



СУХОЙ

ГРАЖДАНСКИЕ САМОЛЕТЫ

Компания "Сухого" и "Аленин Аэронаутики"




САМОЛЕТ RRJ-95B

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ (в четырех частях)

M7.92.FCOM.000.000.RU

Ревизия А

ЧАСТЬ 4 ОПЕРАТИВНЫЙ СБОРНИК ЭКИПАЖА

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	КАРТА КОНТРОЛЬНЫХ ПРОВЕРОК	A-00	1

ПЕРЕД ПОЛЁТОМ

ПОДГОТОВКА КАБИНЫ.....ВЫПОЛНЕНА (ПП/НП)
ШТЫРИ и ЗАГЛУШКИ.....НА БОРТУ
СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ.....**КАК ТРЕБУЕТСЯ**
УПРАВЛЕНИЕ НОСОВЫМ КОЛЕСОМ.....ВЫКЛЮЧЕНО
ТАБЛО.....ВКЛЮЧЕНЫ
SET BELTSON
NO SMOK.ON

КОЛИЧЕСТВО ТОПЛИВА.....__КГ
IRS.....ВЫСТАВЛЕНЫ
ВЗЛЁТНЫЕ ДАННЫЕ.....УСТАНОВЛЕНЫ
ДАВЛЕНИЕ QNH/QFE.....__УСТАНОВЛЕНО (ПП/НП)

ПЕРЕД ЗАПУСКОМ


ФОРТОЧКИ/ДВЕРИ.....ЗАКРЫТЫ (ПП/НП)
ПРОБЛЕСКОВЫЙ МАЯК.....ВКЛЮЧЕН
РУД.....IDLE
ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ.....ВКЛЮЧЕНЫ

ПОСЛЕ ЗАПУСКА

ТРИММЕРЫ.....НОЛЬ, НОЛЬ
СТАБИЛИЗАТОР.....__UP/DOWN
РУЛИ.....ПРОВЕРЕНЫ (ПП/НП)
ПОС.....**КАК ТРЕБУЕТСЯ**
СКВ.....**КАК ТРЕБУЕТСЯ**
УПРАВЛЕНИЕ НОСОВЫМ КОЛЕСОМ.....ВКЛЮЧЕНО
НАЗЕМНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....ОТСОЕДИНЕНО

ПЕРЕД ВЗЛЁТОМ

ИНДИКАЦИЯ ПРИБОРОВ.....ПРОВЕРЕНА (ПП/НП)
БРИФИНГ.....ПРОВЕДЁН
ЗАКРЫЛКИ.....FLAPS ____ (ПП/НП)
БОРТПРОВОДНИКИ.....ИНФОРМИРОВАНЫ
ВЗЛЁТНАЯ КОНФИГУРАЦИЯ.....ГОТОВЫ К ВЗЛЁТУ
AUTO BRKRTO
SIGNSON
SPLRS.....ARM
FLAPSTO
STAB.....GREEN

2	A-00	КАРТА КОНТРОЛЬНЫХ ПРОВЕРОК	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации

ПОСЛЕ ВЗЛЁТА/В НАБОРЕ

ШАССИ.....УБРАНЫ
ЗАКРЫЛКИ.....УБРАНЫ
СКВ.....ON
ДАВЛЕНИЕСТАНДАРТ (ПП/НП)

НА ПОДХОДЕ

БРИФИНГ.....ПРОВЕДЁН
СОСТОЯНИЕ СИСТЕМ.....ПРОВЕРЕНЫ
АВТОМАТИЧЕСКОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....КАК ТРЕБУЕТСЯ
ПОСАДОЧНЫЕ ДАННЫЕ.....ВВЕДЕНЫ
ДАВЛЕНИЕ QNH/QFE..... УСТАНОВЛЕНО (ПП/НП)
MDA / DH..... УСТАНОВЛЕНА (ПП/НП)

НА ПОСАДКЕ

БОРТПРОВОДНИКИ.....ИНФОРМИРОВАНЫ
ПОСАДОЧНАЯ КОНФИГУРАЦИЯ.....ГОТОВ К ПОСАДКЕ
L/G.....DOWN
SIGNS.....ON
SPLRS.....ARM
FLAPS.....LAND

ПОСЛЕ ПОСАДКИ


ЗАКРЫЛКИ.....УБРАНЫ
СПОЙЛЕРЫ.....RET
ВСУ.....ЗАПУСТИТЬ
МЕТЕОЛОКАТОР / ТРАНСПОНДЕР.....OFF/КАК ТРЕБ
ТЕМПЕРАТУРА ТОРМОЗОВ.....ПРОВЕРЕНА

НА СТОЯНКЕ

ОТБОР ОТ ВСУ.....ВКЛЮЧЕН
ДВИГАТЕЛИ.....ВЫКЛЮЧЕНЫ
ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ (кроме AUX-L).....ВЫКЛЮЧЕНЫ
SEAT BELTS.....OFF
NO SMOK.....OFF
ВНЕШНЕЕ ОСВЕЩЕНИЕКАК ТРЕБУЕТСЯ
УПРАВЛЕНИЕ НОСОВЫМ КОЛЕСОМ.....ВЫКЛЮЧЕНО
СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ и КОЛОДКИ.....КАК ТРЕБУЕТСЯ


НА БЕЗОПАСНОСТЬ

IRS.....OFF
APU BLEED.....OFF
EMER LT.....OFF
APU/AUX-L & BAT.....OFF


 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ СОДЕРЖАНИЕ	А-01	1
		1.00	

1.00 СОДЕРЖАНИЕ

1.01 СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.....	1
ФОРМЫ ПОВЫШЕНИЯ ВНИМАНИЯ.....	1
ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В КОЛОНТИТУЛАХ.....	2
ПОРЯДОК ВВЕДЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ.....	3
ПРАВИЛА ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯ.....	4
1.02 ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ	1
1.03 ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ	1
1.04 ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ	1
1.05 ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	1

2	A-00	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ СОДЕРЖАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	1.00		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	A-01	1
		1.01	


1.01 СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Оперативный сборник экипажа (QRH) содержит летные характеристики, эксплуатационные ограничения и действия экипажа (процедуры) в особой и аварийной ситуации в объеме, необходимом для безопасного завершения полета.

