

舱门—登机门—介绍

位置

前登机门在飞机前机身左侧。

概况描述

前登机门是飞机上最大的舱门。

前登机门是一个嵌入式舱门。舱门有下列部件：

- 中间门组件
- 上门板
- 下门板

舱门内表面盖有衬里。

中间门组件在其底部安装有紧急逃生滑梯。

中间门组件有一个窗口。

舱门控制机构

从飞机内部或外部都可以开、关舱门。可以进行人工操作。使用控制手柄给舱门开锁。

当把手柄转到打开位时，舱门内部的机械机构完成下列工作：

- 拔出舱门锁销杆
- 向内折叠舱门门板
- 舱门铰链边缘向内侧移到翻起位。

然后将舱门推出舱门门框，到完全打开位置。使用辅助手柄进行这项操作。

上部铰链上的锁定机构将舱门锁在完全打开位置。

关闭舱门时，首先松开铰链锁，然后进行与开门操作相反的操作。

当舱门关闭时，舱门上的导引锁销与门框上的导销轨道使舱门与门框对齐。

舱门支撑

当飞机没有增压时，铰链支撑舱门。

当飞机增压时，舱内压力将舱门稍微向外推，导致发生下列动作发生：

- 舱门密封垫被压缩
- 舱门止动销与门框止动装置接触，这样可将舱门上的压力传递到舱门门框结构上
- 舱门铰链不受负荷。

舱门—登机门—介绍

舱门密封垫:

- 舱门边缘密封垫（V 型和管型密封垫）
- 舱门铰链密封垫（膜片型密封垫）

舱门排水

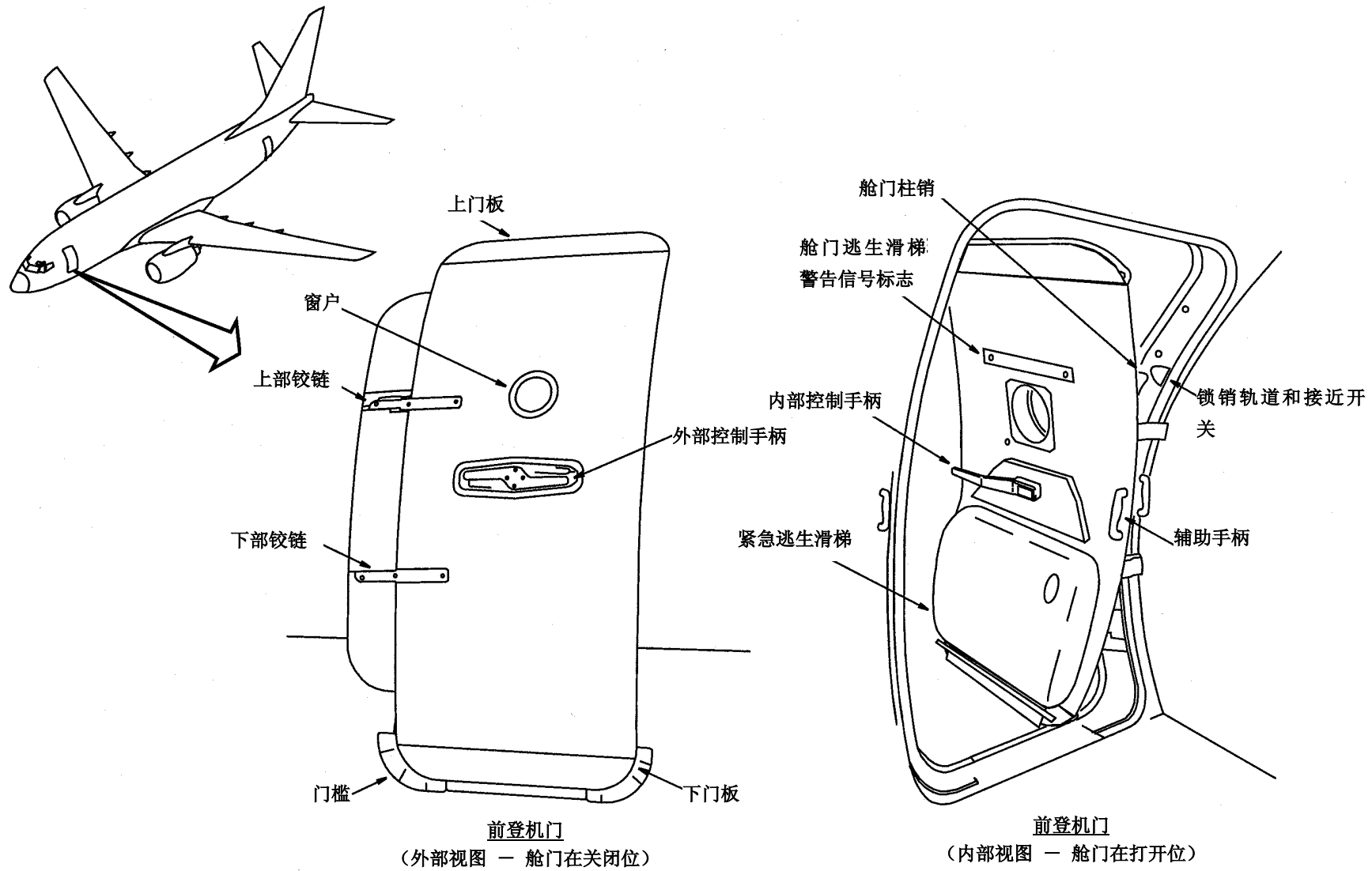
舱门结构内部有排水通道。舱门排水到舱门门框的门槛处。然后通过机身底部的水囊排出机外。

