвата и светосигнализатор VOR или GPS на экране основного пилотажного индикатора загорается зеленым цветом.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.11 ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА*Заход на посадку:***ВНИМАНИЕ**

Для посадки зафиксировать регулируемые спинки (при наличии) в вертикальном положении.

1. Регулируемые спинки

(при наличии) привести в вертикальное положение, показанное на трафарете на формовой панели кабины, и убедиться, что спинка зафиксирована правильно

ПРИМЕЧАНИЕ

Если посадочная масса самолета превышает 1805 кг (3979 фунтов), посадка считается нештатной эксплуатационной процедурой. См. раздел 4В.11.

2. Привязные ремни застегнуты и затянуты
3. Демпфер рыскания в положении OFF (выкл.)
4. Органы управления отсутствие посторонних предметов в зоне перемещения
5. Посадочная фара по необходимости
6. Звуковая сигнализация шасси проверить работу
7. Переключатель подачи топлива (FUEL SELECTOR) в положении ON (вкл.)
8. Топливные насосы левый/правый ON (вкл.)

ВНИМАНИЕ

Одновременное включение топливного насоса и режима КОЛЬЦЕВАНИЯ может привести к выходу из строя насоса высокого давления.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-50	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

Перед посадкой:

- | | |
|---|---|
| 12. Воздушная скорость | не менее 86 узлов (приборная)
при переключателе управления
закрылками в положении UP
(убраны)
не менее 84 узлов (приборная)
при переключателе управления
закрылками в положении APP
(заход на посадку) |
| 13. ЗАКРЫЛКИ | по необходимости |
| 14. Рычаг управления двигателем | по необходимости |
| 15. Триммер | по обстоятельствам, триммер PH
в нейтральном положении |
| 16. Скорость на конечном этапе
захода на посадку | не менее 84 узлов (приборная)
при переключателе управления
закрылками в положении LDG
(посадка) |

ПРИМЕЧАНИЕ

Превышение указанной скорости захода на посадку ведет к существенному увеличению посадочной дистанции при выравнивании.

ВНИМАНИЕ

При наличии таких условий, как (например) сильный ветер, опасность возникновения сдвига ветра или турбулентности следует выбирать более высокую скорость захода на посадку.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Работа с системой GFC 700 при заходе на посадку и посадке

а) VOR

1. Источник навигационной информации выбрать VOR при помощи клавиши CDI (указатель отклонения от курса) на основном пилотажном индикаторе
2. Стрелка указателя пеленга установить при помощи ручки установки курса
3. Курс для захвата задать в режиме HDG (полет по курсу) или ROL (полет без крена) (при необходимости)
4. Панель управления выбрать режим APR (заход на посадку) на панели управления
5. Зеленый или белый светосигнализатор VAPP (заход на посадку по VOR). проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
6. Режим управления в вертикальной плоскости и его параметры выбрать на панели управления

ПРИМЕЧАНИЕ

Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра превышает одну точку, автопилот выбирает режим VAPP (заход на посадку по VOR) в качестве следующего режима и светосигнализатор VAPP (заход на посадку по VOR) на экране основного пилотажного индикатора загорается белым цветом. Пилот обязан убедиться, что выбранный курс обеспечит занятие заданного курса. Если отклонение стрелки указателя отклонения от курса (CDI) от центра не превышает одной точки, автопилот при нажатии кнопки VAPP (заход на посадку по VOR) переходит в режим захвата и светосигнализатор VAPP (заход на посадку по VOR) на экране основного пилотажного индикатора загорается зеленым цветом.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Стр. 4А-52	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

b) ILS

1. Источник навигационной информации . . . выбрать LOC (курсовой радиомаяк)
при помощи клавиши CDI
(указатель отклонения от курса) на
основном пилотажном индикаторе
2. Стрелка указателя пеленга установить при помощи ручки
установки курса
3. Курс для захвата задать в режиме HDG
(полет по курсу) или ROL
(полет без крена)
(при необходимости)
4. Панель управления выбрать режим APR (заход на
посадку) на панели управления
5. Зеленые или белые светосигнализаторы
LOC (курсовой радиомаяк) и GS
(полет по глиссаде) проконтролировать загорание на
основном пилотажном индикаторе
6. Режим управления в вертикальной
плоскости и его параметры выбрать на панели управления