ФОРМЫ ПОВЫШЕНИЯ ВНИМАНИЯ

Для выделения в тексте РЛЭ отдельных указаний или их частей, требующих повышенного внимания, используют следующие формы повышения внимания:

- Предупреждение** : Используется только для важнейших указаний, в случаях, когда невыполнение определенных предписанных действий или неправильные действия могут привести к непосредственной угрозе безопасности – к опасным по своим последствиям отказам техники или существенным и скоротечным изменениям режима полета.
- Внимание** : Используется в случаях, когда невыполнение определенных предписанных действий или неправильные действия могут привести к нежелательным последствиям, к возникновению неисправностей или к уменьшению надежности работы отдельных систем и оборудования.
- Примечание** : Используется для вспомогательных текстов, содержащих разъяснения предшествующего основного материала, дополнительную, второстепенную информацию и т.п.

2	A-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	1.01		

ИНФОРМАЦИЯ, СОДЕРЖАЩАЯСЯ В КОЛОНТИТУЛАХ




Применимость страницы:

- 95007 : страница применима только к самолету с серийным заводским номером 95007
- 95007,95008 : страница применима к самолетам с серийными заводскими номерами 95007 и 95008
- 95008-95010 : страница применима ко всем самолетам с серийными заводскими номерами, начиная с 95008 по 95010 включительно
- ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ : страница применима ко всем самолетам.

Авторское право

© ЗАО «ГСС» 2010г. Все права защищены в соответствии с действующим законодательством РФ.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	А-01	3
		1. 01	

ПОРЯДОК ВВЕДЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ

Совершенствование методов эксплуатации, введение конструктивных изменений или изменений состава бортового оборудования приводит к необходимости внесения в РЛЭ соответствующих изменений.

Изменение издается взамен или в дополнение соответствующего материала в виде отдельных листов и рассылается держателям РЛЭ.

Для быстрого определения характера и содержания вводимых в РЛЭ изменений, соответствующие части текста отмечают на полях вновь изданных листов вертикальной чертой.

РЛЭ соответствует своему назначению при условии, что оно своевременно приводится в соответствие с вводимыми изменениями.

Ответственность за своевременное и правильное внесение изменений, в соответствии с установленным порядком, несет держатель РЛЭ.

ИЗМЕНЕНИЯ

Для внесения изменений в РЛЭ не срочного характера, периодически издаются изменения.

Листы изменения, включая обновленный «Перечень действующих страниц», указания по их внесению, рассылаются держателям РЛЭ с сопроводительным письмом.


При поступлении новых изменений необходимо, после помещения в РЛЭ измененных листов, сделать соответствующую запись в «Листе регистрации изменений».

ВРЕМЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Для внесения изменения срочного характера, издается временное изменение, которое печатается на листах желтого цвета.

Листы временного изменения, включая обновленный «Перечень действующих временных изменений», указания по их внесению, рассылаются держателям РЛЭ с сопроводительным письмом.

При поступлении новых временных изменений необходимо после помещения в РЛЭ измененных листов сделать соответствующую запись в «Листе регистрации временных изменений».

4	А-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	1.01		

ПРАВИЛА ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯ


УКАЗАНИЯ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЯ

При внесении изменения руководствоваться следующим:

Изъять : Лист должен быть изъят. Лист может быть заменен, если это связано с указанием: **Вставить**. Если указание: **Вставить** отсутствует, лист изымается без замены.

Вставить : Лист должен быть вставлен. Лист является новым, если отсутствует указание: **Изъять**


В «Перечне действующих станций» новые страницы обозначены символом **Н**, а страницы с изменениями символом **И**.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ	А-00	1
		1.04	


1.04 ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ

№ временного изменения	Дата	Содержание временного изменения	Применимость
------------------------------	------	------------------------------------	--------------

Временных изменений нет


2	A-00	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	1.04		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	A-01	1
		1.05	


1.05 ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
И	Карта	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	Карта	2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	1.00	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	1.01	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		3	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	1.02	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	1.03	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	1.04	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	1.05	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		3	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		5	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		6	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		7	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		8	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		9	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		10	A-01		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	2.00	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	2.01	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		3	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		5	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		6	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		7	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		8	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		9	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		10	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		11	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		12	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		13	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		14	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		15	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		16	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ


2	А-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	1.05		

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
	17		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	18		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	19		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	20		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И	3.00	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И	3.01	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		3	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		4	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И	3.02	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		3	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		4	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И	3.03	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		3	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		4	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		5	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		6	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И	3.04	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		3	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		4	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		5	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		6	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		7	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		8	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		9	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		10	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		11	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
И		12	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	3.05	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	3.06	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	3.07	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	3.08	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	4.00	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
	4.10	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		3	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		4	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ
		5	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО: ВСЕ


 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	А-01	3
		1. 05	

Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.20	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.21	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	3		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	4		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	6		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	7		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	8		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.22	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.23	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.24	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	7		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	8		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	9		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	10		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	11		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	12		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	13		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	14		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	15		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	16		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	17		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	18		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ


4	А-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	1.05		

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

	Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
И		19		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		20		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		21		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		22		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		23		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		24		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		25		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		26		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		27		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		28		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		29		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		30		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		31		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		32		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		33		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		34		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		35		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		36		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		37		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		38		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		39		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		40		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		41		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		42		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		43		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		44		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		45		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		46		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4.25	1		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И	4.26	1		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		5		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		6		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		7		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И		8		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
Н		9		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
Н		10		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
Н		11		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
Н		12		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4.27	1		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	А-01	5
		1.05	


Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	12		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.28	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.29	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	12		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	13		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	14		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	15		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	16		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	17		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	18		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	19		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	20		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	21		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	22		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.30	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ

6	А-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	 РРЖ-95В Руководство по летней эксплуатации
	1.05		

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ


и

Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
4.31	1		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	12		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	13		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	14		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	15		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	16		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.32	1		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		А-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	12		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	13		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	14		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	15		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	16		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.33	1		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.34	1		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		А-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	А-01	7
		1.05	


И
И
И

Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
	12		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	13		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	14		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	15		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	16		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	17		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	18		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	19		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	20		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	21		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	22		A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.35	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.36	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.49	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.52	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
4.70	1		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	2		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	3		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	5		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	6		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	7		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	12		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	13		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	14		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	15		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	16		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	17		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	18		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ


8	А-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	1.05		

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ


Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
	19		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	20		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	21		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	22		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	23		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	24		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	25		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	26		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	27		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	28		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	29		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	30		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	31		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	32		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	33		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	34		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И И	4.80	1	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		3	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		5	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		6	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		7	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		8	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
И И И И И И И И И И И И И И И И		9	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		10	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		11	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		12	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		13	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		14	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		15	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		16	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		17	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		18	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		19	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		20	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		21	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		22	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		23	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		24	A-01	T7-00-1216-11 PN	ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	4.90	1	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		2	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		3	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		4	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		5	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		6	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
		7	A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	A-01	9
		1.05	