舱门警告

前登机门和舱门警告系统有一个接口。在靠近上部锁销轨道的舱门上有一个接近电门组件。

接近电门感应舱门锁销杆的位置。当舱门锁上时，可使 P5 面板上的警告灯熄灭。

在窗上方的舱门衬里上有一个桔色的信号标志。当逃生滑梯处于预位时，人工将它固定在窗上。以便向飞机外部的人指示滑梯已处于预位。



舱门—登机门—介绍

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—衬里和保温层

目的

前舱门衬里和保温层有下列功能：

- 使舱门美观，表面易于清洁
- 隔热
- 隔音

概况描述

舱门衬里和保温层是一块复合材料板。

衬里板材为多层压合板，表面层是 **tedlar** 材料。

在衬里板材的外表面有一层保温材料做成的毯子。粘扣固定带将保温材料固定在衬里上。

下列的固定装置将衬里和保温层固定在门上：

- 螺钉（在衬里板材上）
- 尼龙螺母（衬里板材顶部和底部边缘）

在衬里板材的上部为窗开有孔，并有一块遮光板。

在衬里板材和保温层的下部也开有孔，这是为了在门的专用固定点上安装逃生滑梯。

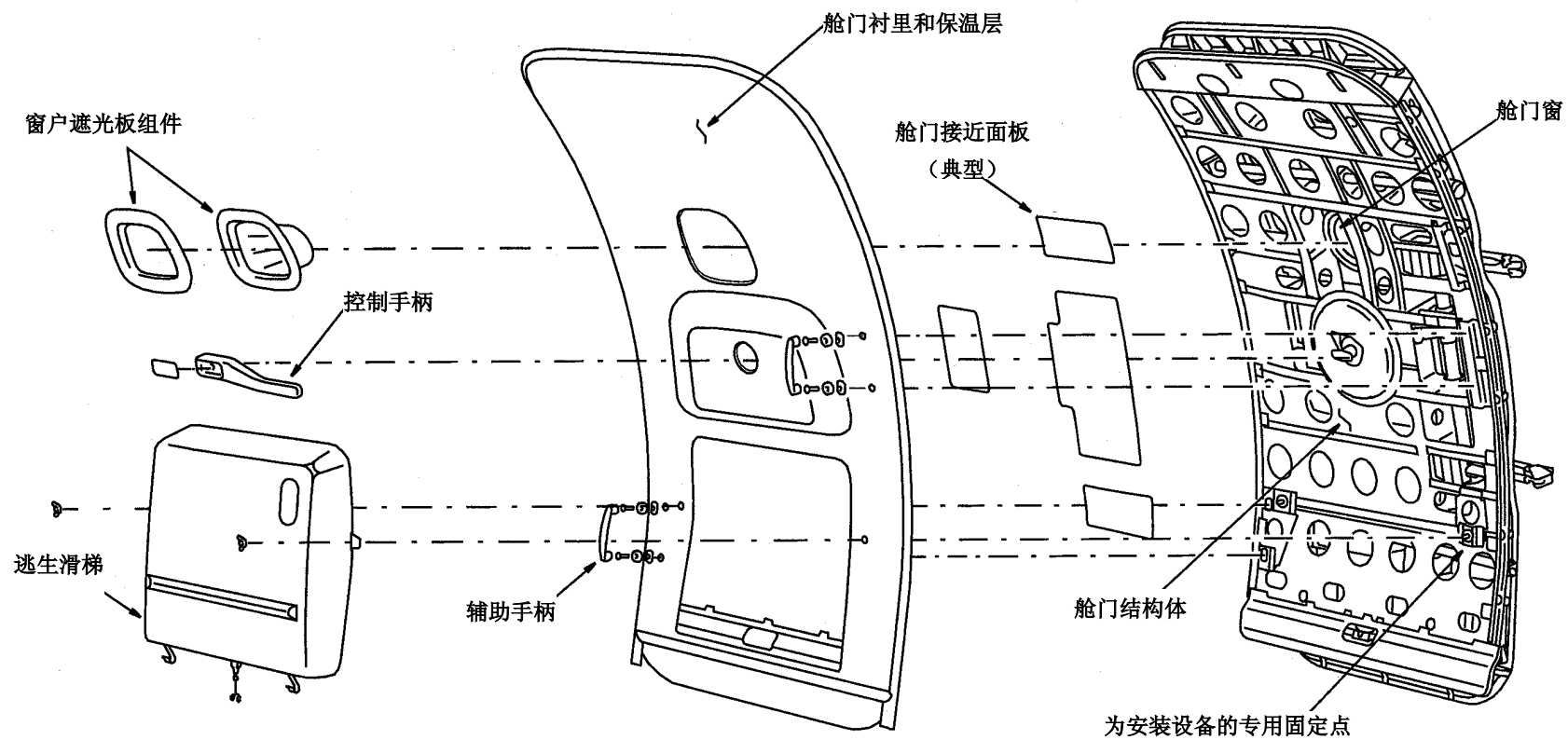
培训知识点

为了检查和润滑门内部的部件，必须将舱门衬里和保温层板以及舱门接近面板拆下。

在拆下舱门衬里和保温层板之前，必须先拆下舱门下列部件：

- 紧急逃生滑梯
- 舱门辅助手柄（2）
- 控制手柄

拆下舱门窗时，不必拆下衬里和保温层板。



注意：图示为前登机门，其他门同样。

舱门—登机门—衬里和绝缘体

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—手柄机构

空白页

52—10—00—003 Rev 1 01/29/2001

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—手柄机构

目的

手柄机构有下列功能：

- 将舱门由关闭并上锁的位置移到翻起打开位置
- 将舱门由翻起打开位置移到关闭并上锁的位置

位置

手柄机构在内部控制手柄和外部控制手柄之间。

具体说明

手柄机构有下列主要部件：

- 内部和外部控制手柄
- 凸轮盘
- 舱门锁曲柄和凸轮滚柱摇臂
- 舱门翻起曲柄和凸轮滚柱摇臂
- 舱门锁曲柄和推杆
- 舱门翻起曲柄和推杆
- 舱门铰链和扭矩管
- 上、下门闩，推杆和止动杆
- 相关的轴、轴承、止动器，弹簧和紧固件。

功能介绍

人工操纵舱门手柄机构。

内部手柄转动凸轮盘。

外部手柄平齐埋入舱门外表面的凹处。由弹簧预载保持在此位置。当将外部手柄从凹处拉出时，一个手柄花键轴将和凸轮盘啮合。此时，手柄可转动凸轮盘。

凸轮盘有两个凸轮导轨。一个导轨引导舱门锁滚柱摇臂。另一个引导舱门翻起滚柱摇臂。

当凸轮盘向舱门打开方向转动，会引起下列动作发生：

- 舱门开锁，门闩折起
- 舱门移动到翻起打开位置

凸轮盘向打开方向最初的转动使开锁滚柱摇臂快速的升起到到凸轮的高点。这样，滚柱摇臂旋转，和它啮合的门锁曲柄也旋转。门锁曲柄通过推杆传递这个运动到舱门锁定机构和门闩。使舱门开锁，折起舱门门闩。当凸轮盘继续转动，将不再转动门锁滚柱摇臂。这是因为门锁滚柱摇臂始终在凸轮最高点。

凸轮盘向打开方向最初的转动不会转动翻起滚柱摇臂，因为这时它处于凸轮的低点。当凸轮盘继续转动，会使翻起滚柱摇臂升起到凸轮的高点。这样，会转动翻起滚柱摇臂，以及和它啮合的翻起曲柄。翻起曲柄推杆传递这个运动到舱门扭矩管。使舱门移动到翻起打开位置。

舱门—登机门—手柄机构

当舱门在翻起打开位置，凸轮盘到达了它行程的终点。在手柄上再用力也不会再引起转动。从这时起，应该人工用辅助手柄将舱门推出门框。

当凸轮盘向舱门关闭的方向转动，连杆机构的工作相同，只是方向相反：

- 舱门由翻起打开位置移到关闭位置
- 舱门门板打开，舱门锁上。

门板上的止动杆不是舱门门板驱动机构的一部分。止动杆支撑门板，承受门板上的压力载荷。

工作显示

在舱门上部铰链导轨上安装有一个接近传感器。给舱门警告系统提供信号。当舱门没有固定（没有锁定），传感器使 P5 面板上的前登机门警告灯点亮。

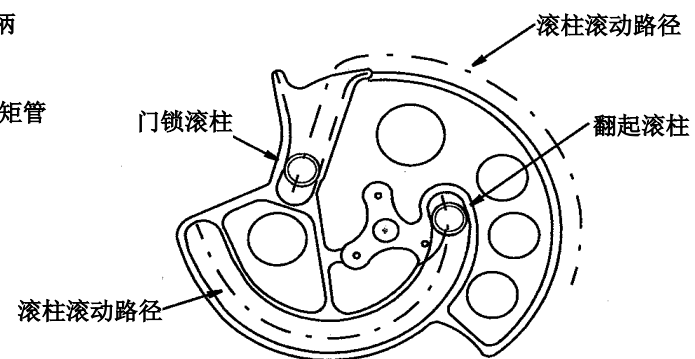
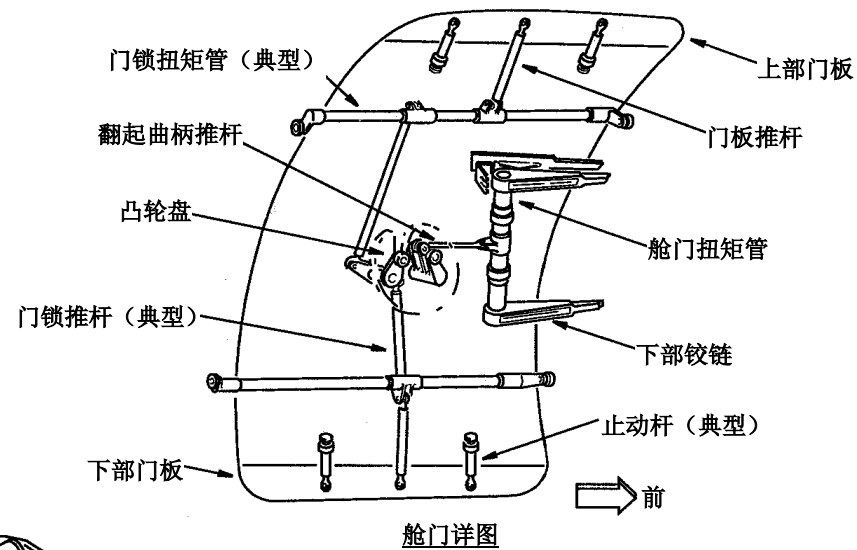
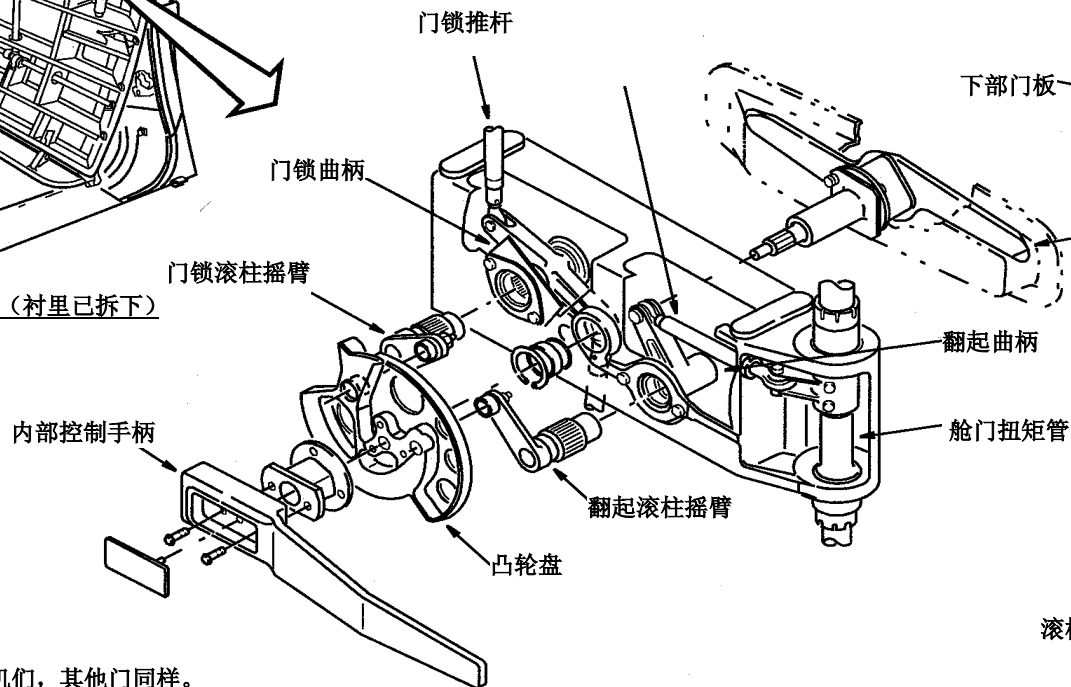
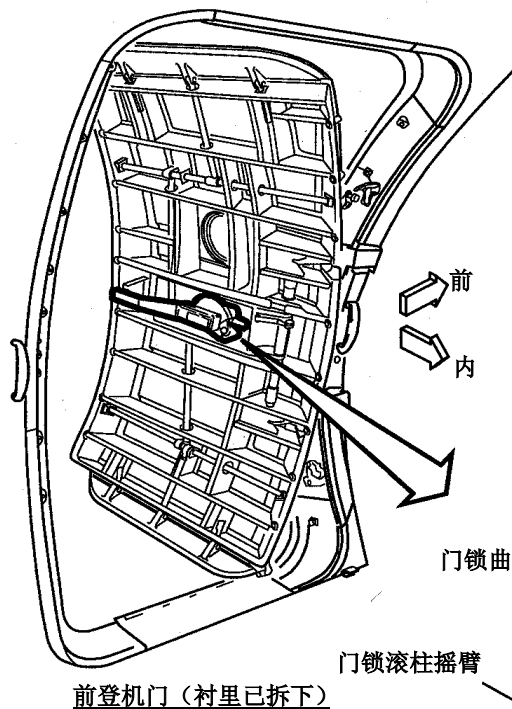
培训知识点