ПРИМЕЧАНИЕ

Если в качестве источника навигационной информации выбрана исправная система ILS, при захвате луча курсового радиомаяка автоматически выполняется захват глиссады. Захват глиссады невозможен до захвата сигнала курсового радиомаяка. Автопилот обеспечивает захват глиссады при нахождении самолета выше или ниже глиссады.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-53
------------------	--------------------------	------------

с) GPS

1. Источник навигационной информации выбрать GPS при помощи клавиши CDI (указатель отклонения от курса) на основном пилотажном индикаторе
2. Схема захода на посадку загрузить в систему управления полетом (FMS) и ВЫБРАТЬ В КАЧЕСТВЕ ТЕКУЩЕЙ
3. Курс для захвата задать в режиме HDG (полет по курсу) или ROL (полет без крена) (при необходимости)
4. Панель управления выбрать режим APR (заход на посадку) на панели управления
5. Зеленый или белый светосигнализатор GPS проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе
6. Режим управления в вертикальной плоскости и его параметры выбрать на панели управления

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

d) Заход на посадку с обратным курсом (BC)

1. Источник навигационной информации выбрать LOC (курсовой радиомаяк) при помощи клавиши CDI (указатель отклонения от курса) на основном пилотажном индикаторе
2. Стрелка указателя пеленга установить на прямой курс системы ILS при помощи ручки установки курса
3. Курс для захвата задать в режиме HDG (полет по курсу) или ROL (полет без крена) (при необходимости)
4. Панель управления выбрать режим NAV (навигация) на панели управления
5. Зеленый или белый светосигнализатор BC (заход на посадку с обратным курсом) проконтролировать загорание на основном пилотажном индикаторе

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-54	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

ПРИМЕЧАНИЕ

Надпись ВС (заход на посадку с обратным курсом) в окне режима управления в горизонтальной плоскости отображается только при отклонении стрелки указателя курса не менее чем на 115° от текущего магнитного курса. До этого момента отображается надпись LOC (курсовой радиомаяк).

Переключение в режим NAV (навигация) при заходе на посадку с обратным курсом позволяет избежать захвата глиссады.

6. Режим управления в вертикальной плоскости и его параметры выбрать на панели управления

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.12 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

1. Рычаг управления двигателем MAX (максимум)
2. Воздушная скорость не менее 90 узлов (приборная)
3. ЗАКРЫЛКИ в положении APP (заход на посадку)

После установления положительной скорости набора высоты:

4. Шасси переключатель в положение UP (убрано);
убедиться в отсутствии сигнализации
невypущенного положения шасси
5. ЗАКРЫЛКИ убраны, переключатель в положении UP
(убраны)

При наборе безопасной высоты:

6. Топливные насосы левый/правый OFF (выкл.).

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Работа с системой GFC 700 при уходе на второй круг

1. Ручка управления НАДЕЖНО УДЕРЖИВАТЬ
2. Кнопка GA (уход на второй круг) НАЖАТЬ – Убедиться в появлении
надписей GA/GA (уход на второй круг)
в полях режимов управления в
горизонтальной и вертикальной
плоскости на основном пилотажном
индикаторе

ПРИМЕЧАНИЕ

После нажатия кнопки GA (уход на второй круг) автопилот отключается и на командном пилотажном приборе отображается угол кабрирования 6°.

3. Прерванная посадка выполнить
4. Схема ухода на второй круг выполнить (по ситуации)
5. Заданная высота задать необходимую высоту

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-56	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

На необходимой безопасной высоте:

6. Панель управления автопилотом выбрать необходимый режим
управления в горизонтальной
и вертикальной плоскости
на панели управления
7. Автопилот ВКЛЮЧИТЬ при необходимости

ПРИМЕЧАНИЕ

Если схема ухода на второй круг требует захвата
обратного луча курсового радиомаяка, следует
переключить автопилот в режим NAV (навигация) во
избежание случайного захвата глиссады.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.13 ПОСЛЕ ПОСАДКИ

1. Рычаг управления двигателем IDLE (малый газ)
2. Тормоза по необходимости
3. Ответчик OFF (выкл.) / STBY (ожидание)
4. Обогрев приемников воздушного давления OFF (выкл.)
5. БРЭО по необходимости
6. Светотехническое оборудование по необходимости
7. ЗАКРЫЛКИ UP (убраны)
8. Топливные насосы левый/правый OFF (выкл.).

