

## РАЗДЕЛ 4 В

### НЕШТАТНЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

4В.1	ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА .....	4В-4
4В.2	ФОНАРЬ В ПОЛОЖЕНИИ «ЗАЗОР ДЛЯ ОХЛАЖДЕНИЯ» .....	4В-6
4В.3	ПОКАЗАНИЯ ПРИБОРОВ КОНТРОЛЯ ДВИГАТЕЛЯ НА ЭКРАНЕ КОМПЛЕКСА G1000 ЗА ПРЕДЕЛАМИ ЗЕЛЕННОГО СЕКТОРА .....	4В-6
4В.3.1	ОБОРОТЫ ДВИГАТЕЛЯ .....	4В-6
4В.3.2	ТЕМПЕРАТУРА ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ.....	4В-7
4В.3.3	ТЕМПЕРАТУРА МАСЛА.....	4В-8
4В.3.4	ДАВЛЕНИЕ МАСЛА.....	4В-9
4В.3.5	ТЕМПЕРАТУРА РЕДУКТОРА .....	4В-10
4В.3.6	ТЕМПЕРАТУРА ТОПЛИВА .....	4В-10
4В.3.7	НАПРЯЖЕНИЕ .....	4В-11
4В.4	ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ НА ЭКРАНЕ КОМПЛЕКСА G1000.....	4В-12
4В.4.1	ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ / ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ .....	4В-12
4В.4.2	L/R ECU A FAIL (неисправность блока управления левым/правым двигателем А).....	4В-13
4В.4.3	L/R ECU B FAIL (неисправность блока управления левым/правым двигателем В).....	4В-14
4В.4.4	L/R FUEL LOW (низкий уровень топлива в баке левом/правом).....	4В-15
4В.4.5	ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ НИЗКОГО НАПРЯЖЕНИЯ (LOW VOLTS (низкое напряжение)) .....	4В-16
4В.4.6	L/R ALTN FAIL (отказ генератора левого/правого).....	4В-17
4В.4.7	L/R COOL LVL (уровень охлаждающей жидкости двигателя левого/правого) .....	4В-18
4В.4.8	PITOT FAIL / HT OFF (отказ обогрева ПВД / обогрев ПВД выключен) .....	4В-19
4В.4.9	STALL HT FAIL / OFF (отказ обогрева системы предупреждения о сваливании / обогрев системы предупреждения о сваливании выключен) .....	4В-20
4В.4.10	L/R AUXILIARY FUEL TANK EMPTY (левый/правый дополнительный	

	топливный бак пуст) (если установлены дополнительные баки) ....	4B-21
4B.4.11	STICK LIMIT (отказ ограничителя ручки управления) .....	4B-22
4B.4.12	CHECK GEAR (проверить шасси) (при наличии данной функции) .	4B-23
4B.4.13	LOI (недостаточная достоверность данных GPS) .....	4B-24
4B.4.14	AHRS ALIGNING – KEEP WINGS LEVEL (калибровка курсовертикали – установить крылья горизонтально).....	4B-25
4B.5	ОТКАЗЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАКРЫЛКАМИ.....	4B-26
4B.6	ОТКАЗЫ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ РЕГУЛИРОВКИ ПЕДАЛЕЙ РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ .....	4B-27
4B.7	ОТКАЗЫ ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ .....	4B-28
4B.7.1	НЕПРЕРЫВНАЯ РАБОТА ГИДРАВЛИЧЕСКОГО НАСОСА .....	4B-28
4B.7.2	ОТКАЗ ГИДРАВЛИЧЕСКОГО НАСОСА .....	4B-29
4B.8	ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ ОТ ВНЕШНЕГО ИСТОЧНИКА ПИТАНИЯ.....	4B-30
4B.8.1	ПЕРЕД ЗАПУСКОМ ДВИГАТЕЛЯ.....	4B-30
4B.8.2	ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ.....	4B-32
4B.9	УДАР МОЛНИИ .....	4B-34
4B.10	ОТКАЗЫ СИСТЕМЫ АВТОПИЛОТА .....	4B-35
4B.10.1	ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТОПИЛОТА (мигание желтого светосигнализатора АР (автопилот) на основном пилотажном индикаторе).....	4B-35
4B.10.2	УСТРАНЕНИЕ ПРЕВЫШЕНИЯ МАКСИМАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ СКОРОСТИ АВТОПИЛОТА (загорание желтого светосигнализатора MAXSPD (максимальная скорость) на основном пилотажном индикаторе).....	4B-36
4B.10.3	ПРОПАДАНИЕ СИГНАЛА ИСТОЧНИКА НАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ (мигание желтого светосигнализатора VOR, VAPP (заход на посадку по VOR), GPS или LOC (курсовой радиомаяк) на основном пилотажном индикаторе) .....	4B-37
4B.10.4	НЕИСПРАВНОСТЬ СИСТЕМЫ АВТОПИЛОТА (загорание желтого светосигнализатора ←AIL (элероны←), →AIL (элероны→), ↑ELE (PB↑), ↓ELE (PB↓), ←RUD (PH←) или →RUD (PH→) на основном пилотажном индикаторе).....	4B-38
4B.10.5	МИГАЮЩИЕ ЖЕЛТЫЕ СИГНАЛИЗАТОРЫ РЕЖИМОВ .....	4B-41
4B.10.6	ВЛИЯНИЕ ОТКАЗОВ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ G1000 НА РАБОТУ АВТОПИЛОТА .....	4B-42

4В.11 ПОСАДКА С ВЫСОКОЙ ПОСАДОЧНОЙ МАССОЙ.....	4В-43
4В.12 L/R AUX FUEL TRANSFER FAIL (нарушение перекачки топлива в левый/правый бак) (ЕСЛИ УСТАНОВЛЕНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ БАКИ) .....	4В-44

## 4В.1 ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА

### ПРИМЕЧАНИЕ

Вынужденная посадка необходима только при наличии обоснованных предположений о возможности возникновения угрозы для самолета и находящихся в нем лиц в случае продолжения полета в результате нехватки топлива, воздействия неблагоприятных погодных условий и т.п. Во всех обстоятельствах пилот обязан принять решение о том, представляет ли управляемая посадка на поле меньший риск по сравнению с попыткой посадки на ближайшем аэродроме.

