

## 窗户 — 驾驶舱固定窗户 — 1 号窗户

### 概况

1 号窗户由多层构成，中间层为塑料，塑料两侧为玻璃。窗户在有无加热的情况下都可以抵抗鸟的撞击。

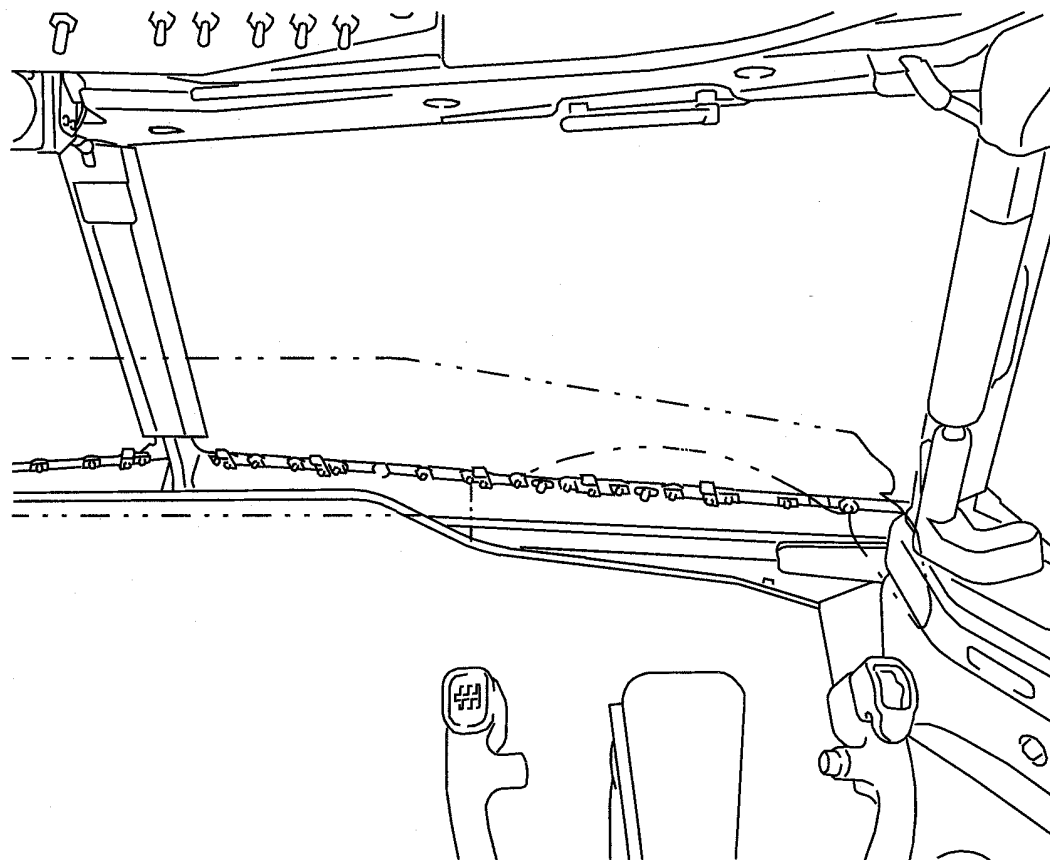
内层的玻璃比外层的玻璃厚。内层是主要的结构件。它承担飞机内部的压力负载。

乙烯基玻璃为第二层结构。它也是一个防失效结构，如果内层玻璃破裂，它防止碎片飞散。

外层玻璃不是结构件。外层玻璃为一坚硬耐磨的刚性表面。外层玻璃表面有憎水涂层，提高了在雨天的透视性。

外层玻璃的内表面有一层导体薄膜，用于窗户的电加热防冰和除雾。汇流条连接在窗户的上下边缘，和导体薄膜相通，并连接到电气接线柱上。

警告：在 1 号窗户上工作时要小心。自耦变压器的输出电压是 250—350V。会引起人员伤害。



(图示为右侧窗户)