作用在控制手柄上开、关舱门的力不是很大。如果需要很大的力，说明舱门有故障或程序有错误。

如果舱门不能很容易的关闭和上锁，可能是间隙有问题。确保舱门—门框之间没有异物。填充折叠不正确的逃生滑梯肋带可能被夹在舱门和门框之间。

如果飞机已增压，正确安装配备的舱门不会开锁。这是因为舱门要开锁的话，必须克服舱内的压力。舱门门板上的压力有它的机械优点，可防止开锁。

从翻起位置，用辅助手柄将舱门推出门框。不要使用控制手柄推拉舱门，这样会使舱门门枢受力过大。



注意: 图示为前登机门, 其他门同样。

受柄机构详图
舱门—登机门—手柄机构

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—引导、锁定和止动装置

空白页

52—10—00—004 Rev 0 09/09/1998

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—引导、锁定和止动装置

目的

在舱门关闭摆动过程中，舱门引导装置使舱门的后部门缘和门框对齐。

当飞机没有增压时，舱门锁销使舱门保持在关闭位置。

当飞机增压后，舱门止动装置将压力负荷从舱门上传递到门框上。

位置

舱门引导、锁定和止动装置位于舱门的边缘和门框上。

舱门引导装置—概况描述

舱门引导机构有下列两个零件：

- 舱门的后部边缘有一个导引杆
- 在门框后部的后部边缘一个导轨座

导轨座引导导引杆。在舱门关闭过程中引导舱门的后部。使舱门门锁和止动杆和它们在门框上的配合机构对齐。

舱门锁定装置—概况描述

舱门上有四个锁定机构。每个锁定机构有下列两个零件：

- 在舱门上有一个锁柱
- 在门框上有一个锁轨座

当转动舱门手柄，舱门锁柱在锁定扭矩管带动下转动。当舱门关闭且锁定，舱门锁柱位于门框上的锁轨座内。

舱门门锁为过定中机构它完成下列功能：

- 压缩舱门密封垫
- 保持舱门在关闭位置（在飞机没有增压时）
- 一个锁销触发舱门警告传感器

在飞机增压时，压力载荷使舱门稍微向外移动。这样会完成下列功能：

- 压缩舱门密封垫
- 卸掉舱门锁定装置上的载荷
- 舱门止动杆座入止动座内，将舱门的压力载荷传递到其上。

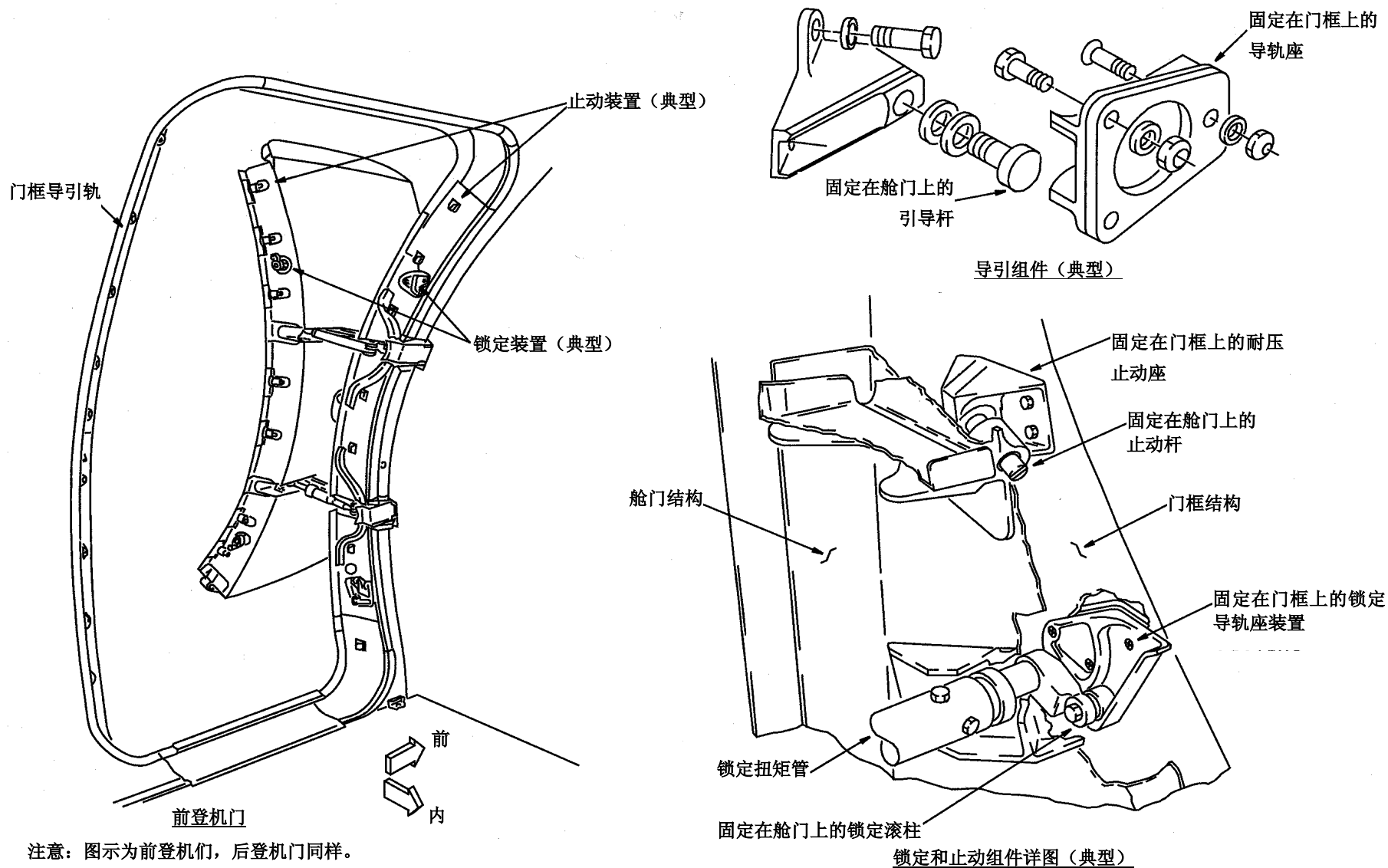
舱门止动装置—概况描述

每个舱门的止动装置有下列零件：

- 固定在舱门上的可调节的带锁丝的销子
- 固定在门框上的耐压止动座

舱门—登机门—引导、锁定和止动装置

当飞机没有增压时，在舱门止动销和门框之间有少量的间隙。飞机增压后，舱门稍微向外移动。这样，使舱门止动销和门框上的止动座相接触。止动销将压力负荷从舱门传递到门框上。