### ПРИМЕЧАНИЕ

При отсутствии ровной площадки, пригодной для совершения посадки, следует сажать самолет на площадку с восходящим уклоном.

1. Выбрать пригодный для посадки участок.
2. Учесть скорость и направление ветра.
3. Заход на посадку:

По возможности облететь участок для посадки на достаточной высоте и осмотреть его на предмет наличия препятствий. По величине сноса на каждом участке маршрута при этом можно приблизительно определить силу и направление ветра.

4. Диспетчер УВД ..... известить

Выполнить действия, предусмотренные процедурой штатной эксплуатации, см. раздел 4А.6.11 «ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА».

5. Касание ..... с минимальной возможной  
воздушной скоростью

**СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ**

## ВНИМАНИЕ

При наличии достаточного запаса времени опасность возникновения пожара при столкновении с препятствиями после безопасного касания можно уменьшить следующим образом:

6. Выключатели  
ENGINE MASTER  
(главные выключатели  
двигателя) ..... перевести оба в положение OFF (выкл.)
7. Переключатели  
FUEL SELECTOR  
(переключатели  
поддачи топлива) ... перевести оба в положение OFF (выкл.)
8. ELECT. MASTER  
(главный выключатель  
электрооборудования) ..... OFF (выкл.)

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

## **4В.2     ФОНАРЬ В ПОЛОЖЕНИИ «ЗАЗОР ДЛЯ ОХЛАЖДЕНИЯ»**

### **ВНИМАНИЕ**

Если взлет был случайно выполнен с фонарем в положении «зазор для охлаждения», запрещается закрывать фонарь в полете. Необходимо посадить самолет и закрыть фонарь на земле.

## **4В.3     ПОКАЗАНИЯ ПРИБОРОВ КОНТРОЛЯ ДВИГАТЕЛЯ НА ЭКРАНЕ КОМПЛЕКСА G1000 ЗА ПРЕДЕЛАМИ ЗЕЛЕННОГО СЕКТОРА**

### **4В.3.1     ОБОРОТЫ ДВИГАТЕЛЯ**

#### Высокие обороты двигателя

1. Уменьшить мощность соответствующего двигателя.
2. Поддерживать обороты в пределах зеленого сектора, пользуясь рычагом управления двигателем.

Если вышеперечисленными действиями устранить проблему не удалось, перейти к разделу 3.12.3 «НЕИСПРАВНОСТЬ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБОРОТОВ ВОЗДУШНОГО ВИНТА».

3. Совершить посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме.

### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

#### **4В.3.2 ТЕМПЕРАТУРА ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ**

##### **(a) Высокая температура охлаждающей жидкости**

Выполнить действия, перечисленные в разделе

3.2.2 «L/R ENG TEMP (температура двигателя левого/правого)»

##### **(b) Низкая температура охлаждающей жидкости**

- Проверить наличие предупредительного сообщения L/R COOL LVL (уровень охлаждающей жидкости двигателя левого/правого) (низкий уровень охлаждающей жидкости) на экране комплекса G1000.

#### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Снижение температуры охлаждающей жидкости возможно при продолжительном снижении с большой высоты с малой установкой мощности двигателя. В этом случае для устранения проблемы можно увеличить мощность и уменьшить воздушную скорость.

*На экране отображается предупредительное сообщение L/R COOL LVL (уровень охлаждающей жидкости двигателя левого/правого):*

- Уменьшить мощность соответствующего двигателя.
- Подготовиться к работе без охлаждающей жидкости.

#### **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**

Следует ожидать дальнейшего снижения температуры охлаждающей жидкости. Подготовиться к отказу двигателя, как описано в разделе 3.7.6 «ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ».

#### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

#### **4В.3.3 ТЕМПЕРАТУРА МАСЛА**

##### **(a) Высокая температура масла**

Выполнить действия, перечисленные в разделе

3.2.3 «L/R OIL TEMP (температура масла двигателя левого/правого)»

##### **(b) Низкая температура масла**

#### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Снижение температуры масла возможно при продолжительном снижении с большой высоты с малой установкой мощности двигателя. В этом случае для устранения проблемы можно увеличить мощность двигателя.

- Увеличить мощность.
- Уменьшить воздушную скорость.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**



#### **4В.3.4 ДАВЛЕНИЕ МАСЛА**

##### **(a) Высокое давление масла**

- Проверить температуру масла.
- Проверить температуру охлаждающей жидкости.

*Если температура масла и охлаждающей жидкости находится в пределах зеленого сектора:*

- Предполагать ложную индикацию давления масла. Следить за температурой масла и охлаждающей жидкости.

*Если температура масла и охлаждающей жидкости находится за пределами зеленого сектора:*

- Уменьшить мощность соответствующего двигателя.

### **ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**

Совершить посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме. Подготовиться к отказу двигателя, как описано в разделе 3.7.6 «ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ».

### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

##### **(b) Низкое давление масла**

Выполнить действия, перечисленные в разделе

3.2.4 «L/R OIL PRES (давление масла двигателя левого/правого)»

#### **4В.3.5    ТЕМПЕРАТУРА РЕДУКТОРА**

##### Высокая температура редуктора

Выполнить действия, перечисленные в разделе

3.2.5 «L/R GBOX TEMP (температура редуктора двигателя  
левого/правого)»

#### **4В.3.6    ТЕМПЕРАТУРА ТОПЛИВА**

##### (a) Высокая температура топлива

Выполнить действия, перечисленные в разделе

3.2.6 «L/R FUEL TEMP (температура топлива двигателя  
левого/правого)»

##### (b) Низкая температура топлива

- Увеличить мощность соответствующего двигателя.
- Уменьшить воздушную скорость.

### **ВНИМАНИЕ**

При низкой температуре окружающего воздуха и/или при высокой воздушной скорости и работе двигателя на низких оборотах можно предположить, что температуру удастся повысить выполнением вышеперечисленных действий. Если температура топлива не поднимается до зеленого сектора, совершить вынужденную посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме. Подготовиться к отказу двигателя, как описано в разделе 3.7.6 «ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ».

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

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

#### **4В.3.7    НАПРЯЖЕНИЕ**

##### (а) Индикация низкого напряжения на земле при работающих двигателях

1. ГЕНЕРАТОРЫ..... в положении ON (вкл.)
2. Предохранители ..... проверить

*Если на экране комплекса G1000 по-прежнему горит предупредительный сигнализатор низкого напряжения (4В.4.5 «LOW VOLTS (низкое напряжение)»):*

- Прекратить подготовку к полету.

##### (b) Низкое напряжение в полете

1. ГЕНЕРАТОРЫ ..... в положении ON (вкл.)
2. Предохранители ..... проверить
3. Электрооборудование ..... выключить все ненужное оборудование

*Если на экране комплекса G1000 по-прежнему горит предупредительный сигнализатор низкого напряжения (4В.4.5 «LOW VOLTS (низкое напряжение)»):*

- Выполнить действия, предусмотренные разделом 4В.4.6 «L/R ALTN FAIL (отказ генератора левого/правого)».

#### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

#### **4В.4     ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ НА ЭКРАНЕ КОМПЛЕКСА G1000**

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

##### **4В.4.1     ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЫ / ОБЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

<b>CHARACTERISTICS (характеристики)</b>	* Текст янтарного цвета * Одиночный звуковой сигнал продолжительностью 1,5 с
---	---

**4B.4.2 L/R ECU A FAIL (неисправность блока управления левым/правым двигателем А)**

<b>L/R ECU A FAIL</b>	* Неисправность блока управления левым/правым двигателем А  или  * тестирование блока управления в ходе проверки перед взлетом.
-----------------------	---

**(а) Предупредительный сигнал неисправности блока управления двигателем А на земле**

- Прекратить подготовку к полету.

**(b) Предупредительный сигнал неисправности блока управления двигателем А в полете**

**ПРИМЕЧАНИЕ**

При неисправности электронного блока управления двигателем (ECU) А система автоматически переключается на блок ECU В.

1. Переключатель VOTER  
(переключатель блоков управления двигателем) . . . . . AUTO (автоматически)
2. Если сигнализатор ECU  
(блок управления двигателем) не погас . . . . . совершить посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

При наличии других неисправностей двигателя см. раздел 3.7.2 «ПОИСК И УСТРАНЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ДВИГАТЕЛЯ».

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

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

**4B.4.3 L/R ECU B FAIL (неисправность блока управления левым/правым двигателем В)**

<b>L/R ECU B FAIL</b>	<p>* Неисправность блока управления левым/правым двигателем В</p> <p>или</p> <p>* тестирование блока управления в ходе проверки перед взлетом.</p>
-----------------------	--

**(a) Предупредительный сигнал неисправности блока управления двигателем В на земле**

- Прекратить подготовку к полету.

**(b) Предупредительный сигнал неисправности блока управления двигателем В в полете**

**ПРИМЕЧАНИЕ**

При неисправности электронного блока управления двигателем (ECU) В система автоматически переключается на блок ECU А.

1. Переключатель VOTER (переключатель блоков управления двигателем) . . . . . AUTO (автоматически)
2. Если сигнализатор ECU (блок управления двигателем) не погас . . . . . совершить посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

При наличии других неисправностей двигателя см. раздел 3.7.2 «ПОИСК И УСТРАНЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТЕЙ ДВИГАТЕЛЯ».

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

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

#### 4B.4.4 L/R FUEL LOW (низкий уровень топлива в баке левом/правом)

L/R FUEL LOW	Низкий уровень топлива в основном баке левого/правого двигателя.
--------------	---

1. Количество топлива ..... проверить

### ВНИМАНИЕ

Предупредительное сообщение выдается сразу после снижения уровня топлива в основном баке до нижнего уровня. Индикация калибрована для горизонтального полета по прямой. Данное предупредительное сообщение может подаваться во время разворотов со скольжением или руления по кривой линии.

*Если сигнал L/R FUEL LOW (низкий уровень топлива в баке левом/правом) вызван нескоординированным полетом:*

### ВНИМАНИЕ

Продолжительный нескоординированный полет может привести к нарушению подачи топлива в двигатель и к падению мощности двигателя.