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4A.6.14 ОСТАНОВКА

1. Стояночный тормоз затянуть
2. Рычаг управления двигателем перевести в положение 10%
на 1 минуту
3. Двигатель / страница системы проверить индикацию
4. Аварийный приводной передатчик. убедиться в отсутствии
передачи на частоте
121,5 МГц
5. Выключатель AVIONIC MASTER
(главный выключатель БРЭО) OFF (выкл.)
6. Электрические потребители ВЫКЛ.
7. Выключатель ENGINE MASTER
(главный выключатель двигателя) OFF (выкл.)
8. Проблесковый световой маяк (ACL) OFF (выкл.)

ВНИМАНИЕ

После установки выключателя ENGINE MASTER (главный выключатель двигателя) в положение OFF (выкл.) необходимо подождать до тех пор, пока в приборах двигателя индикации параметров двигателя G1000 не будут отображаться красные кресты, и только потом устанавливать выключатель ELECT. MASTER (главный выключатель электрооборудования) в положение OFF (выкл.). В этом случае данные двигателя и полетные данные будут успешно записаны в энергонезависимую память до отключения электропитания.

9. Выключатель ELECT. MASTER
(главный выключатель электрооборудования) OFF (выкл.)

ВНИМАНИЕ

Перед остановкой двигатель должен проработать в течение не менее 1 минуты в режиме 10% во избежание повреждения турбокомпрессора.

ВНИМАНИЕ

Запрещается останавливать двигатели, пользуясь для этого краном переключения подачи топлива (FUEL SELECTOR). Это может привести к выходу из строя насосов высокого давления.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4А-59
------------------	--------------------------	------------

4А.6.15 ПОКИДАНИЕ САМОЛЕТА

Выход из кабины самолета осуществляется в заднем направлении, на специально размеченные участки на консольной части левого или правого крыла.

4А.6.16 ПОСЛЕПОЛЕТНАЯ ПРОВЕРКА

1. Записать все проблемы, обнаруженные в полете и в ходе послеполетной проверки, в журнал.
2. Поставить самолет на стоянку.
3. При необходимости пришвартовать самолет.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**4А.6.17 ПОСТАНОВКА НА СТОЯНКУ**

1. Стояночный тормоз отпустить, использовать упорные колодки
2. Самолет пришвартовать, если самолет будет находиться без присмотра в течение длительного времени
3. Датчик ПВД зачехлить

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

4А.6.18 ПОЛЕТ В УСЛОВИЯХ ДОЖДЯ

ПРИМЕЧАНИЕ

В условиях дождя эксплуатационные качества самолета ухудшаются; особенно это относится к дистанции взлета и максимальной горизонтальной скорости. Пилотажные характеристики остаются практически без изменений. Полетов в условиях сильного дождя следует избегать из-за ухудшения видимости.

4А.6.19 ЗАПРАВКА ТОПЛИВОМ

ВНИМАНИЕ

Перед заправкой топливом самолет необходимо подключить к системе электрического заземления. Точки заземления: выхлопная труба, слева и справа. Информацию о разрешенных к использованию марках топлива см. в разделе 2.14.

Заправка дополнительных топливных баков (при наличии)**ВНИМАНИЕ**

При использовании дополнительных топливных баков оба бака необходимо заполнять до максимального уровня. Только в этом случае возможна корректная индикация количества топлива в дополнительных баках.

Если дополнительные баки не используются, топливо в них должно отсутствовать (см. раздел 6.4).

4А.6.20 ПОЛЕТ НА БОЛЬШОЙ ВЫСОТЕ

На большой высоте необходимо организовать подачу кислорода для всех лиц, находящихся в кабине самолета. При этом необходимо соблюдать требования законодательства в отношении подачи кислорода.