有效性
YE201

舱门—登机门—引导、锁定和止动装置

52—10—00

舱门—登机门—前登机门扭矩管

目的

舱门扭矩管有下列功能：

- 给舱门和铰链结构上的支撑
- 给舱门和铰链提供一个旋转轴
- 给舱门翻起曲柄推杆提供一个承受反力的结构件（只对舱门扭矩管有效）
- 给辅助弹簧提供一个承受反力的结构件（只对门框扭矩管有效）

位置

舱门系统有下列两个扭矩管：

- 舱门内的舱门扭矩管
- 门框内的门框扭矩管

为接近舱门扭矩管，需要拆下舱门衬里和接近面板可以接近舱门扭矩管

为接近门框扭矩管，需要拆下飞机外部上下铰链间的接近面板

舱门扭矩管—概况描述

舱门扭矩管由几个通过套筒和交叉的螺栓连接在一起的小段组成。中心段通过两个槽形螺母被夹持在中间的铸造支撑面上。扭矩管的末端用交叉的螺栓连接有铰接销。铰接臂连接在铰接销上。

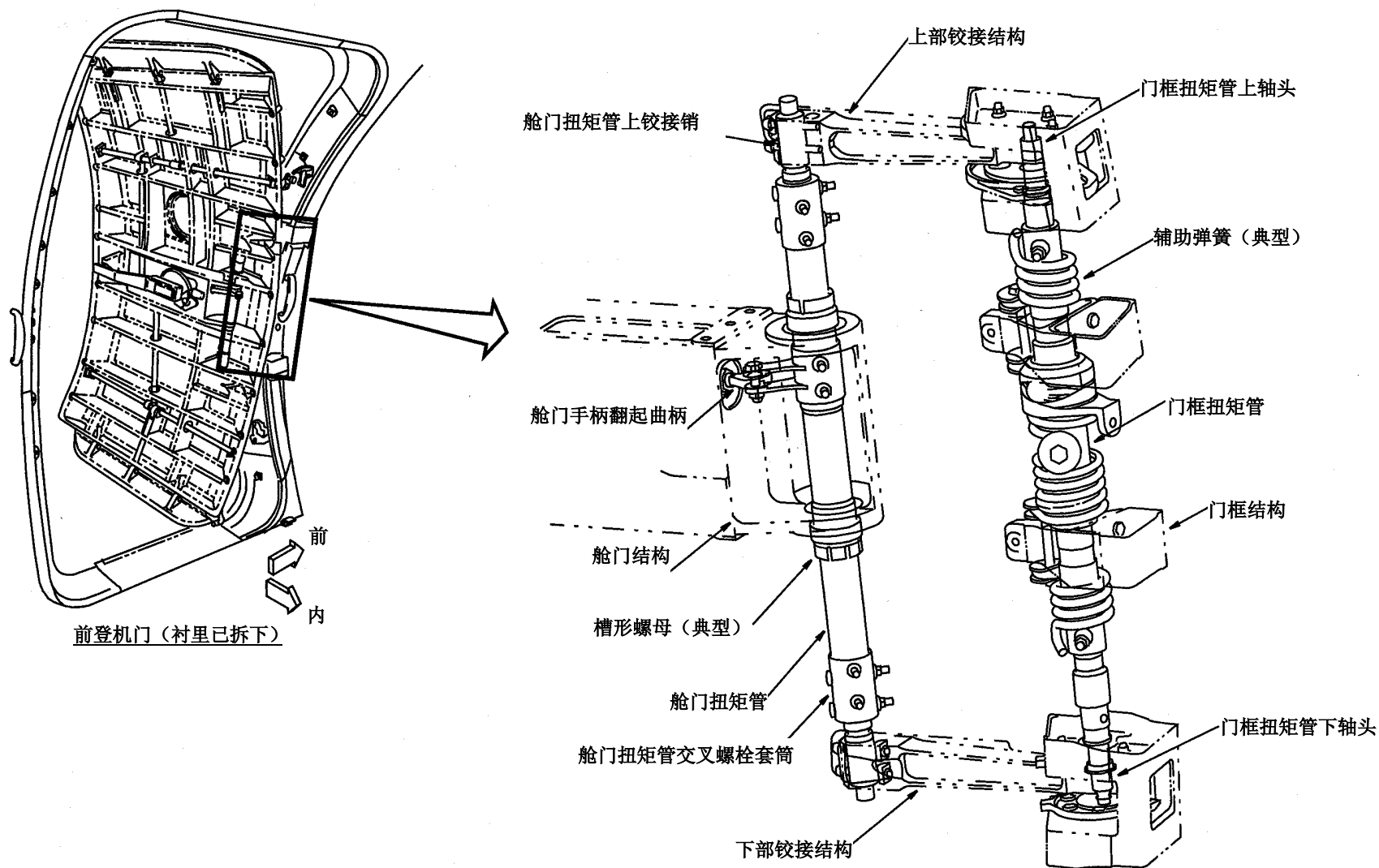
门框扭矩管—概况描述

门框扭矩管由几个通过套筒和交叉的螺栓连接在一起的小段组成。中心段支撑在单球框架支座。扭矩管的末端用螺栓连接有椭圆形轴头。椭圆形轴头和铰链臂连接在一起。

在舱门处于完全打开或完全闭合的位置时，扭矩管上的螺旋弹簧扭转。这样有下列功能：

- 帮助操作人员开始打开或关闭舱门
- 在舱门行程的终点起缓冲的作用

在舱门处于中间位置时，弹簧不受扭转力。



舱门—登机门—前登机门扭矩管

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—后登机门扭矩管

目的

舱门扭矩管有下列功能：

- 给舱门和铰链结构上的支撑
- 给舱门和铰链提供一个旋转轴
- 给舱门翻起曲柄推杆提供一个承受反力的结构件（只对舱门扭矩管有效）

位置

舱门系统有下列两个扭矩管：

- 舱门内的舱门扭矩管
- 门框内的门框扭矩管

为接近舱门扭矩管，需要拆下舱门衬里和接近面板可以接近舱门扭矩管

为接近门框扭矩管，需要拆下飞机外部上下铰链间的接近面板

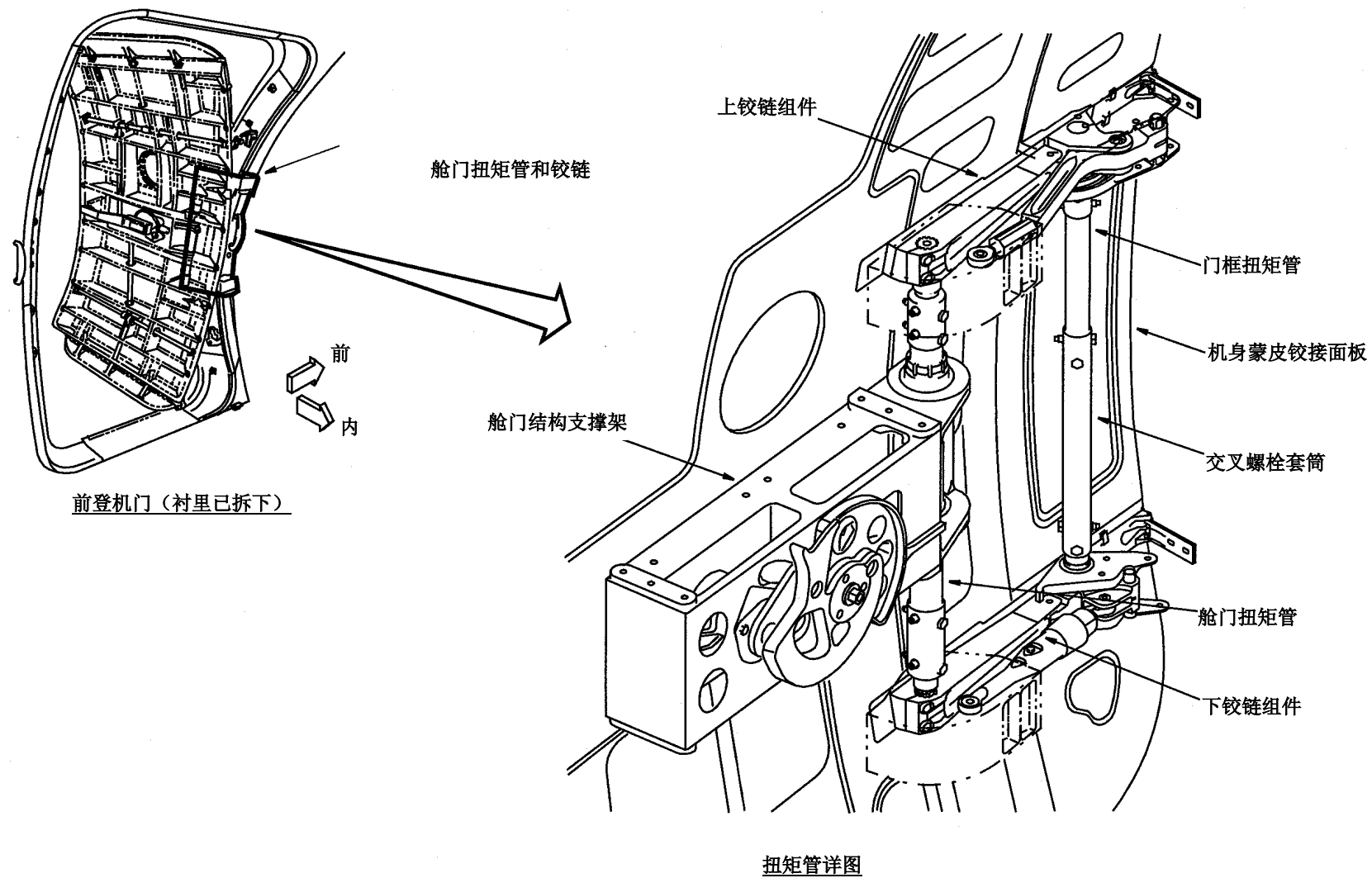
舱门扭矩管—概况描述

舱门扭矩管由几个通过套筒和交叉的螺栓连接在一起的小段组成。中心段通过两个槽形螺母被夹持在中间的铸造支撑面上。扭矩管的末端用交叉的螺栓连接有铰接销。铰接臂连接在铰接销上。

门框扭矩管—概况描述

门框扭矩管由几个通过套筒和交叉的螺栓连接在一起的小段组成。中心段支撑在单球框架支座。扭矩管的末端用螺栓连接有椭圆形轴头。椭圆形轴头和铰链臂连接在一起。

有效性
YE201



52—10—00