2. Возвратить самолет в скоординированный полет (скольжение не более «половины шарика» (приблизительно), крен 3°–5°)

*При значительной разнице уровней топлива в баках левого и правого двигателей в полете:*

- Ожидать уменьшения уровня топлива на стороне с наименьшим уровнем.
  - Обеспечить подачу топлива в режиме кольцевания.
2. Топливные насосы левый/правый . . . . . в положении OFF (выкл.)
3. Переключатель FUEL SELECTOR  
(переключатель подачи топлива) . . . . . CROSSFEED (кольцевание) (на  
двигатель, для которого  
загорается индикатор низкого  
уровня топлива)

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

Док. № 7.01.15-Е	Ред. 1 4 декабря 2007 г.	Стр. 4B-15
------------------	--------------------------	------------

#### **4В.4.5    ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНАЯ ИНДИКАЦИЯ НИЗКОГО НАПРЯЖЕНИЯ** **(LOW VOLTS (низкое напряжение))**

<b>L/R VOLTS LOW</b>	Слишком низкое напряжение на шине левого/правого двигателя (ниже 25 В).
----------------------	--

*Возможные причины:*

- Неисправность источника электропитания.
- Выключены ГЕНЕРАТОРЫ.

Перейти к разделу 4В.3.7 «НАПРЯЖЕНИЕ».

### **ВНИМАНИЕ**

При загорании обоих индикаторов низкого напряжения ожидать отказа обоих генераторов постоянного тока; выполнить действия, предусмотренные разделом 4В.4.6 «L/R ALTN FAIL (отказ генератора левого/правого)».

### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**



#### **4B.4.6 L/R ALTN FAIL (отказ генератора левого/правого)**

<b>L/R ALTN FAIL</b>	Отказ генератора левого/правого двигателя.
----------------------	--

##### **(a) Отказ одного генератора**

1. ГЕНЕРАТОР ..... OFF (выкл.) / на соответствующей стороне
2. Напряжение шины ..... контролировать
3. Электрические потребители ..... уменьшить число потребителей до возможного минимума

#### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

##### **(b) Отказ обоих генераторов**

Выполнить действия, перечисленные в разделе

3.3.1 «L/R ALTN FAIL (отказ генератора левого/правого)»

#### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4B.4.7 L/R COOL LVL (уровень охлаждающей жидкости двигателя  
левого/правого)**

<b>L/R COOL LVL</b>	Низкий уровень охлаждающей жидкости левого/правого двигателя.
---------------------	--

Предупредительный сигнал низкого уровня охлаждающей жидкости может указывать на утечку охлаждающей жидкости, что ведет к ухудшению охлаждения двигателя / потере тяги в результате отказа двигателя.

1. Сигнализация / приборы контроля двигателя ..... контролировать

См. раздел 4B.3.2 «ТЕМПЕРАТУРА ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ».

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Индикация калибрована для горизонтального полета по прямой. Данное предупредительное сообщение может подаваться во время разворотов со скольжением или руления по кривой линии.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4B.4.8 PITOT FAIL/HT OFF (отказ обогрева ПВД / обогрев ПВД выключен)**

<b>PITOT FAIL</b>	Отказ системы обогрева трубки приемника воздушного давления.
<b>PITOT HT OFF</b>	Система обогрева трубки приемника воздушного давления выключена.

1. PITOT HEAT (обогрев ПВД).....убедиться, что находится в положении ON (вкл.) / по необходимости

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Предупредительное сообщение об отказе системы обогрева ПВД выдается, если система обогрева ПВД выключена, а также в случае отказа системы обогрева ПВД. Продолжительная работа системы обогрева ПВД на земле также может привести к индикации предупредительного сообщения об отказе системы обогрева ПВД. В этом случае данное сообщение указывает на срабатывание термореле, предотвращающего перегрев системы обогрева ПВД на земле, что не является признаком неисправности оборудования. После охлаждения система обогрева включается автоматически.

*В условиях обледенения:*

2. Подготовиться к отказу приборов измерения статического давления.  
3. Покинуть зону обледенения / см. раздел 3.12.4 «НЕПРЕДНАМЕРЕННОЕ ПОПАДАНИЕ В ЗОНУ ОБЛЕДЕНЕНИЯ».

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4B.4.9 STALL HT FAIL/OFF (отказ обогрева системы предупреждения о сваливании / обогрев системы предупреждения о сваливании выключен)**

<b>STAL HT FAIL</b>	Отказ обогрева системы предупреждения о сваливании.
<b>STAL HT OFF</b>	Обогрев системы предупреждения о сваливании выключен.

1. PITOT HEAT (обогрев ПВД) ..... убедиться, что находится в положении ON (вкл.)/по необходимости

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Предупредительное сообщение STAL HT OFF (обогрев системы предупреждения о сваливании выключен) выдается, если обогрев системы предупреждения о сваливании выключен. Сообщение STAL HT FAIL (отказ обогрева системы предупреждения о сваливании) выдается в случае отказа обогрева системы предупреждения о сваливании. Продолжительная работа обогрева системы предупреждения о сваливании на земле также может привести к индикации предупредительного сообщения об отказе обогрева системы предупреждения о сваливании. В этом случае данное сообщение указывает на срабатывание защитного термореле, предотвращающего перегрев устройства обогрева системы предупреждения о сваливании на земле, что не является признаком неисправности оборудования.

*В условиях обледенения:*

2. Ожидать отказа звуковой сигнализации предупреждения о сваливании.
3. Покинуть зону обледенения / см. раздел 3.12.4 «НЕПРЕДНАМЕРЕННОЕ ПОПАДАНИЕ В ЗОНУ ОБЛЕДЕНЕНИЯ».