Раздел Подраздел	Стр.	Зарезер- вирован	Ревизия и № изменения	Основание для изменения	Применимость страницы
	8		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	9		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	10		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	11		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	12		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	13		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	14		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	15		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ
	16		A-00		ДЕЙСТВИТЕЛЬНО:ВСЕ


10	A-01	ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	1.05		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СОДЕРЖАНИЕ	А-00	1
		2.00	

2.00 СОДЕРЖАНИЕ

2.01 ПРОЦЕДУРЫ	1
ВНЕШНИЙ ОСМОТР НА БЕЗОПАСНОСТЬ	1
ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА КАБИНЫ ЭКИПАЖА	1
ПОДГОТОВКА КАБИНЫ.....	2
ПЕРЕД БУКСИРОВКОЙ/ЗАПУСКОМ	4
ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ	4
ПОСЛЕ ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЕЙ	5
РУЛЕНИЕ.....	5
ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ.....	6
ВЗЛЕТ	7
ПОСЛЕ ВЗЛЁТА	8
НАБОР.....	8
КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЁТ	8
ПОДГОТОВКА К СНИЖЕНИЮ	9
СНИЖЕНИЕ	9
ЗАХОД ПО ИЛС (I, II CAT).....	10
ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО НЕТОЧНЫМ СИСТЕМАМ	12
RNAV, GPS,NDB,VOR	12
ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО НЕТОЧНЫМ СИСТЕМАМ	14
ПОСАДКА. 16	
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ (FD ВКЛ, AP,А/Т ВЫКЛ)	16
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ (FD, AP,А/Т ВЫКЛ)	17
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ (AP, А/Т ВКЛ)	17
ПОСЛЕ ПОСАДКИ.....	18
НА СТОЯНКЕ ***	18
БЕЗОПАСНОСТЬ САМОЛЕТА НА СТОЯНКЕ	19
ПОСЛЕПОЛЁТНЫЙ ОСМОТР САМОЛЕТА	19

2	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СОДЕРЖАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.00		


Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	1
		2.01	

2.01 ПРОЦЕДУРЫ


ВНЕШНИЙ ОСМОТР НА БЕЗОПАСНОСТЬ	
ПП	НП
	*УПОР.КОЛОДКИ ШАССИ.....УСТ. *СТВОРКИ ШАССИ.....ПРОВ. ПОЛОЖЕНИЕ *ЗОНА ЗАПУСКА ВСУ.....БЕЗОПАСНА.
*ВНЕШНИЙ ОСМОТРВЫП.	
ПРЕДВАРИТЕЛЬНАЯ ПОДГОТОВКА КАБИНЫ ЭКИПАЖА	
	*PARK/ALTN BRAKE.....ВКЛ ENG START.....OFF ENG MASTER L,R.....OFF SPEED BRAKE.....RET FLAPS.....ПРОВ. LDG GEARDOWN WIPERS.....OFF HYD SYS panelПРОВ. BAT 1,2,3,4.....ПРОВ / ВКЛ EXT PWR.....КАК ТРЕБ NAV&LOGO.....ON APU FIREПРОВ. FUEL PUMP AUX L.....ВКЛ *APUЗАПУСТИТЬ *APU BLEED.....ON *ОСВЕЩЕНИЕ КАБИНЫКАК ТРЕБ. ANN.....TEST/КАК ТРЕБ. EWD.....ПРОВ. *EICAS RCL/ALL pages.....ПРОВ STAFF PAPERS.....ПРОВ. АВАРИЙНОЕ ОБОРУД.....ПРОВ. ОБОРУД. ДОП. ЧЛЕНА ЭКИПАЖА.....ПРОВ СИСТ. ТЕХН. КОНТР.....ПРОВ

Примечание: (*) - подготовка в транзитном аэропорту.

2	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		


ПОДГОТОВКА КАБИНЫ	
ПП	НП
*DIOL MEL, TLB.....ПРОВ. *ПРЕДОХРАНИТ. ШТЫРИ.....ПРОВ. <u>ПОТОЛОЧНЫЙ ПУЛЬТ</u> ANTI ICE WING / WINDOW PROBE/ L,R ENG.....AUTO ELT.....ПРОВ. TAWS (ИНДИКАЦИЮ).....ПРОВ. *IRS.1,2,3.....ВКЛ. *REC ON/OFF (GND CTRL).....ВКЛ. *FDRS.....ПРОВ *CVR.....ПРОВ NORMAL BACK UP.....ПРОВ ENG FIRE L,R, CARGO FIRE....ПРОВ/TEST ВЕНТИЛЯЦИЯ.....КАК ТРЕБ. SEAT BELTS, NO SMOK.....ON EMER LT.....ARM ПУЛЬТ CAB PRESSUREПРОВ. LDG ELEV.....AUTO *ДАВЛЕНИЕ В ТОРМОЗАХ.....ПРОВ. *ДАВЛЕНИЕ В ACCU.....ПРОВ. <u>ПОДГОТОВКА FMS</u> ALIGN IRS.....ПРОВ. *БАЗУ ДАННЫХ.....ПРОВ. F-PLN RTE1 и 2.....ВВЕСТИ/ПРОВ ВЕТЕР CLB/CRZ.....ВВЕСТИ РАДИОНАВИГ.....НАСТР/ ПРОВ. TCAS.....ПРОВ <u>УСТАНОВКА ДАННЫХ В FMS</u> МАССА ТОПЛИВА.....ВВЕСТИ МАССА БЕЗ ТОПЛИВА.....ВВЕСТИ ВЗЛЕТНАЯ МАССА.....ПРОВ. ВЗЛЁТНЫЕ ДАННЫЕ.....ВВЕСТИ	
ДВЕРЬ В ПИЛОТСКУЮ КАБИНУ.....ЗАКРЫТЬ.	