舱门—登机门—前登机门上铰链组件

空白页

52—10—00—007 Rev 1 01/19/2001

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—前登机门上铰链组件

目的

上铰链组件有下列功能：

- 支撑舱门的重量
- 当舱门打开或关闭时，进行运动（摆动和转动）控制。

位置

上铰链组件在舱门的前缘。

概况描述

上铰链组件有下列零件组成：

- 铰链臂
- 铰链臂引导组件
- 铰链锁定机构

上铰链臂是一个横梁，它支撑舱门结构。

铰链臂的一端和舱门扭矩管连接。另一端和有系紧螺栓的门框扭矩管轴头连接，轴头有一段为椭圆形。铰链臂随舱门扭矩管一起转动。门框扭矩管随铰链臂一起转动。

在舱门打开或关闭时的摆动过程中，舱门旋转。一个导引臂机构引导控制舱门的旋转。这是一个缩放机构。一个销子将导引臂一端的球形接头固定在舱门结构上。另一端被下列机构约束：

- 沿上下导引盘之间的 S 形滑道滚动的滚柱
- 连接导引臂和门框扭矩管轴头的摇杆

当导引臂滚柱滑到导引盘 S 形滑道端部时，舱门向打开方向的运动停止。

在舱门完全打开的位置，导引臂上的锁定机构锁定舱门上铰链。此时，一个弹簧预载的销子滑入上导引盘上的凹槽内。销子和滚柱是同心的。

关闭舱门时，必须先给铰链开锁。使用下列机构的一种给铰链开锁：

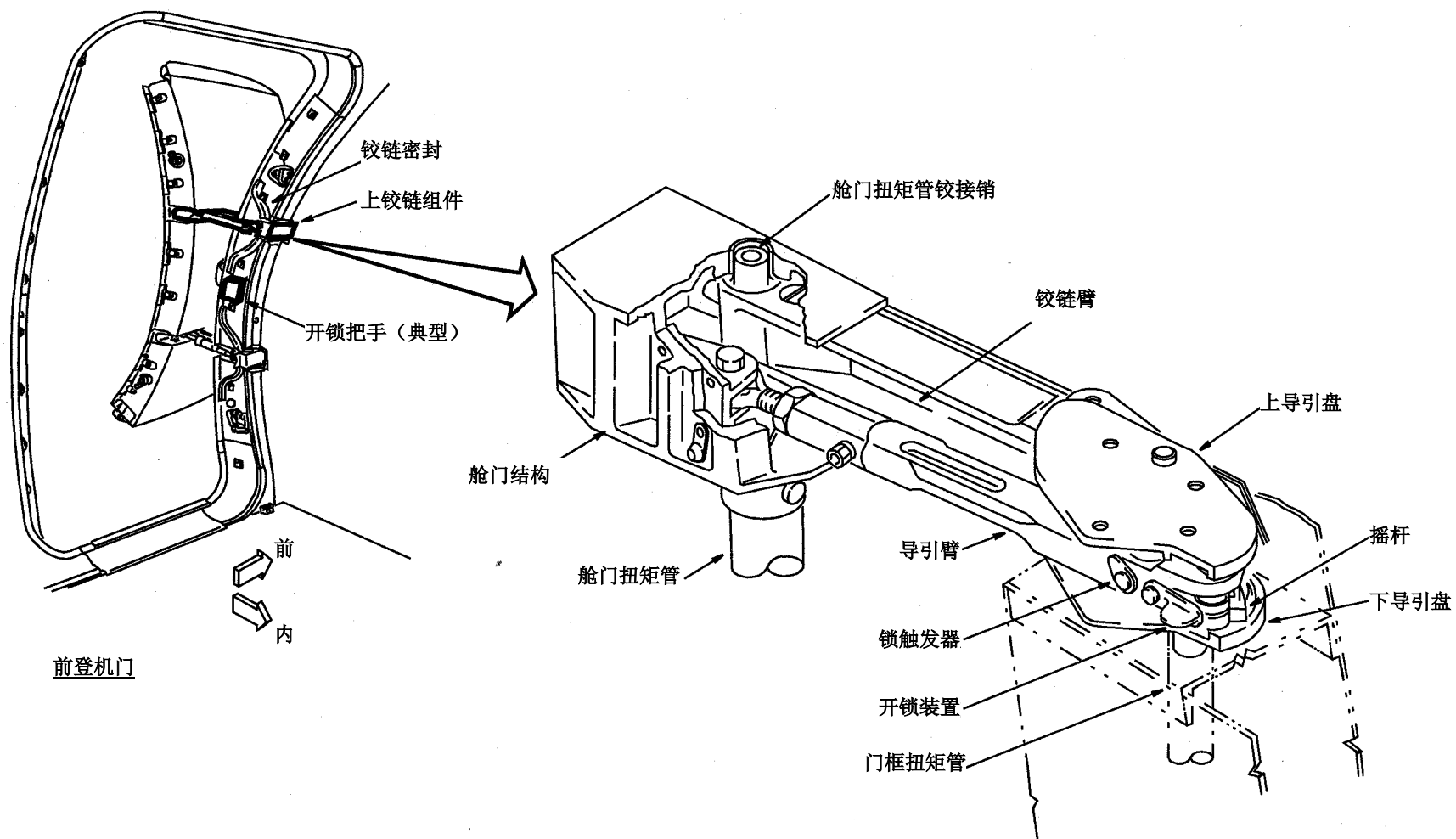
- 黄色开锁杆，在上部的铰链导引臂上
- 黄色按钮，在上部的铰链导引臂上
- 黄色开锁把手，在上下铰链之间的门框上

按下开锁杆或按钮，或抬起开锁把手可以给铰链开锁。导引臂上的锁触发器重置锁定机构。

弹簧预载的护圈提供压力压紧铰链组件周围的密封垫。

舱门—登机门—前登机门上铰链组件

上部铰链组件外部的盖子盖住了铰链开口处的缺口。这个盖子是一个流线型的密封垫。它可以减小噪音和阻力。



舱门—登机门—前登机门上铰链组件

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—后登机门上铰链组件

目的

上铰链组件有下列功能：

- 支撑舱门的重量
- 当舱门打开或关闭时，进行运动（摆动和转动）控制。

位置

上铰链组件在舱门的前缘。

概况描述

上铰链组件有下列零件组成：

- 铰链臂
- 铰链臂引导组件
- 铰链锁定机构

上铰链臂是一个横梁，它支撑舱门结构。铰链臂的一端和舱门扭矩管铰接销通过花键啮合。另一端和通过销子连接在铰链连杆上，铰链连杆和门框扭矩管通过花键啮合。舱门扭矩管随铰链臂一起转动。门框扭矩管随铰接连杆一起转动。