См. также раздел 2.11 «ЭКСПЛУАТАЦИОННАЯ ВЫСОТА».

4А.6.21 ДЕМОНСТРАЦИЯ ОСТАНОВА И ПОВТОРНОГО ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ

Максимальная высота 10000 футов (барометрическая)

Минимальная высота 3000 футов (истинная)

ВНИМАНИЕ

Не пытаться выполнить повторный запуск двигателя в полете, если остановка двигателя продолжалась более двух минут.

ПРИМЕЧАНИЕ

При демонстрации пилотажных качеств с одним неработающим двигателем критическим является левый двигатель.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

Стр. 4А-62	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-Е
------------	--------------------------	------------------

Повторный запуск двигателя при помощи стартера

Максимальная скорость при повторном
запуске двигателя 100 узлов (приборная) или воздушной
скорости, установленной для полета с
остановленным воздушным винтом
(в зависимости от того, какое из значений
меньше)

ВНИМАНИЕ

Запрещается включать стартер, если воздушный винт
находится в режиме авторотации!

ПРИМЕЧАНИЕ

На приборной воздушной скорости менее 100 узлов
авторотация винта может происходить рывками. По этой
причине при включении стартера необходимо убедиться,
что воздушный винт неподвижен.

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

1. Высота стабилизировать самолет в горизонтальном полете на высоте в указанных выше пределах
2. Воздушная скорость триммером установить 100 узлов (приборная)

Следующие операции необходимо выполнить в течение не более двух минут.

1. Выключатель ENGINE MASTER
(главный выключатель двигателя)
соответствующего двигателя OFF (выкл.), воздушный винт устанавливается в положение флюгирования
2. РУД соответствующего двигателя IDLE (малый газ)
3. Воздушная скорость стабилизировать в диапазоне от 90 до 100 узлов (приборная)
4. Выключатель ENGINE MASTER
(главный выключатель двигателя)
соответствующего двигателя ON (вкл.), происходит расфлюгирование воздушного винта
5. СТАРТЕР соответствующего
двигателя включить, когда воздушный винт неподвижен

ВНИМАНИЕ

После запуска двигателя установить рычаг управления двигателем в положение умеренной мощности и выдерживать его в этом положении, пока температура двигателя не войдет в зеленый сектор.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Повторный запуск двигателя в режиме авторотации

Минимальная скорость
при повторном запуске двигателя 125 узлов (приборная)
Максимальная скорость
при повторном запуске двигателя 145 узлов (приборная)

ВНИМАНИЕ

1. Запрещается включать стартер, если воздушный винт находится в режиме авторотации!
2. Не пытаться выполнить повторный запуск на скорости ниже 125 узлов (приборная).
3. Не пытаться выполнить повторный запуск на скорости выше 145 узлов (приборная).

СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ

ПРИМЕЧАНИЕ

На приборной скорости менее 125 узлов авторотация винта может происходить рывками. Для успешного повторного запуска авторотация должна быть непрерывной. На приборной скорости выше 145 узлов при попытке повторного запуска может происходить заброс оборотов воздушного винта.

1. Высота стабилизировать самолет в горизонтальном полете на высоте в указанных выше пределах
2. Воздушная скорость триммером установить 100 узлов (приборная)

Следующие операции необходимо выполнить в течение не более двух минут.

1. Выключатель ENGINE MASTER
(главный выключатель двигателя)
соответствующего двигателя OFF (выкл.), воздушный винт устанавливается в положение флюгирования
2. РУД соответствующего двигателя IDLE (малый газ)
3. Воздушная скорость стабилизировать в диапазоне от 125 до 145 узлов (приборная)
4. Выключатель ENGINE MASTER
(главный выключатель двигателя)
соответствующего двигателя ON (вкл.), происходит расфлюгирование воздушного винта

ВНИМАНИЕ

После запуска двигателя установить рычаг управления двигателем в положение умеренной мощности и выдерживать его в этом положении, пока температура двигателя не войдет в зеленый сектор.

КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

Страница намеренно оставлена пустой