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

Стр. 4B-20	Ред. 2 30 ноября 2009 г.	Док. № 7.01.15-E
------------	--------------------------	------------------

**4B.4.10 L/R AUXILIARY FUEL TANK EMPTY (левый/правый  
дополнительный топливный бак пуст) (если установлены  
дополнительные баки)**

<b>L/R AUX FUEL E</b>	Левый/правый дополнительный топливный бак пуст (отображается только в том случае, если выключатель AUX PUMP (насос дополнительного бака) установлен в положение ON (вкл.)).
-----------------------	---

Предупредительное сообщение об отсутствии топлива в дополнительном баке отображается в случае опорожнения дополнительного топливного бака при включенном топливном насосе дополнительного бака.

1. Топливный насос левого/правого  
дополнительного бака ..... выключить

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

#### 4В.4.11 STICK LIMIT (отказ ограничителя ручки управления)

<b>STICK LIMIT</b>	Отказ системы ограничения перемещения ручки управления (переменный ограничитель руля высоты).
--------------------	---

Момент срабатывания переменного ограничителя руля высоты зависит от положения рычагов управления двигателями. Система имеет два режима отказа, которые определяются следующим образом:

(a) Оба рычага управления двигателем находятся в положении, соответствующем мощности более приблизительно 20% НАГРУЗКИ:

#### **ВНИМАНИЕ**

Переменный ограничитель руля высоты не действует. Значительное ухудшение управляемости и пилотажных характеристик при сваливании самолета на больших углах атаки. Не допускать сваливания самолета в любой конфигурации.

(b) По крайней мере один рычаг управления двигателем находится в положении, соответствующем мощности менее приблизительно 20% НАГРУЗКИ:

#### **ВНИМАНИЕ**

Переменный ограничитель руля высоты действует постоянно, что вызывает уменьшение возможности максимального отклонения руля высоты «на себя». Это ведет к ухудшению работы руля высоты. В этом случае важно не допускать снижения воздушной скорости менее необходимого минимума  $v_{REF} = 84$  узла (приборная) во время захода на посадку, особенно в варианте загрузки с передней центровкой (см. раздел 4В.11).

#### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

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

#### **4В.4.12 CHECK GEAR (проверить шасси) (при наличии данной функции)**

<b>CHECK GEAR</b>	Шасси не выпущено полностью или не встало на замки.
-------------------	---

1. Шасси ..... выпустить / по необходимости

#### **ПРИМЕЧАНИЕ**

При наличии данной функции предупредительное сообщение CHECK GEAR (проверить шасси) выдается в том случае, если закрылки установлены в положение LDG (посадка) или один РУД находится в положении менее приблизительно 20% мощности, и шасси не выпущены или не встали на замки.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

#### **4B.4.13 LOI (недостаточная достоверность данных GPS)**

<b>LOI</b>	Достоверность данных GPS недостаточна для выполнения текущего этапа полета.
------------	---

##### **(a) При полете по маршруту, над океаном, в районе аэродрома и на начальном этапе захода на посадку**

В случае загорания сигнализатора LOI (недостаточная достоверность данных GPS) при полете по маршруту, над океаном, в районе аэродрома или на начальном этапе захода на посадку продолжать навигацию с использованием GPS-приемника комплекса G1000 или других резервных навигационных средств в зависимости от маршрута и этапа полета. При навигации по GPS необходимо каждые 15 минут проверять местоположение по приемнику VOR/ILS комплекса G1000 или другой навигационной системе, разрешенной для выполнения полетов по приборам (ППП).

##### **(b) Конечный этап захода на посадку**

В случае загорания сигнализатора LOI (недостаточная достоверность данных GPS) на конечном участке захода на посадку навигация по GPS прекращается.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**



**4B.4.14 AHRS ALIGNING – KEEP WINGS LEVEL (калибровка курсовертикали – установить крылья горизонтально)**

<b>AHRS ALIGN: Keep Wings Level</b>	Производится калибровка курсовертикали.
---	---

Держать крылья горизонтально, пользуясь показаниями резервного индикатора пространственного положения.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

## 4В.5 ОТКАЗЫ СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ЗАКРЫЛКАМИ

### Отказ индикации положения или привода

1. Положение ЗАКРЫЛКОВ ..... проверить визуально
2. Воздушная скорость ..... удерживать в пределах белого сектора  
(не более 111 узлов (приборная))
3. Переключатель FLAPS  
(переключатель управления  
закрылками) ..... проверить все положения повторно

### Измененная процедура захода на посадку в зависимости от доступного положения закрылков

#### ПРИМЕЧАНИЕ

Величину посадочной дистанции с закрылками в  
нештатном положении см. в разделе 5.3.10  
«ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ».

- (a) *Доступно только положение UP (закрылки убраны):*

Воздушная скорость ..... не менее 86 узлов (приборная)

Совершить посадку с нулевым углом захода, регулируя горизонтальную  
скорость и скорость снижения самолета при помощи РУД.

- (b) *Доступно только положение APP (заход на посадку):*

Воздушная скорость ..... не менее 84 узлов (приборная)

Совершить посадку с нулевым углом захода, регулируя горизонтальную  
скорость и скорость снижения самолета при помощи РУД.

- (c) *Доступно только положение LDG (посадка):*

Выполнить нормальную посадку.

## КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

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

## **4В.6 ОТКАЗЫ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ РЕГУЛИРОВКИ ПЕДАЛЕЙ РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ**

Нарушение электрической регулировки педалей руля направления  
(дополнительное оборудование, ОАМ 42-070)

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Предохранитель регулировки педалей руля направления  
расположен под соответствующим переключателем, на  
задней стенке ниши для ног.

1. Предохранитель ..... извлечь

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

## **4В.7 ОТКАЗЫ ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ**

### **4В.7.1 НЕПРЕРЫВНАЯ РАБОТА ГИДРАВЛИЧЕСКОГО НАСОСА**

1. Индикаторные лампы шасси ..... проверить
2. Подготовиться к ручному выпуску шасси. См. раздел 3.9.2 «РУЧНОЙ ВЫПУСК ШАССИ».

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Возможен самопроизвольный выпуск шасси в результате падения давления в гидравлической системе. Учесть увеличение лобового сопротивления, ведущее к ухудшению летных характеристик, увеличению расхода топлива и уменьшению дальности полета.

После посадки провести внеплановое техническое обслуживание.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

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

#### **4В.7.2 ОТКАЗ ГИДРАВЛИЧЕСКОГО НАСОСА**

1. Индикаторные лампы шасси ..... проверить
2. Подготовиться к ручному выпуску шасси. См. раздел 3.9.2 «РУЧНОЙ ВЫПУСК ШАССИ».

#### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Возможен самопроизвольный выпуск шасси в результате падения давления в гидравлической системе. Учесть увеличение лобового сопротивления, ведущее к ухудшению летных характеристик, увеличению расхода топлива и уменьшению дальности полета.

После посадки провести внеплановое техническое обслуживание.

#### **КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

## **4В.8 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ ОТ ВНЕШНЕГО ИСТОЧНИКА ПИТАНИЯ**

### **4В.8.1 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, регулируемые спинками (при наличии), дверьми и аварийными выходами и информировать их о запрете курения.

3. Задняя дверь ..... закрыта и заперта
4. Передняя часть фонаря ..... в положении 1 или 2 («зазор для охлаждения»)
5. Педали руля направления ..... отрегулированы; если установлена ручная регулировка положения педалей, проверить правильную фиксацию
6. Привязные ремни ..... все ремни надеты и застегнуты
7. Рычаг управления двигателем ..... в положении IDLE (малый газ)
8. Стояночный тормоз ..... затянуть
9. Главный выключатель БРЭО  
(AVIONIC MASTER) ..... в положении OFF (выкл.)
10. Переключатель управления шасси .. в положении DOWN (выпущено)
11. Переключатель VOTER  
(переключатель блоков управления  
двигателем) ..... в положении AUTO (автоматически)
12. ГЕНЕРАТОРЫ ..... в положении ON (вкл.)
13. ELECT. MASTER (главный выключатель  
электрооборудования) ..... в положении OFF (выкл.)
14. Выключатель ENGINE MASTER  
(главный выключатель двигателя) .. в положении OFF (выкл.)
15. ВОЗДУШНЫЙ ВИНТ ..... проверить, очистить
16. Внешний источник питания ..... подключить

**СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ**

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

## ВНИМАНИЕ

При включении внешнего источника питания 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.

## ПРИМЕЧАНИЕ

При включении внешнего источника питания происходит включение всего электрооборудования, подключенного к левой и правой главным шинам.

17. 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. 17.

## КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

#### **4В.8.2 ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ**

1. Проблесковые огни  
(проблесковый световой маяк) ..... ON (вкл.)
2. Топливные насосы левый/правый ..... в положении OFF (выкл.)
3. ELECT. MASTER (главный  
выключатель электрооборудования) .. ON (вкл.)
4. Выключатель ENGINE MASTER  
(главный выключатель двигателя) ..... ON (вкл.) (левая сторона)
5. 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.

6. 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):*

7. КЛЮЧ ЗАЖИГАНИЯ ..... привести в положение START L  
(запуск левого двигателя) / после  
запуска двигателя отпустить ключ.

**СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ**

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





## 4В.9 УДАР МОЛНИИ

1. Воздушная скорость ..... как можно более низкая,  
не превышать  $V_O$  (см. раздел 2.2)
2. Надежно удерживать органы управления самолетом
3. Автопилот ..... отключить (проверить)
4. Основной пилотажный индикатор /  
резервные приборы ..... периодически проверять
5. Продолжить полет на скорости VMC (минимальная скорость управления при  
одном отказавшем двигателе)
6. Совершить посадку на ближайшем пригодном для этого аэродроме

### ВНИМАНИЕ

По причине возможного повреждения самолета выполнять следующие указания:

- Избегать полного или резкого перемещения рулевых поверхностей.
- Избегать воздействия на планер высоких перегрузок.
- Избегать возникновения больших углов рыскания.
- Всеми возможными способами избегать попадания в турбулентность (например, образования турбулентности с подветренной стороны самолета).
- Не допускать попадания в районы фактического или прогнозируемого обледенения.
- Выдерживать скорость VMC (минимальная скорость управления при одном отказавшем двигателе).

### КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

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

## **4В.10 ОТКАЗЫ СИСТЕМЫ АВТОПИЛОТА**

### **4В.10.1 ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТОПИЛОТА (мигание желтого светосигнализатора АР (автопилот) на основном пилотажном индикаторе)**

1. Выключатель AP DISC  
(отключение автопилота) . . . . . **НАЖАТЬ И ОТПУСТИТЬ**  
(для выключения звуковой  
сигнализации отключения)
2. Продольная балансировка . . . . . при необходимости  
перебалансировать самолет  
при помощи колеса управления  
триммером

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Отключение автопилота может сопровождаться загоранием на основном пилотажном индикаторе красного светосигнализатора РТСН (тангаж) или ROLL (крен), указывающего на соответствующую ось управления, по которой произошел отказ. Повторное включение автопилота невозможно до погасания этих сигнализаторов.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4В.10.2 УСТРАНЕНИЕ ПРЕВЫШЕНИЯ МАКСИМАЛЬНОЙ РАБОЧЕЙ  
СКОРОСТИ АВТОПИЛОТА (загорание желтого  
светосигнализатора MAXSPD (максимальная скорость) на  
основном пилотажном индикаторе)**

1. Рычаг управления двигателем . . . . . уменьшить установку мощности

*После устранения превышения максимальной скорости:*

2. Автопилот . . . . . выбрать РЕЖИМ УПРАВЛЕНИЯ  
В ВЕРТИКАЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ  
(при необходимости)

**ПРИМЕЧАНИЕ**

В режиме устранения превышения максимальной скорости подается команда на увеличение угла тангажа для уменьшения скорости самолета до максимальной рабочей скорости автопилота (180 узлов (приборная)) или ниже этого значения. Устранение превышения максимальной скорости не осуществляется в режимах выдерживания высоты (ALT) и полета по глассаде (GS).

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4В.10.3 ПРОПАДАНИЕ СИГНАЛА ИСТОЧНИКА НАВИГАЦИОННОЙ  
ИНФОРМАЦИИ (мигание желтого светосигнализатора VOR, VAPP  
(заход на посадку по VOR), GPS или LOC (курсовой радиомаяк) на  
основном пилотажном индикаторе)**

**ПРИМЕЧАНИЕ**

При пропадании сигнала источника навигационной информации во время использования автопилотом этого сигнала автопилот переводит самолет в режим горизонтального полета без крена (ROL).

1. Автопилот . . . . . выбрать режим HDG (полет по курсу) на панели управления
2. Источник навигационной информации . . . . . выбрать исправный источник навигационной информации
3. Автопилот . . . . . выбрать режим NAV (навигация) на панели управления

*При пропадании сигнала источника навигационной информации во время захода на посадку по приборам:*

4. Схема ухода на второй круг . . . . . ВЫПОЛНИТЬ (по ситуации)
- ,
- ,

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4В.10.4 НЕИСПРАВНОСТЬ СИСТЕМЫ АВТОПИЛОТА (загорание желтого светосигнализатора ←AIL (элероны←), →AIL (элероны→), ↑ELE (PB↑), ↓ELE (PB↓), ←RUD (PH←) или →RUD (PH→) на основном пилотажном индикаторе)**

При загорании сигнализатора ↑ELE (PB↑) или ↓ELE (PB↓):

**ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**

Запрещается пересиливать автопилот при неисправности управления по тангажу: в этом случае сервомеханизмы автопилота действуют в направлении, противоположном командам пилота, что ведет к отклонению триммера канала тангажа в направлении, противоположном заданному командами пилота, существенной разбалансировке самолета и возникновению больших усилий на ручке управления после отключения автопилота.

**ВНИМАНИЕ**

Необходимо быть готовым к возникновению постоянных значительных усилий на органах управления в направлении, указанном стрелкой на сигнализаторе. Например, «стрелка вниз» указывает на возникновение значительного усилия при отклонении ручки в направлении пикирования после отключения автопилота.

**ПРИМЕЧАНИЕ**

Кратковременное загорание (на 5 с и менее) световых сигнализаторов ↑ELE и ↓ELE во время конфигурирования или при значительном изменении воздушной скорости не является признаком неисправности.

*Если сигнализация не гаснет:*

1. Выключатель AP DISC  
(отключение автопилота) . . . . . **НАЖАТЬ И УДЕРЖИВАТЬ,**  
надежно удерживая ручку  
управления

**СМ. ПРОДОЛЖЕНИЕ**

2. Пространственное  
положение самолета . . . . . удерживать / восстановить управление  
самолетом, при необходимости  
пользоваться резервным авиагоризонтом
3. Продольная балансировка . . . . . при необходимости перебалансировать  
самолет при помощи колеса управления  
триммером
4. Предохранитель AUTOPILOT  
(автопилот) . . . . . ВЫТЯНУТЬ
5. Выключатель AP DISC  
(отключение автопилота) . . . . . ОТПУСТИТЬ

### ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

Запрещается повторное включение автопилота и использование электросистемы ручного управления триммером в случае неисправности автопилота, системы автоматического триммирования или неисправности электросистемы ручного управления триммером до устранения причины неисправности.

### КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

При загорании сигнализаторов →AIL (элероны→), ←AIL (элероны←)или →RUD (РН→), ←RUD (РН←):

1. Триммер руля направления . . . . . УБЕДИТЬСЯ, что шарик указателя скольжения расположен по центру, при необходимости сбалансировать самолет

### ПРИМЕЧАНИЕ

Соблюдать ограничение по максимальной разности массы топлива в баках.

### КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ

*Если сигнализация не гаснет:*

2. Ручка управления . . . . . НАДЕЖНО УДЕРЖИВАТЬ  
двумя руками

### **ВНИМАНИЕ**

Необходимо быть готовым к возникновению постоянных усилий на органах управления в направлении, указанном стрелкой на сигнализаторе. Например, загорание сигнализатора →AIL указывает на возникновение постоянного усилия при отклонении ручки в направлении, соответствующем опусканию правого крыла; загорание сигнализатора →RUD указывает на возникновение постоянного усилия при отклонении руля направления вправо после отключения автопилота.