在舱门打开或关闭时的摆动过程中，一个导引臂机构引导控制舱门的运动。一个销子将导引臂一端的球形接头固定在舱门结构上。导引臂的另一端装有一个双滚柱套管，滚柱套管在上下导引盘的滑道内滚动。导引臂绕着一个销子转动，这个销子将导引臂连接到扭矩管的铰接连杆上。

当导引臂滚柱滑到导引盘S形滑道端部时，舱门向打开方向的运动停止。

在舱门完全打开的位置，导引臂上的锁定机构锁定舱门上铰链。此时，一个弹簧预载的销子滑入上导引盘上的凹槽内。销子和滚柱是同心的。

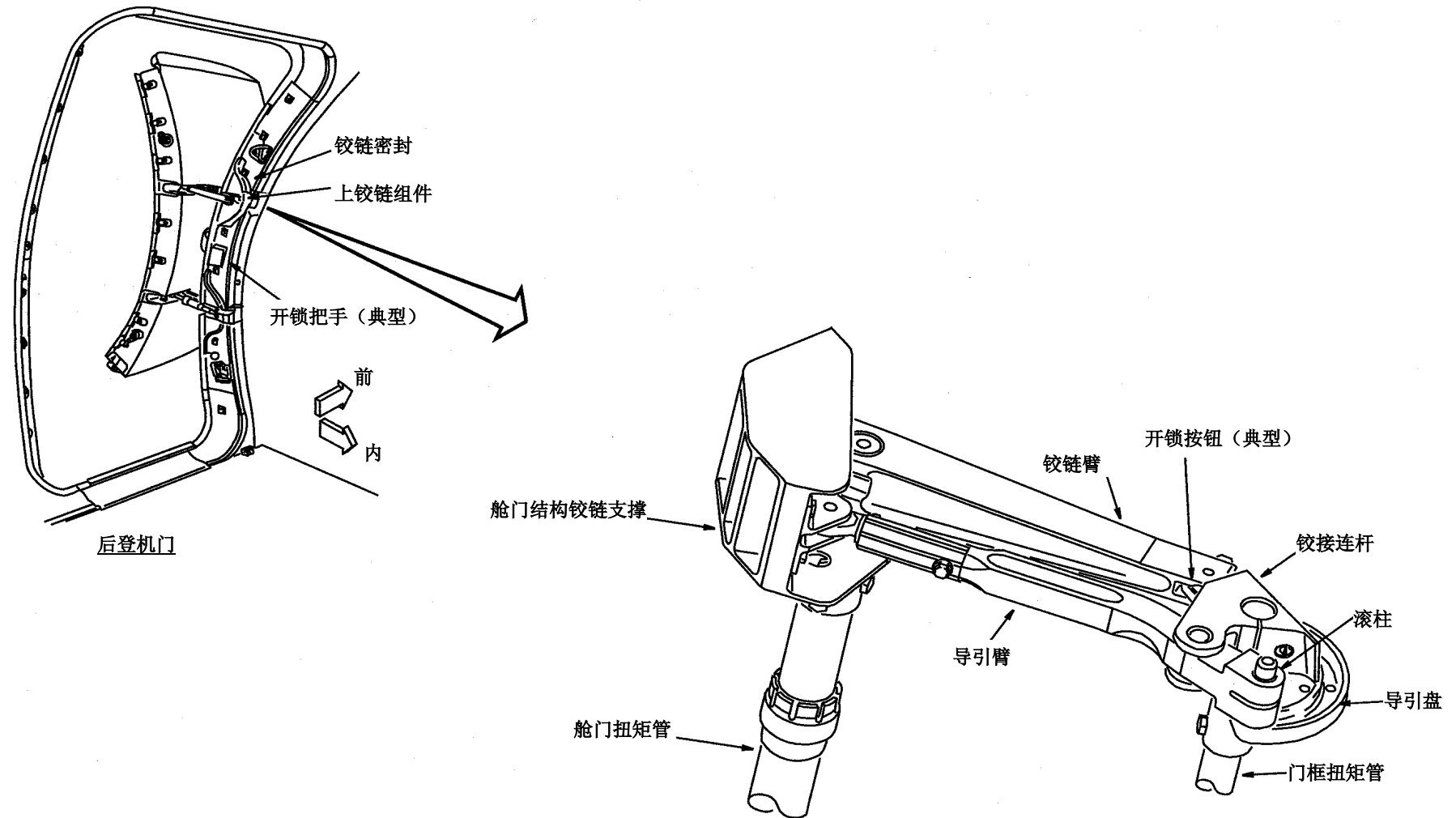
关闭舱门时，必须先给铰链开锁。使用下列机构的一种给铰链开锁：

- 黄色开锁杆，在上部的铰链导引臂上
- 黄色按钮，在上部的铰链导引臂上
- 黄色开锁把手，在上下铰链之间的门框上

按下开锁杆或按钮，或抬起开锁把手可以给铰链开锁。导引臂上的锁触发器重置锁定机构。

弹簧加载的护圈提供压力压紧铰链组件周围的密封垫。

上部铰链组件外部的挡板盖住了铰链开口处的缺口。这个挡板是一个流线型的密封垫。它可以减小噪音和阻力。一个由弹簧加载的铰链将挡板连接在门框上。



舱门—登机门—后登机门上铰链组件

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门— 下铰链组件

目的

下铰链组件有下列功能：

- 在舱门运动的末端缓冲并使舱门的摆动停止
- 给舱门结构上的支撑。

位置

下铰链组件在舱门的前缘

概况描述

下铰链组件有下列零件：

- 铰链臂
- 舱门缓冲和止动组件

下铰链臂是一个横梁，它支撑舱门结构。铰链臂的一端和在一个轴承内的舱门扭矩管铰接销连接。另一端和有系紧螺栓的门框扭矩管轴头连接，轴头有一段为椭圆形。相对与铰链臂，舱门扭矩管可自由旋转。门框扭矩管随铰链臂一起转动。