窗户 — 驾驶舱固定窗户 — 1号窗户

有效性  
YE201

56—11—00

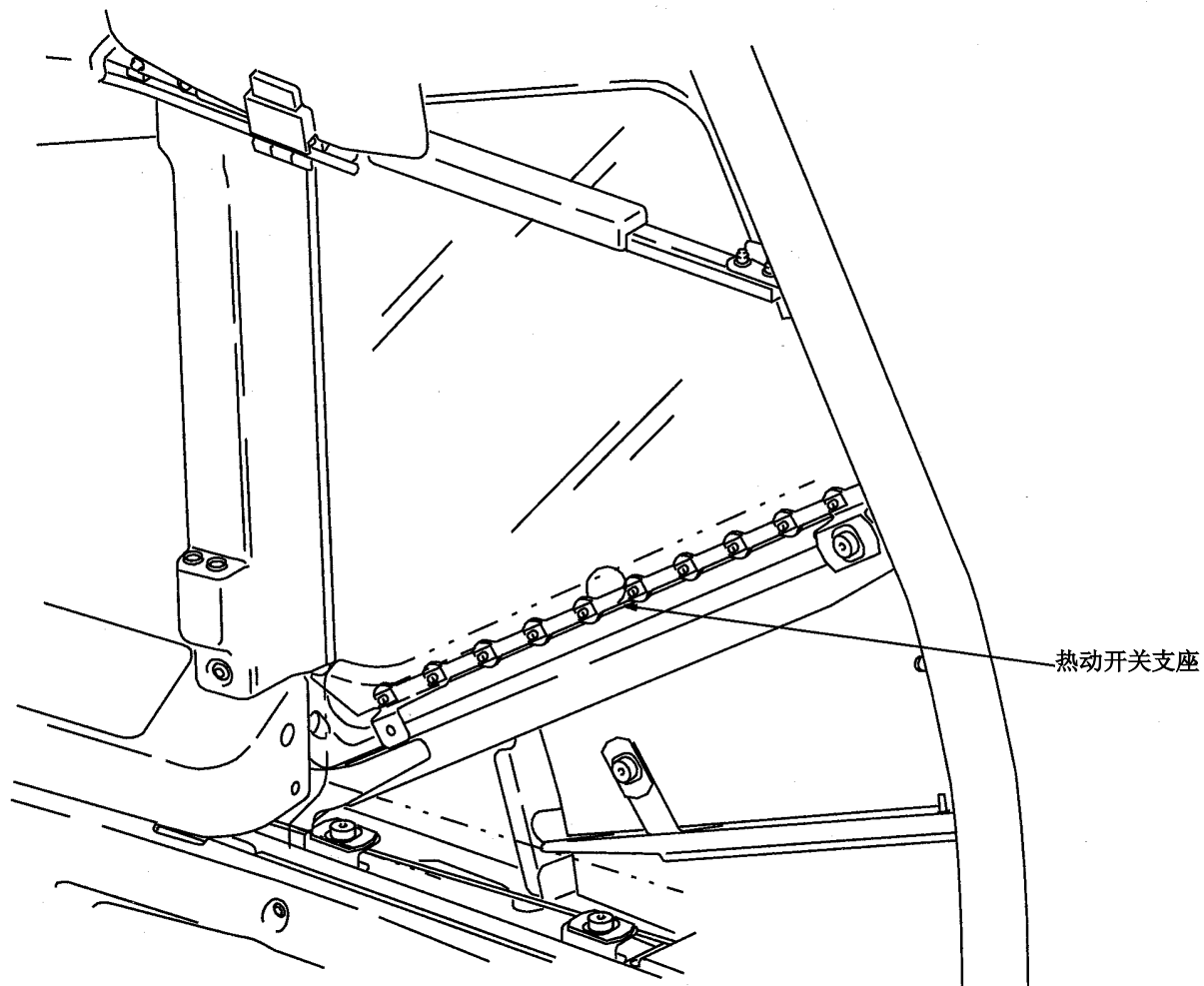
## 窗户 — 驾驶舱固定窗户 — 3 号窗户

### 概况

3 号窗户有两层弹性乙烯基玻璃。一个酚醛胶片在两层玻璃中间。胶片由压力敏感带粘贴在玻璃的周边上,该带还用作空气密封带。酚醛胶片还有一个绝缘腔防止窗户的内表面的起雾。在内层玻璃的上方前角有一个小洞。任何时候,该小洞都必须打开,使空气间隔内的空气压力和机舱内的压力相等。

警告: 在 3 号窗户上工作时要小心。自耦变压器的输出电压是 250—350V。会引起人员伤害。

窗户有一个热动电门支座。必须和玻璃上的热动电门对齐。



驾驶舱 3 号窗户  
(图示为右侧窗户)