Примечание: (*) - подготовка в транзитном аэропорту.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	A-00	3
		2.01	


КОГДА ОБА ПИЛОТА НА СВОИХ РАБОЧИХ МЕСТАХ

<u>НА КОЗЫРЬКЕ ПРИБОРНОЙ ДОСКИ:</u> *ДАВЛЕНИЕ QNH/QFE.....УСТ. *LS / FMS/VOR.....FMS *ND RANGE и CSTR, TCAS.....УСТ. *ADF/VOR.....КАК ТРЕБ. FCR, HDG/TRK, ALT.....УСТ. TAWS.....ПРОВ <u>БОРТОВОЙ ПУЛЬТ:</u> *КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....ПРОВ. <u>ПРИБОНАЯ ПАНЕЛЬ:</u> ЯРКОСТЬ DUs.....ОТРЕГУЛИР. PFD-MFD-EWD.....ПРОВ. <u>ПРИБОРНАЯ ДОСКА :</u> IESI.....ПОДГОТ. ЧАСЫ.....ПРОВ./УСТ. N/W STRG.....OFF <u>ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПУЛЬТ:</u> ACP1/RMP1.....ПОДГ. СВЯЗЬ С ПАСС. (РА).....ПРОВ. RCP.....ПРОВ *р. EICAS.....ПРОВ *ЛОКАТОР WXRTEST/SBY *ENG MASTER.....ПРОВ. OFF *ENG START.....ПРОВ. OFF *БРИФИНГ ПЕРЕД ПОЛЁТОМ.....ВЫП	<u>НА КОЗЫРЬКЕ ПРИБОРНОЙ ДОСКИ:</u> *ДАВЛЕНИЕ QNH/QFE.....УСТ. *LS/FMS/VOR.....FMS *ND RANGE и CSTR, TCAS.....УСТ. *ADF/VOR.....КАК ТРЕБ. <u>БОРТОВОЙ ПУЛЬТ:</u> *КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....ПРОВ. <u>ПРИБОНАЯ ПАНЕЛЬ:</u> ЯРКОСТЬ DUs.....ОТРЕГУЛИР. PFD-MFD.....ПРОВ. <u>ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПУЛЬТ:</u> ACP2/RMP2.....ПОДГ. *FMS: ДАННЫЕ АЭРОДРОМА.....СООТВЕТСТВИЕ РАЗРЕШЕНИЕ АТС.....ПОЛУЧИТЬ ВЫСТАВКУ IRS.....ПРОВ. ВЗЛЁТНАЯ МАССА.....ПРОВ. ВЗЛЕТНЫЕ ДАНН.....РАСЧИТ/ПРОВ. F-PLN 1и 2.....ПРОВ. *АТС КОД.....КАК ТРЕБ.
--	--


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	A-00	5
		2.01	

ПОСЛЕ ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЕЙ	
ПП	НП
ENG START.....OFF APU BLEED.....ВЫКЛ. СИСТЕМЫ EICAS.....ПРОВ. STATUS.....ПРОВ. УПРАВЛЕНИЕ.....ПРОВ. КАРТА – “ПОСЛЕ ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ”	APU ВЫКЛ ANTI ICE ENG.....КАК ТРЕБ. SPEED BRAKE.....GND SPLRS ARMED STAB.....УСТ TRIM RUD/ TRIM AIL0/0 FLAPS.....УСТ УПРАВЛЕНИЕ.....ПРОВ RTO.....ON


РУЛЕНИЕ	
RWY TURN OFF, TAXI.....КАК ТРЕБ PARK/ALTN BRAKE.....ВЫКЛ N/W STRG.....ВКЛ. РУД.....КАК ТРЕБ ТОРМОЗА.....ПРОВ. После получения условий выхода: FMAПРОВ. БРИФИНГ.....ПОДТВЕРДИТЬ	РАЗРЕШЕН НА РУЛ.....ПОЛУЧИТЬ ELAPSED TIME.....КАК ТРЕБ ТОРМОЗА.....ПРОВ. РАЗРЕШЕНИЕ ATC.....ПОДТВЕРДИТЬ FMS F-PAN/SID.....ПРОВ. ВЗЛЕТНЫЕ ДАННЫЕ.....ПРОВ. FCR HDG/ TRKPRESET ALT.....ПРОВ PFD/ND и FMA.....ПРОВ. CONF TEST.....ВЫП.
ДОКЛАД КАБИННОГО ЭКИПАЖА.....ПОЛУЧИТЬ	

6	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		

ПЕРЕД ВЗЛЕТОМ	
ПП	НП
САМОЛЁТЫ НА ЗАХОДЕ..ОТСУТСТВУЮТ	ТЕМП. ТОРМОЗОВ.....ПРОВ.
Б/ПРОВОДНИКОВ.....О ВЗЛЁТЕ. ИНФОР.	РАЗРЕШ. НА ИСП. / ВЗЛЕТ.....ПОЛУЧ
STROBE.....ON	АТС код.....ВКЛ
ФАРЫ TO / LAND.....ON	RADAR.....КАК ТРЕБ.
	L/R AIR.....КАК ТРЕБ.
	ENG START.....КАК ТРЕБ.
TERR ON ND.....КАК ТРЕБ.	TERR ON ND.....КАК ТРЕБ.
	TCAS.....ABV, TA/RA
РАБОЧИЙ СТОЛ.....	УБРАТЬ
КАРТА – “ПЕРЕД ВЗЛЁТОМ”	


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	7
		2.01	

ВЗЛЕТ	
ПП	НП
ОБЪЯВИТЬ.....«ВЗЛЕТ V1__» CHRONO.....ВКЛ ТОРМОЗАОТПУСТИТЬ РУД.....НТО	
КВС удерживает руку на РУД до скорости V1	
FMAОБЪЯВИТЬ На $V \leq 80$ kt: ПОДТВЕРДИТЬ....."100 kt" ПОДТВЕРДИТЬ....."V1" ОТРЫВ САМОЛЁТА.....ВЫПОЛНИТЬ После «отрыва», при положительной вертикальной скорости: КОМАНДА.....«ШАССИ УБРАТЬ» A/PКАК ТРЕБ. FMA.....ОБЪЯВИТЬ На высоте уменьшения тяги: РУДCLMB ДОЛОЖИТЬ FMA....."CLMB" На высоте разгона: РОСТ СКОРОСТИ.....УБЕДИТЬСЯ На скорости уборки закрылков V_F: КОМАНДА.....«FLAPS 1» На скорости уборки закрылков V_S: КОМАНДА «FLAPS 0»	PFD/MFD.....ПРОСМОТРЕТЬ N1 NTO.....ПРОВ. PFD/EWD ENGПРОСМОТРЕТЬ ДОЛОЖИТЬ:.....TO/GA УСТ. ДОЛОЖИТЬ....."100 kt" ДОЛОЖИТЬ....."V1" ДОЛОЖИТЬ....."ROTATE" ДОЛОЖИТЬ.....«В НАБОРЕ » LDG GEAR.....UP RWY TURN OFF, TAXI&TO.....OFF ДОЛОЖИТЬ....."ШАССИ УБРАНЫ" FLAPS 1.....УСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ....."FLAPS 1" FLAPS 0.....УСТ. SPEED BRAKE.....RET УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ....."FLAPS 0"