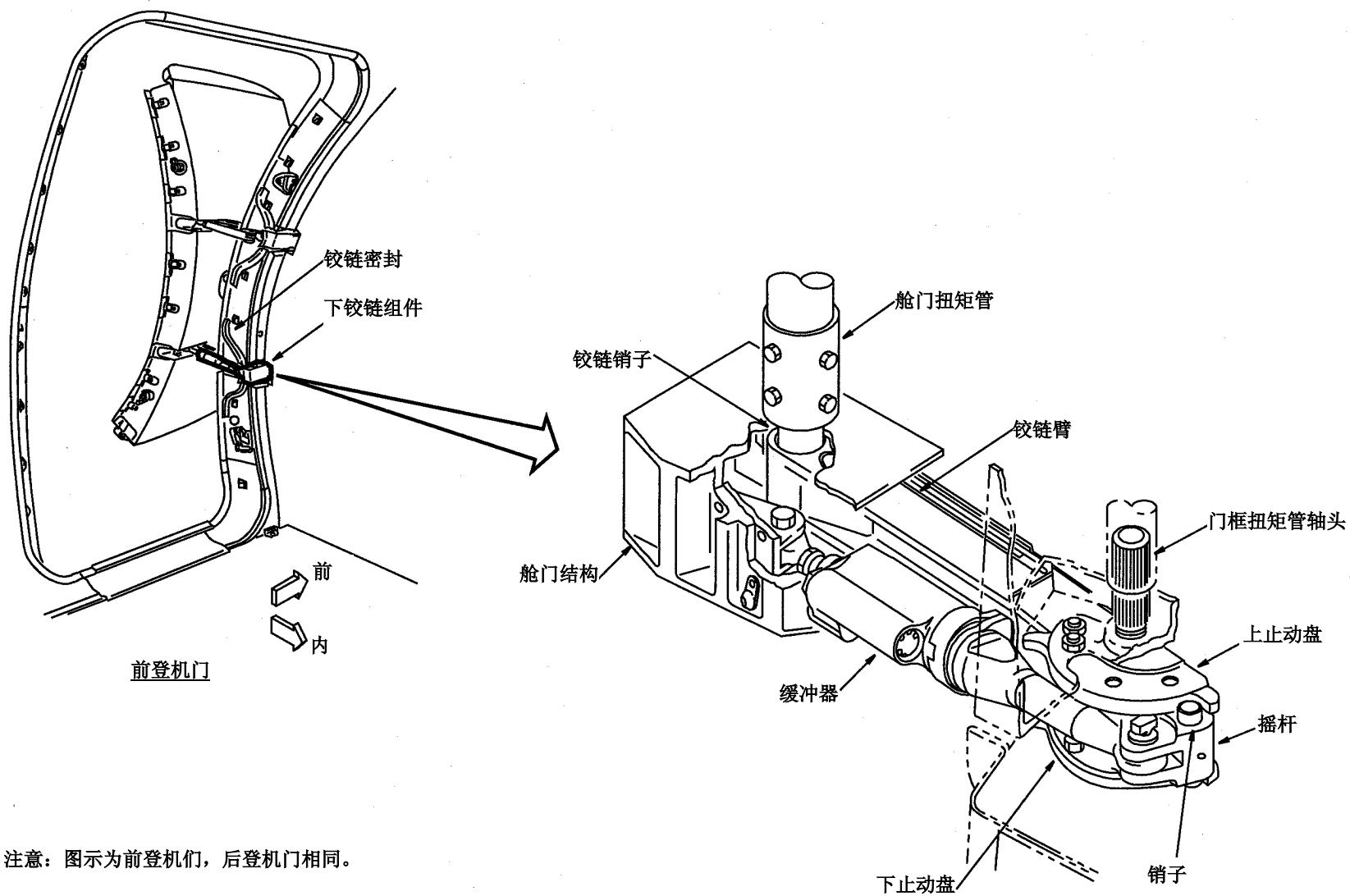
在舱门运动的末端，液压式的舱门缓冲器减缓舱门的运动。

缓冲器是一个由内部带有节流小孔的可伸缩套管组成的，充有滑油的装置。缓冲器使在完全伸出和完全收缩位置之间的运动速度受到限制。当舱门打开时，缓冲器从完全收缩位置变到完全伸出位置。缓冲器由一个销子连接到它的球形支撑上。一个销子连接缓冲器到舱门机构上。另一个销子连接缓冲器的另一端到门框扭矩管摇杆上。

门框扭矩管的底部轴头连接摇杆到门框扭矩管上。摇杆有一个止动销。止动盘限制止动销的运动范围。在舱门翻起或完全打开位置，止动销和止动盘接触。这样可使缓冲器工作，减缓舱门的运动。

弹簧加载的护圈提供压力压紧铰链组件周围的密封垫。

铰链组件外部的挡板盖住了铰链开口处的缺口。这个挡板是一个流线型的密封垫。它可以减小噪音和阻力。一个由弹簧加载的铰链将挡板连接在铰链臂上。



注意：图示为前登机门，后登机门相同。

舱门—登机门— 下铰链组件

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门— 内部操作

空白页

52—10—00—010 Rev 1 01/19/2001

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门— 内部操作

概况

手工开、关舱门。使用下列步骤从飞机内部打开舱门：

- 使用控制手柄将舱门移到翻起位置
- 使用辅助手柄将舱门推到完全打开位置

使用下列步骤关闭舱门：

- 释放锁销，给上铰链开锁
- 使用舱门辅助手柄拉舱门到关闭位置
- 使用控制手柄完全关闭舱门并上锁。

打开舱门

一个逃生滑梯在舱门的内侧底部。如果滑梯束缚杆在预位，当舱门打开时，滑梯将自动展开。当你不想让滑梯展开时，确保滑梯束缚杆在储存位置。

当舱门打开时，它摆出门框。确保舱门门框外面的区域没有外物。

逆时针转动内部控制手柄，手柄最初的转动使舱门内部机构完成下列工作：

- 舱门锁定机构的锁柱从门框上的锁轨内脱开
- 舱门警告传感器的触发杆脱开。这样使前登机门或后登机门警告灯点亮。
- 上、下舱门门板向内折叠。使舱门变小，舱门密封垫松开，使客舱和外界相通，均衡内外的压差。

当继续转动手柄，在行程的末端（170度），舱门机构完成下列工作：

- 翻起机构使舱门铰链臂向内摆动（包括舱门）
- 在舱门摆动中，上铰链导引臂控制舱门的转动
- 舱门到达翻起打开位置

在舱门控制手柄上继续用力不会再使舱门有任何移动。控制手柄已经到达了极限位置。使用舱门辅助手柄将舱门推出门框，完成打开舱门的操作。

当舱门打开时，风可能会推动舱门。这样可能会使操作者被拉出门框。为避免这种情况，保持一只手抓住内部辅助手柄。

当将舱门推出门框，舱门继续转动。在完全打开位置，舱门和飞机机身平行。控制手柄转动45度。

舱门—登机门— 内部操作

在完全打开位置，下列事件发生：

- 缓冲器和止动机构轻轻的将舱门停止在完全打开位置。
- 上铰链内的锁定机构上锁。锁定铰链（包括舱门）在完全打开位置。

关闭舱门

为了关闭舱门，首先给铰链锁定机构开锁。开锁机构是黄色的。操作开锁机构松开铰链。这样可使舱门摆动回到舱门门框内。

抓住一个内部辅助手柄保持自己身体平衡。拉舱门上的辅助手柄，将舱门拉入门框，直到到达翻起位置。

顺时针转动控制手柄。手柄最初的转动使舱门内部的机械机构工作，使舱门座回到门框内。

继续转动控制手柄完成下列工作：

- 舱门锁定机构的锁柱和锁轨啮合
- 舱门锁定机构的触发杆推舱门警告传感器。使 P5 面板上的前登机门和后登机门警告灯熄灭
- 舱门和门框之间的密封垫被压缩
- 上、下门闸向外展开。这样压缩舱门密封垫。使舱门回到嵌入结构状态。

培训知识点

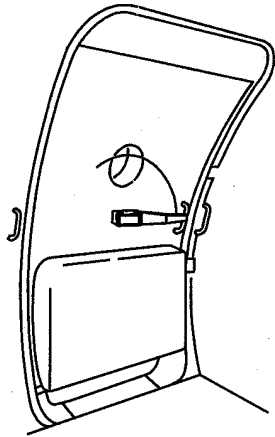
风速低于40节时可以操作前登机门。风速低于65节时可以使舱门保持在打开、锁定状态。

警告：不要在有大风时或喷气流中操作舱门。否则会使设备损坏或使人员受伤。

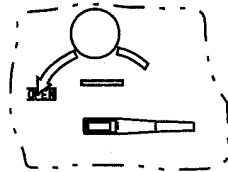
打开或关闭舱门时作用在控制设备上的力不需要很大。如果需要很大的力，说明舱门有故障或操作程序不正确。

如果舱门不能被很容易的关闭和上锁，可能是间隙有问题。确保舱门和门框之间没有异物。存储不正确的逃生滑梯束缚带可能被夹在舱门和门框之间。

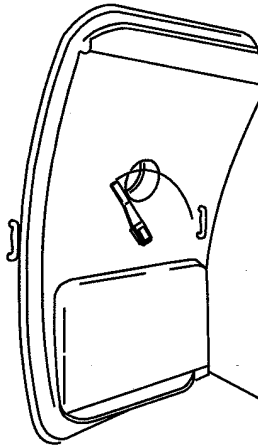
如果飞机已被增压，正确安装操作的舱门不会被开锁。这是如果因为舱门要开锁，必须使舱门门闸克服客舱内部的压力才能被打开。舱门门闸上的压力有机械上的优点可防止舱门被打开。



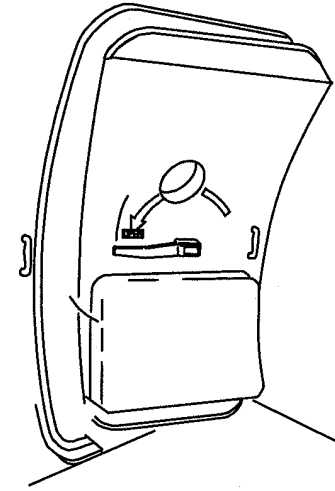
收起束缚杆并且确保机外无障碍



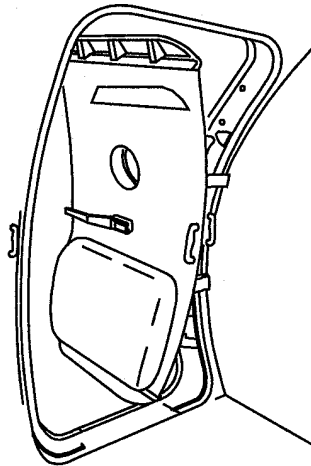
操作标牌



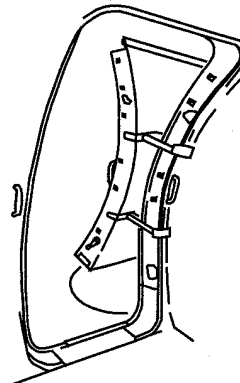
转动控制手柄



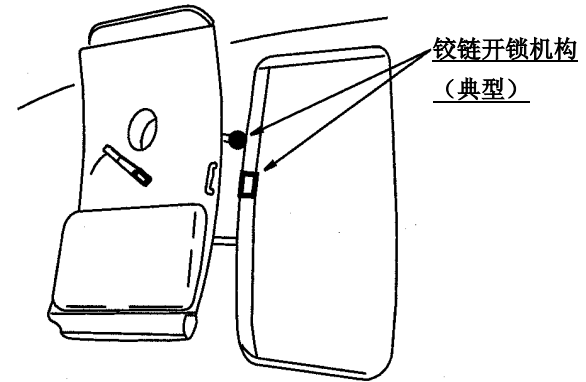
舱门位于翻起位置



推开舱门（使用辅助手柄）



推舱门到完全打开位置



舱门在完全打开位置

铰链开锁机构
(典型)