3. Выключатель AP DISC  
(отключение автопилота) . . . . . НАЖАТЬ
4. Автопилот . . . . . ВКЛЮЧИТЬ, если поперечная  
балансировка восстановлена
- :
- :

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**



#### 4В.10.5 МИГАЮЩИЕ ЖЕЛТЫЕ СИГНАЛИЗАТОРЫ РЕЖИМОВ

##### ПРИМЕЧАНИЕ

При нештатном выходе из заданного режима работы (не по команде пилота и не в результате штатного переключения режимов работы автопилота) на основном пилотажном индикаторе начинает мигать желтый сигнализатор режима, из которого вышел автопилот. При нештатном выходе из заданного режима система переключается в режим, установленный по умолчанию для соответствующей оси управления (ROL (крен) или PIT (тангаж)). Через 10 с загорается зеленый светосигнализатор нового режима (PIT (тангаж) или ROL (крен)).

Нештатный выход из заданного режима управления в вертикальной плоскости (FLC (изменение эшелона), VS (выдерживание вертикальной скорости), ALT (выдерживание высоты), GS (полет по глиссаде)):

1. Кнопки выбора режима автопилота . . . . . выбрать другой режим управления в вертикальной плоскости

*При заходе на посадку по приборам:*

2. Автопилот . . . . . ОТКЛЮЧИТЬ и продолжить полет вручную или выполнить уход на второй круг

Нештатный выход из заданного режима управления в горизонтальной плоскости (HDG (выдерживание курса), NAV (навигация), GPS, LOC (курсовой радиомаяк), VAPP (заход на посадку по VOR), BC (заход на посадку с обратным курсом)):

1. Кнопки выбора режима автопилота . . . . . выбрать другой режим управления в горизонтальной плоскости

*При заходе на посадку по приборам:*

2. Автопилот . . . . . ОТКЛЮЧИТЬ и продолжить полет вручную или выполнить уход на второй круг

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

#### **4В.10.6 ВЛИЯНИЕ ОТКАЗОВ ЭЛЕМЕНТОВ СИСТЕМЫ G1000 НА РАБОТУ АВТОПИЛОТА**

<b>Отказ элементов системы G 1000</b>	<b>Влияние на работу автопилота</b>
Курсовертикаль	Происходит отключение автопилота; автопилот, демпфер рыскания и командный пилотажный прибор не работают. Электросистема ручного управления триммером работает.
Функция курса курсовертикали	Отключения автопилота не происходит; работа в режиме HDG (полет по курсу) невозможна.
Многофункциональный индикатор	Отключения автопилота не происходит; автопилот работает в ограниченном режиме.
Основной пилотажный индикатор	Происходит отключение автопилота; автопилот и командный пилотажный прибор не работают. Электросистема ручного управления триммером работает.
Блок GIA 1	Происходит отключение автопилота; автопилот, командный пилотажный прибор и электросистема ручного управления триммером не работают.
Блок GIA 2	Происходит отключение автопилота; автопилот и электросистема ручного управления триммером не работают. Командный пилотажный прибор работает.
Блоки GPS 1 и 2	Автопилот и командный пилотажный прибор работают только в режимах навигации (LOC (курсовой радиомаяк), BC (заход на посадку с обратным курсом), VOR, VAPP (заход на посадку по VOR)) с пониженной точностью.
Вычислитель воздушных параметров	Происходит отключение автопилота; автопилот не работает. Командный пилотажный прибор работает, кроме режимов, требующих наличия воздушных параметров (ALT (выдерживание высоты), VS (выдерживание вертикальной скорости), FLC (изменение эшелона)). Электросистема ручного управления триммером работает.

## **4В.11 ПОСАДКА С ВЫСОКОЙ ПОСАДОЧНОЙ МАССОЙ**

### **ВНИМАНИЕ**

Жесткая посадка с посадочной массой, превышающей максимальную посадочную массу, может привести к повреждению шасси.

### **ПРИМЕЧАНИЕ**

Посадка с массой от 1805 кг (3979 фунтов) до 1900 кг (4189 фунтов) допускается. Такая посадка считается нештатной эксплуатационной процедурой. Проведение проверки после жесткой посадки требуется только после фактической жесткой посадки, вне зависимости от фактической посадочной массы.

Выполнить заход на посадку в соответствии с разделом 4А.6.11.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**

**4В.12 L/R AUX FUEL TRANSFER FAIL (нарушение перекачки топлива в левый/правый бак) (ЕСЛИ УСТАНОВЛЕНЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ БАКИ)**

*Если при перекачке топлива количество топлива в основном баке не увеличивается:*

1. ВЫКЛЮЧИТЬ оба НАСОСА ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ БАКОВ.
2. Убедиться, что топливный насос левого/правого бака ВЫКЛЮЧЕН.

**ВНИМАНИЕ**

Разбалансировка дополнительных баков разрешается, если разность топлива в основных баках составляет менее 1 ам. галл. (3,8 л).

3. Проверить разность количества топлива в основных баках; для поддержания разности количества топлива в левом и правом баках в пределах 1 ам. галл. (3,8 л) перейти в режим CROSSFEED (кольцевание).
4. ВКЛЮЧИТЬ оставшийся топливный насос дополнительного бака (установить выключатель AUX PUMP в положение ON (вкл.)).
5. Для поддержания разности количества топлива в левом и правом баках в пределах 1 ам. галл. (3,8 л) перейти в режим кольцевания.

**КОНЕЦ КОНТРОЛЬНОЙ КАРТЫ**