8	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		


ПОСЛЕ ВЗЛЁТА	
ПП	НП
КАРТА-“ПОСЛЕ ВЗЛЁТА”	ENG STARTКАК ТРЕБ. ANTI ICE.....КАК ТРЕБ.
НАБОР	
MCDUPROG FCP/FMS.....УСТ. если AP ON на высоте перехода: ДАВЛЕНИЕ STD.....УСТ. / СПАВ КАРТА-“В НАБОРЕ” RADAR TILT.....ОТРЕГУЛ. на высоте 10 000ft: EFCP«ARPT» РАДИОНАВИГАЦИЯ.ПРОВ.	MCDULEGS FCP/FMS.....УСТ. если AP OFF ДАВЛЕНИЕ STD.....УСТ. / СПАВ RADIO/NAV.....AUTO ФАРЫ LANDOFF RADIO/NAV.....AUTO EFCP.....«ARPT» р. EICAS.....ПРОВ RADAR, TERR.....КАК ТРЕБ

КРЕЙСЕРСКИЙ ПОЛЁТ	
SEAT BELTS.....OFF СТРАНИЦЫ EICASПРОСМОТРЕТЬ ПРОЛЁТ ТОЧЕК.....КОНТР. ТОПЛИВО.....КОНТР. RADAR.....КАК ТРЕБ.	 ПРОЛЁТ ТОЧЕК.....КОНТР. TCAS.....NORM.


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	9
		2.01	

ПОДГОТОВКА К СНИЖЕНИЮ	
ПП	НП
LDG ELEV....._AUTO/MAN ПРОВ.	ПОСАДОЧНЫЕ ДАННЫЕ.....ПРОВ.
FMSПОДГОТ.	FMSПРОВ.
IESI.....ПОДГ	TAWS LDG FLAPS3.....КАК ТРЕБ
AUTO BRK.....КАК ТРЕБУЕТСЯ	РАЗРЕШ НА СНИЖЕНИЕ.....ПОЛУЧИТЬ
	ANTI ICE.....AUTO
	TCAS.....BLW
БРИФИНГ.....ВЫПОЛНИТЬ	

СНИЖЕНИЕ	
SEAT BELTS.....ON СНИЖЕНИЕ.....НАЧАТЬ LNAV+VNAV.....КАК ТРЕБ SPEED AUTO.....КАК ТРЕБ FMAОБЪЯВИТЬ MCDU.....VNAV/PROG СНИЖЕНИЕ.....КОНТР. SPEED BRAKEКАК ТРЕБ. RADAR TILT.....ОТРЕГУЛ. на высоте 10 000ft: "CSTR на EFSPВЫБР. РАДИОНАВ, LS.....ВЫБР./ПРОВ. ТОЧНОСТЬ НАВИГАЦИИ.....ПРОВ. При получении разрешения на снижение ниже эшелона перехода: QNH/QFE.....УСТ./CPAB TERR ON NDКАК ТРЕБ КАРТА – "НА ПОДХОДЕ"	FMAПРОВ. MCDU.....LEGS "CSTR на EFSPВЫБР. ФАРЫ LANDON QNH/QFE.....УСТ./CPAB TERR ON NDКАК ТРЕБ
ДОКЛАД КАБИННОГО ЭКИПАЖА.....ПОЛУЧИТЬ	
РАБОЧИЙ СТОЛ.....УБРАТЬ	


10	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		

ЗАХОД ПО ИЛС (I, II CAT)	
ПП	НП
<p><u>Начальный этап захода</u></p> <p>ФАЗУ “DES”.....КОНТР.</p> <p>FCR ALT FAF.....УСТ.</p> <p>15 NM от ВПП:</p> <p>НА ПОДХОДЕ.....УСТ. V “GREEN DOT”</p> <p>На V “green dot”:</p> <p>КОМАНДА.....” FLAPS 1”</p> <p>При подходе к курсовой зоны ILS:</p> <p>LS/FMS/VOR.....LS</p> <p><u>Промежуточный/конечный этап захода</u></p> <p>При приёме сигналов маяков ILS:</p> <p>APP.....НАЖАТЬ</p>	<p>ENG START.....КАК ТРЕБ.</p> <p>ТОЧНОСТЬ НАВИГАЦИИ.....КОНТР.</p> <p>FLAPS1.....УСТАН.</p> <p>УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....”FLAPS 1”</p> <p>LS/FMS/VOR.....LS</p>
УСТ. Vfe -10	
<p>FMA.....ОБЪЯВИТЬ</p> <p>ЗАХВАТ КУРСА.....КОНТР.</p> <p>ОБЪЯВИТЬ..... «ЗАХВАТ КУРСА»</p> <p>ЗАХВАТ ГЛИССАДЫ.....КОНТР.</p> <p>ОБЪЯВИТЬ.....«ЗАХВАТ ГЛИССАДЫ»</p> <p>На высоте 2000 ft от уровня ВПП:</p> <p>КОМАНДА.....”FLAPS 2”</p>	<p>FMAПРОВ.</p> <p>ВЫСОТУ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ.....УСТ</p> <p>FLAPS 2.....УСТ.</p> <p>УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....” FLAPS 2”</p>
УСТ. Vfe -10	
<p>Когда закрылки в положении 2:</p> <p>КОМАНДА..... «ШАССИ ВЫПУСТИТЬ»</p>	<p>LDG GEAR.....DOWN</p> <p>TO, RW TURN OFF LT.....ON</p> <p>AUTO BRAKE.....ПОДТВЕРДИТЬ</p> <p>УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....”ШАССИ ВЫПУЩ.”</p>