注意：图示为前登机门，后登机门同样。

舱门—登机门—内部操作

有效性
YE201

52—10—00

舱门—登机门—外部操作

概况

手工开、关舱门。使用下列步骤从飞机外部打开舱门：

- 使用控制手柄将舱门移到翻起位置
- 拉舱门到完全打开位置

使用下列步骤关闭舱门：

- 释放上铰链上的锁销
- 拉舱门到翻起位置
- 使用控制手柄完全关闭舱门并上锁。

打开舱门

一个逃生滑梯在舱门的内侧底部。如果滑梯束缚杆在预位，当舱门打开时，滑梯将自动展开。观察舱门窗户上有没有滑梯警告标志（桔色）。当滑梯处于预位时，信号标志出现在窗上。

当舱门打开时，它摆出门框。确保舱门门框外面的区域没有外物。

必须先把外部控制手柄从凹槽处拉出，使驱动机构啮合。顺时针转动手柄180度。手柄最初的转动使舱门内部机构完成下列工作

- 舱门锁定机构的锁柱从门框上的锁轨内脱开
- 舱门警告传感器的触发杆脱开。这样使 P5 前顶板上的前登机门或后登机门警告灯点亮。
- 上、下舱门门板向内折叠。使舱门变小，舱门密封垫松开，使客舱和外界相通，均衡内外的压差。

当手柄转过整个行程（180度），舱门机构完成下列工作：

- 翻起机构使舱门铰链臂向内摆动（包括舱门）
- 在舱门摆动中，上铰链导引臂控制舱门的转动
- 舱门到达翻起打开位置

在舱门控制手柄上继续用力不会再使舱门有任何移动。控制手柄已经到达了极限位置。松开手柄，在弹簧力的作用下，它将回到自己的凹槽内。

抓住舱门的后缘，将舱门拉开，完成打开舱门的操作。

当舱门打开时，风可能会推动舱门。这样可能会推操作者，使其失去平衡。为避免这种情况，站稳了。

舱门—登机门—外部操作

拉开舱门后，舱门继续转动。在完全打开位置，舱门和飞机机身平行。

在完全打开位置，下列事件发生：

- 缓冲器和止动机构轻轻的将舱门停止在完全打开位置。
- 上铰链内的锁定机构上锁。锁定铰链（包括舱门）在完全打开位置。

关闭舱门

在关闭舱门前，检查逃生滑梯。逃生滑梯束缚带和杆必须被正确的储存。折叠不正确的杆和储存不正确的 bar 会改变舱门和门框之间的间隙。这样会使舱门阻碍舱门密封和锁定，并损坏零部件。

为了关闭舱门，首先给铰链锁定机构开锁。开锁机构是黄色的。操作开锁机构松开铰链。这样可使舱门摆动回到舱门门框内。

将舱门到到达翻起位置。

将外部控制手柄拉出凹槽，轻轻的转动它，直到和舱门驱动机构啮合。然后逆时针转动舱门控制手柄 180 度

手柄最初的转动使舱门内部的机械机构工作，使舱门座回到门框内。

继续转动控制手柄完成下列工作：

- 舱门锁定机构的锁柱和锁轨啮合
- 舱门锁定机构的触发杆推舱门警告传感器。使 P5 前顶板上的前登机门和后登机门警告灯熄灭
- 舱门和门框之间的密封垫被压缩
- 上、下门闸向外展开。这样压缩舱门密封垫。使舱门回到嵌入结构状态。

当控制手柄到达它的极限位置，松开手柄，在弹簧力的作用下，它将回到自己的凹槽内。

培训知识点

风速低于40节时可以操作前登机门。风速低于65节时可以使舱门保持在打开、锁定状态。

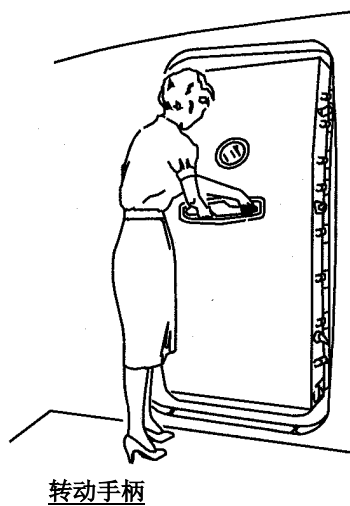
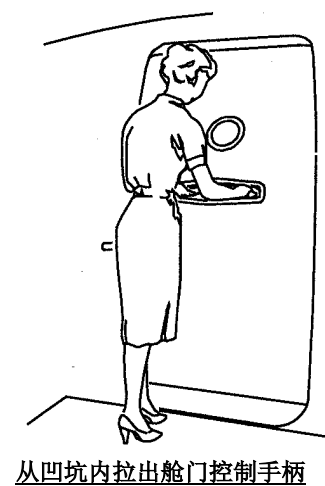
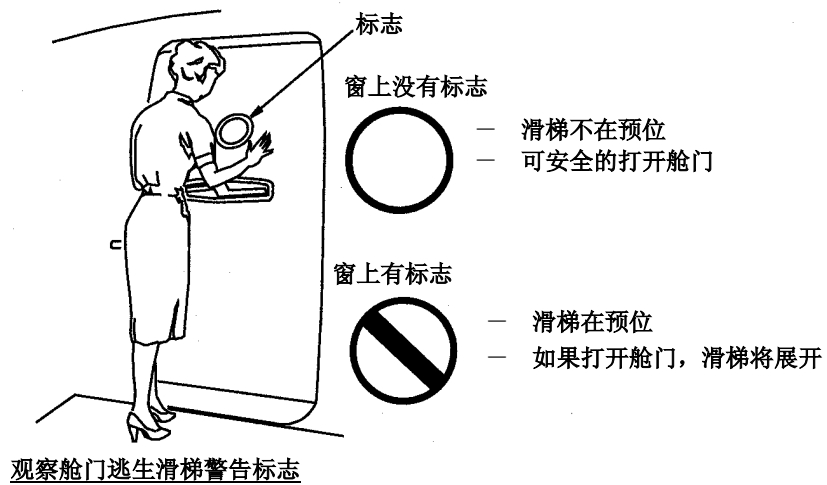
警告：不要在有大风时或喷气流中操作舱门。否则会使设备损坏或使人员受伤。

舱门—登机门—外部操作

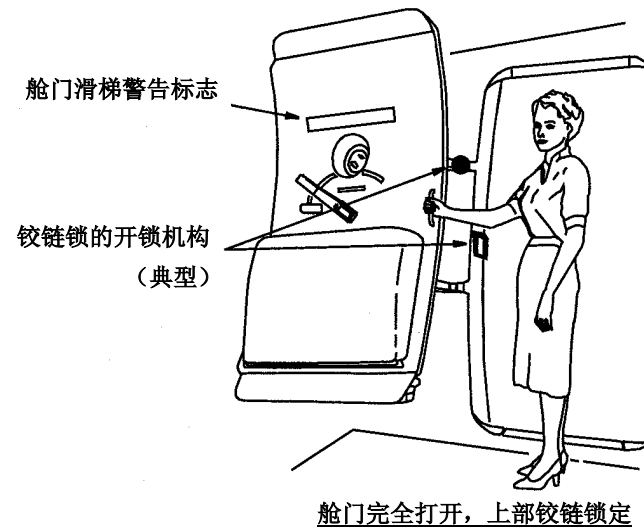
打开或关闭舱门时作用在控制设备上的力不需要很大。如果需要很大的力，说明舱门有故障或操作程序不正确。

如果舱门不能被很容易的关闭和上锁，可能是间隙有问题。确保舱门和门框之间没有异物。存储不正确的逃生滑梯束缚带可能被夹在舱门和门框之间。

如果飞机已被增压，正确安装操作的舱门不会被开锁。这是如果因为舱门要开锁，必须使舱门门闩克服客舱内部的压力才能被打开。舱门门闩上的压力有机械上的优点可防止舱门被打开。



注意：图示为前登机门，其他门同样。



舱门—登机门—外部操作

有效性
YE201

52—10—00