窗户 — 驾驶舱固定窗户 — 3 号窗户

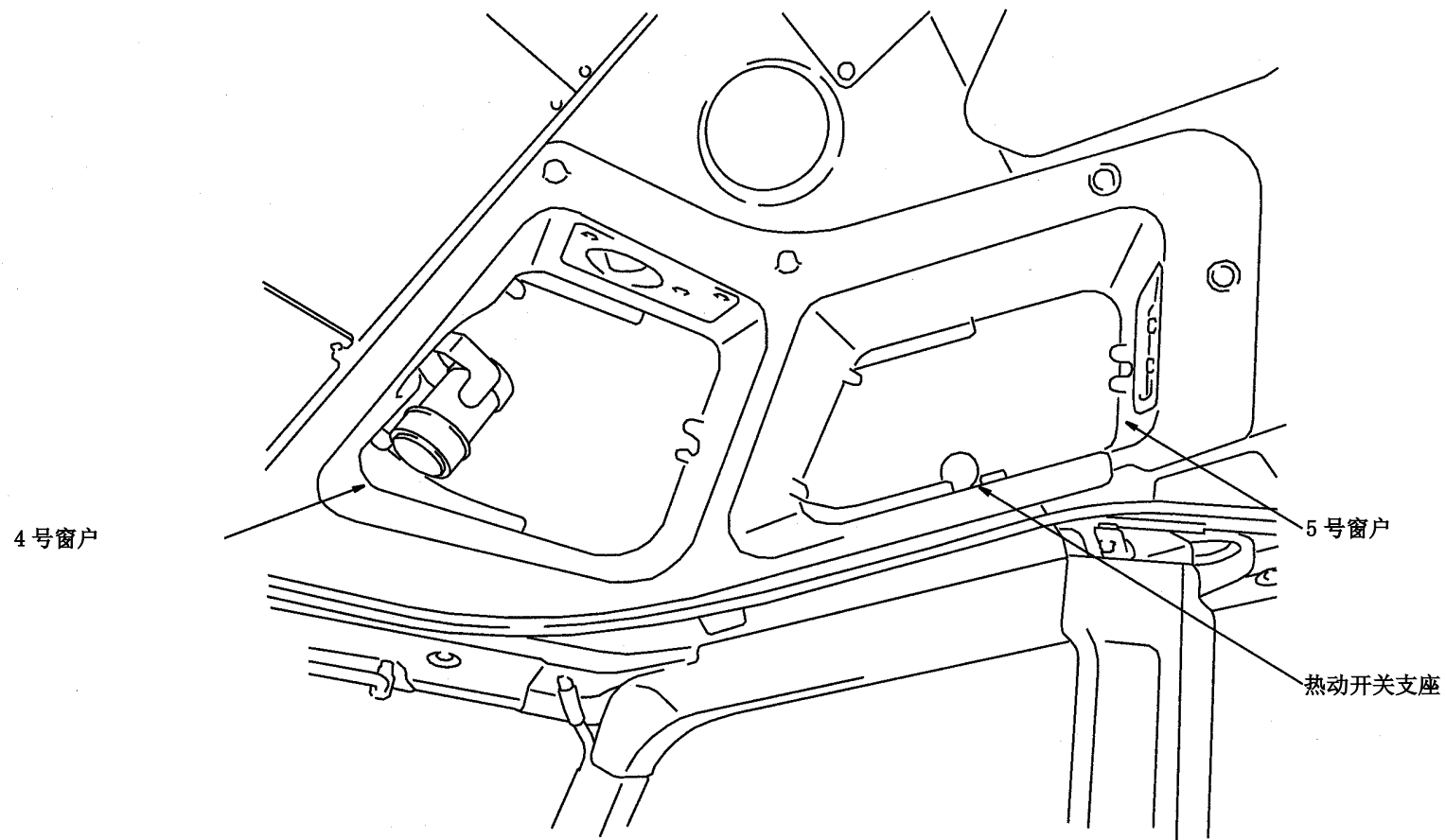
## 窗户 — 驾驶舱固定窗户 — 4 号和 5 号窗户

### 概况

4 号和 5 号窗户几乎一样。它们由两层玻璃以及夹在它们中间的聚乙烯丁醛玻璃的组成。

4 号窗户另有一层乙烯基玻璃迭加在内层玻璃的内层表面, 防止鸟撞击驾驶舱玻璃碎片飞散。内层的乙烯基玻璃不是结构件。

在外层玻璃的内表面有一条导电胶带, 用于窗户的电加热防冰和除雾。



窗户 — 驾驶舱固定窗户 — 4号和5号窗户

有效性  
YE201

56—11—00