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	11
		2.01	

Когда шасси выпущены: Vfe-10	
КОМАНДА....." FLAPS 3"	"FLAPS 3".....ВЫП.
Когда закрылки 3 выпущены, скорость меньше Vfe:	GND SPLRS.....ARM
КОМАНДА.....«FLAPS FULL»	УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ....." FLAPS 3"
	FLAPS FULLУСТ.
	УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ....."FLAPS FULL "
ПРОВ./УСТ. Vapp*	
Б/ПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМ.	А/Т (РЕЖИМ SPEED / ВЫКЛ).....ПРОВ.
	CONF TEST.....ВЫП
КАРТА – "ПЕРЕД ПОСАДКОЙ"	
ИЗМЕНЕНИЯ В FMA.....ДОКЛАД.	ПАРАМЕТРЫ ПОЛЕТА.....КОНТР
	Докладывать при превышении:
	-вертикальной скорости – 1000ft/min
	-заданной скорости захода +10 (Vapp -5) kt
	-одна точка по ILS
	Максимальное отклонение разрешается:
	- на 500 ft : 1 точка по курсу и глиссаде
	- на 300 ft : 0,5 т. по курсу и 1 точка по глиссаде
	- тангаж : 2,5° вниз и +10° вверх.
	- крен 7°.
	Контролировать:
	- угол атаки ~ 6°
На DH +100ft (или MDA/MDH +100):	
"APPROACH DH"КОНТР.	"APPROACH DH"КОНТР.
	ДОЛОЖИТЬ....."APPROACH MIN."
MDA/MDH+100
ОБЪЯВИТЬ....."ПРОДОЛЖАЕМ"	
На высоте принятия решения (или MDA/MDH):	
"DH" (MINIMUM).....КОНТР.	КОНТР. (ДОЛОЖИТЬ)....."DH".(MINIMUM)
ОБЪЯВИТЬ....."САДИМСЯ" илиMDA/MDH
....."УХОДИМ НА ВТОРОЙ КРУГ"	
АР/АТ.....ВЫКЛ	

Примечание: * ПП - в автоматическом заходе, НП - в ручном заходе.


12	А-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		

ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО НЕТОЧНЫМ СИСТЕМАМ	
RNAV, GPS,NDB,VOR	
Управление от FMS (Managed guidance), заход имеется в базе данных и точность навигации приемлема	
ПП	НП
<u>Начальный этап захода</u> ФАЗУ “DES”.....КОНТР. FCP ALT FAFУСТ. 15 NM от ВПП: V “green dot”.....УСТ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕКОНТР. RADAR TILT.....ОТРЕГУЛИР. <u>Промежуточный/конечный этап захода</u> На V “green dot”: КОМАНДА..... «FLAPS 1» RANGE MODE.....КАК ТРЕБ.	ENG START.....КАК ТРЕБ. ТОЧНОСТЬ НАВИГАЦИИ.....КОНТР. FLAPS 1УСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ”FLAPS 1” RANGE MODE.....КАК ТРЕБ.
УСТ. Vfe -10	
КОМАНДА.....”FLAPS 2 ”	FLAPS 2УСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.”FLAPS 2 ”
УСТ. Vfe -10	
Когда закрылки в положении 2: КОМАНДА.....”ШАССИ ВЫПУСТИТЬ”	LDG GEAR.....DOWN TO, RWY TURN OFF LTON AUTO BRAKE.....ПОДТВЕРДИТЬ УБЕД../ДОЛОЖ.....”ШАССИ ВЫПУЩ.”
Когда шасси выпущены: КОМАНДА.....” FLAPS 3”	FLAPS 3.....УСТ. SPEED BRAKE.....GND SPLRS ARMED УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....” FLAPS 3”


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	13
		2.01	

Когда закрылки в положении 3: КОМАНДА.....«FLAPS FULL»	FLAPS FULLУСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ”FLAPS FULL”
ПРОБ./УСТ. Vapp *	
Когда заход разрешён, 2nm до FAF: APPR на PFD.....КОНТР. APP.....НАЖАТЬ LNAV APP/VNAV APP..... КОНТР. * ВЫСОТУ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ НА PFD.....УСТ.	
После прохода точки FAF: МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ.....КОНТР. УГОЛ НАКЛОНА ТРАЕКТОРИИ.....КОНТР.	
Б/ПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМИРОВАТЬ	А/Т (РЕЖИМ SPEED / ВЫКЛ).....ПРОБ. CONF TEST.....ВЫП.
КАРТА – “ПЕРЕД ПОСАДКОЙ” ИЗМЕНЕН. В FMA.....ДОКЛАД.	ПАРАМЕТРЫ ПОЛЕТА.....КОНТР докладывать при превышении: -вертикальной скорости : – 1000 ft/min -заданной скорости : +10 (Vapp: -5) kt максимальное отклонение разрешается: -Тангаж : – 2,5° вниз и +10° вверх -Крен : 7° контролировать: - угол атаки: ~ 6° ДОЛОЖИТЬ:.....“APPROACH MINIMUM” На MDA/MDH+100ft: ОБЪЯВИТЬ.....”ПРОДОЛЖАЕМ” На MDA/MDH: “MINIMUM”.....КОНТРОЛ. ОБЪЯВИТЬ.....”САДИМСЯ” или“УХОДИМ НА ВТОРОЙ КРУГ” AP/AT.....ВЫКЛ

Примечание: * ПП - в автоматическом заходе, НП - в ручном заходе.


14	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		

ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО НЕТОЧНЫМ СИСТЕМАМ	
NDB, VOR	
Управление с FCP (Selected guidance)	
ПП	НП
<u>Начальный этап захода</u> ФАЗА “DES”.....КОНТР FCP ALT FAFУСТ. 15 NM от ВПП: V “green dot”.....УСТ. МЕСТОПОЛОЖЕНИЕКОНТР. RADAR TILT.....ОТРЕГУЛИР. <u>Промежуточный/конечный этап захода</u> TRK.....ВКЛЮЧИТЬ На V “green dot”: КОМАНДА..... «FLAPS 1» RANGE MODE.....КАК ТРЕБ.	ENG START.....КАК ТРЕБ. ТОЧНОСТЬ НАВИГАЦИИ.....КОНТР. FLAPS 1УСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ”FLAPS 1” RANGE MODE.....КАК ТРЕБ.
УСТ. Vfe -10	
КОМАНДА.....”FLAPS 2 ”	FLAPS 2УСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.”FLAPS 2 ”
УСТ. Vfe -10	
Когда закрылки в положении 2: КОМАНДА.....”ШАССИ ВЫПУСТИТЬ”	LDG GEAR.....DOWN TO, RWY TURN OFF LTON AUTO BRAKE.....ПОДТВЕРДИТЬ УБЕДИТЬСЯ./ДОЛОЖИТЬ...”ШАССИ ВЫПУЩ.”
Когда шасси выпущены: КОМАНДА.....” FLAPS 3”	FLAPS 3.....УСТ. SPEED BRAKE.....GND SPLRS ARMED УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....” FLAPS 3”
Когда закрылки 3 выпущены, V < Vfe: КОМАНДА.....«FLAPS FULL» FPA.....ВКЛ	FLAPS FULLУСТ. УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ”FLAPS FULL”

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	15
		2.01	

ПРОВ./УСТ. Vapp *	
В точке FAF: *) УГОЛ НАКЛОНА ТРАЕКТОРИИ (FPA) на PFD.....УСТ.	
После прохода точки FAF (ниже высоты ухода на второй круг): *) ВЫСОТУ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ на PFD.....УСТ. *) УГОЛ НАКЛОНА ТРАЕКТОРИИ (FPA/V/S).....РЕГУЛИРОВАТЬ	
Б/ПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМ	А/Т (РЕЖИМ SPEED / ВЫКЛ).....ПРОВ. CONF TEST.....ВЫП.
КАРТА – “ПЕРЕД ПОСАДКОЙ” ИЗМЕНЕН. В FMA.....ДОКЛАД. На MDA/MDH+100ft: ОБЪЯВИТЬ.....”ПРОДОЛЖАЕМ” На MDA/MDH: “MINIMUM”.....КОНТРОЛ. ОБЪЯВИТЬ.....”САДИМСЯ” или”УХОДИМ НА ВТОРОЙ КРУГ” AP/AT.....ВЫКЛ	ПАРАМЕТРЫ ПОЛЕТА.....КОНТР докладывать при превышении: -вертикальной скорости : – 1000 ft/min -заданной скорости : +10 (Vapp: -5) kt максимальное отклонение разрешается: -тангаж : – 2,5° вниз и +10° вверх -крен : 7° Контролировать: - угол атаки: ~ 6° ДОЛОЖИТЬ:.....”APPROACH MINIMUM” КОНТР. И ДОЛОЖИТЬ.....”MINIMUM”


Примечание: * ПП - в автоматическом заходе, НП - в ручном заходе.

16	A-01	<p>НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ</p> <p>ПРОЦЕДУРЫ</p>	 <p>RRJ-95B</p> <p>Руководство по летней эксплуатации</p>
	2.01		

ПОСАДКА	
ПП	НП
На высоте 30 -20 ft:	
ВЫРАВНИВАНИЕ.....ВЫПОЛНИТЬ	
РУД.....IDLE	
После приземления:	
РЕВЕРС (на V ≤170kt)MAX	ДОЛОЖИТЬ....."FLAPS FULL",
ТОРМОЖЕНИЕ.....КАК ТРЕБ."REVERS", "DECEL"
На скорости 80 kt:	
REV.....IDLE	ДОЛОЖИТЬ «80 kt»
РЕВЕРС.....ВЫКЛ.	ДОЛОЖИТЬ:..... «40kt»
РУД на V руления.....FWD IDLE	
До скорости 20 kt:	
AUTO BRAKE..... ВЫКЛ	


УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ (FD ВКЛ, АР, А/Т ВЫКЛ)	
Уход на второй круг с высоты ниже DH/MDA/MDH	
<p>РУД.....ТОГА</p> <p>ОБЪЯВИТЬ "УХОДИМ НА ВТОРОЙ КРУГ/FLAPS 2"</p> <p>НАБОР ВЫСОТЫ ВЫПОЛНИТЬ</p> <p>FMA ОБЪЯВИТЬ</p> <p>КОМАНДА..... "ШАССИ УБРАТЬ"</p> <p>АР, А/Т.....КАК ТРЕБ.</p> <p>На высоте уменьшения тяги:</p> <p>РУД.....CLMB</p> <p>На высоте разгона скорости:</p> <p>СКОРОСТЬ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ</p>	<p>FLAPS»2».....УСТАНОВИТЬ</p> <p>ОБЪЯВИТЬ....."В НАБОРЕ"</p> <p>УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....FLAPS 2</p> <p>LDG GEAR.....UP</p> <p>РЕЖИМ LNAV или HDG.....ВЫБРАТЬ</p> <p>TO, RWY TURN OFF LT.....OFF</p> <p>ДОЛОЖИТЬ.....ШАССИ УБРАНЫ</p> <p>ЗАКРЫЛКИ.....ПОЭТАПНО УБРАТЬ</p>

Уход на второй круг с высоты ниже DH/MDA/MDH

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	17
		2.01	


УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ (FD, AP, А/Т ВЫКЛ)	
ПП	НП
Уход на второй круг с высоты ниже DH/MDA/MDH	
РУД.....ТОGA ОБЪЯВИТЬ "УХОДИМ НАВТОРОЙ КРУГ/FLAPS 2" ТАНГАЖ 15°УСТ. FMAОБЪЯВИТЬ КОМАНДА..... "ШАССИ УБРАТЬ" AP/AT.....КАК ТРЕБ.	FLAPS»2».....УСТАНОВИТЬ ОБЪЯВИТЬ....."В НАБОРЕ" УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....FLAPS 2 LDG GEAR.....UP РЕЖИМ LNAV или HDG.....ВЫБРАТЬ TO, RWY TURN OFF LT.....OFF ДОЛОЖИТЬ.....ШАССИ УБРАНЫ
На высоте уменьшения тяги: РУД.....CLMB На высоте разгона скорости: СКОРОСТЬ.....КОНТР.	ЗАКРЫЛКИ.....ПОЭТАПНО УБРАТЬ

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ (AP, А/Т ВКЛ)	
Уход на второй круг с высоты выше DH/MDA/MDH	
КНОПКУ TOGA.....НАЖАТЬ ОБЪЯВИТЬ "УХОДИМ НАВТОРОЙ КРУГ/FLAPS 2" ПЕРЕХОД В НАБОР ВЫСОТЫ ...КОНТР. FMAОБЪЯВИТЬ КОМАНДА..... "ШАССИ УБРАТЬ"	FLAPS»2».....УСТАНОВИТЬ ОБЪЯВИТЬ....."В НАБОРЕ" УБЕДИТЬСЯ/ДОЛОЖИТЬ.....FLAPS 2 LDG GEAR.....UP РЕЖИМ LNAV или HDG.....ВЫБРАТЬ TO, RWY TURN OFF LT.....OFF ДОЛОЖИТЬ.....ШАССИ УБРАНЫ
На высоте уменьшения тяги: ЗАДАТЧИК "ALT".....НАЖАТЬ На высоте разгона скорости: СКОРОСТЬ.....КОНТР.	ЗАКРЫЛКИ.....ПОЭТАПНО УБРАТЬ

18	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		

ПОСЛЕ ПОСАДКИ	
ПП	НП
LAND LT.....	OFF (CM1)
TAXI & TO LT.....	TAXI (CM1)
STROBE.....OFF	CHRONO.....STOP
SPEED BRAKE.....** RET	FLAPS.....0
	ANTI – ICE.....КАК ТРЕБ.
	TCAS.....ВЫКЛ.
	APU.....ЗАПУСТИТЬ
	RADAROFF
	ТРАНСПОНДЕР.....КАК ТРЕБ
	ТЕМПЕРАТУРУ ТОРМОЗОВ.....КОНТР.
КАРТА - “ПОСЛЕ ПОСАДКИ”	

НА СТОЯНКЕ ***	
PARK/ALTN BRAKE.....ВКЛ.	ФАРЫ.....КАК ТРЕБ.
ENG MASTER (L, R).....OFF	APU BLEED.....ON
КОНТАКТ С ТЕХНИКОМ.....УСТ.	ELAPSED TIME.....ОСТАНОВИТЬ
p.DOOR SLIDE.....ПРОВ./НЕ ГОРИТ	IRSПРОВ.
BEACON.....OFF	МНЕМОКАДРЫ.....ПРОВ.
FUEL PUMPS (кроме AUX L).....OFF	
N/W STRG.....OFF	
SEAT BELTS.....OFF	
ЯРКОСТЬ ДИСПЛЕЕВ.....УМЕНЬШИТЬ	ЯРКОСТЬ ДИСПЛЕЕВ.....УМЕНЬШИТЬ
КАРТА - “НА СТОЯНКЕ”	

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	19
		2.01	

БЕЗОПАСНОСТЬ САМОЛЕТА НА СТОЯНКЕ	
ПП	НП
PARK/ALTN BRAKE.....ВКЛ.	ФАРЫ, ВНЕШНЕЕ ОСВЕЩЕНИЕ.....ВЫКЛ
IRS 1,2,3.....OFF	APU BLEED.....OFF
NO SMOK.....OFF	APU.....ВЫКЛ
	PUMP AUX LOFF
	EMER LT.....OFF
	EXT PWR.....КАК ТРЕБ.
	BAT 1,2,3,4.....OFF
КАРТА “ПЕРЕД ПОКИДАНИЕМ САМОЛЕТА”	

**это действие является сигналом начала выполнения процедур после посадки для НП


*** В случае буксировки до остановки на стоянке:

BEACON.....ON


SEAT BELTS.....ON

ПОСЛЕПОЛЁТНЫЙ ОСМОТР САМОЛЕТА	
*ВНЕШ. ОСМОТР ВС.....ВЫПОЛНИТЬ	

Примечание: (*) – маршрут осмотра как в транзитном аэропорту.


20	A-00	НОРМАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	2.01		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОДЕРЖАНИЕ	A-00	1
		3.00	

3.00 СОДЕРЖАНИЕ

3.01 СКОРОСТИ	1
3.02 ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ.....	1
ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ В КОНФИГУРАЦИИ 3	1
ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ В КОНФИГУРАЦИИ FULL.....	2
ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОМАТА ТОРМОЖЕНИЯ	3
3.03 ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ	1
МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....	1
СНИЖЕНИЕ С ЭШЕЛОНА ПОЛЁТА.....	2
ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ	4
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОПЛИВА И ВРЕМЕНИ ДО ПОСАДКИ	5
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОПЛИВА И ВРЕМЕНИ ДО ПОСАДКИ	5
3.04 ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	1
МАКСИМАЛЬНАЯ И ОПТИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА	1
ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОПЛИВА И ВРЕМЕНИ ДО ПОСАДКИ	2
СНИЖЕНИЕ С ЭШЕЛОНА ПОЛЁТА.....	4
ПОЛЕТ НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ	6
ПОЛЕТ В РЕЗГЕРМЕТИЗИРОВАННОМ САМОЛЁТЕ	9
3.05 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗДУШНОЙ ДИСТАНЦИИ	1
3.06 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ВЕТРА	1
3.07 ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА: QFE – QNH	1
3.08 ПЕРЕВОД ЧИСЛА М В ИНДИКАТОРНУЮ ЗЕМНУЮ СКОРОСТЬ.....	1

2	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СОДЕРЖАНИЕ	 RRJ 95B Руководство по летней эксплуатации
	3.00		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СКОРОСТИ	A-01	1
		3.01	

3.01 СКОРОСТИ

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ СКОРОСТИ (узлы)					
ПОЛЕТНАЯ МАССА (1000 кг)	F	S	GREEN DOT	Vls Конфиг. FLAPS 3	V_{REF}
26	141	200	215	118	115
28	146	200	215	123	119
30	151	200	215	127	123
32	155	200	215	131	128
34	160	200	215	135	131
36	165	200	215	139	135
38	169	200	215	143	139
40	173	200	218	147	143
42	177	200	222	150	146
44	181	200	225	154	150
46	185	200	225	157	153

ВНИМАНИЕ:

Выдерживание скоростей указанных в таблице обязательно.

2	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СКОРОСТИ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.01		


На взлете:

F — минимальная скорость полета в конфигурации 1.

На взлете — используется как скорость после достижения, которой рекомендуется переход из конфигурации 2 в конфигурацию 1.


S — минимальная скорость полета в конфигурации 0.

На взлете — используется как рекомендуемая скорость перехода из конфигурации 1 в конфигурацию 0.

 — GREEN DOT наивыгоднейшая эксплуатационная скорость набора высоты и снижения в конфигурации 0 при отказе одного двигателя, на которой аэродинамическое качество максимально.

V_{LS} — минимальная выбираемая скорость полета.

ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ

 — GREEN DOT наивыгоднейшая эксплуатационная скорость набора высоты и снижения в конфигурации 0 при отказе одного двигателя, на которой аэродинамическое качество максимально.

S — минимальная скорость полета в конфигурации 0. При заходе на посадку — используется как скорость, после достижения которой рекомендуется переход из конфигурации 0 в конфигурацию 1.

F — минимальная скорость полета в конфигурации 1.

При заходе на посадку — используется как рекомендуемая скорость, при достижении которой рекомендуется переход из конфигурации 1 в конфигурацию 2.

V_{LS} — минимальная выбираемая скорость полета.


V_{REF} — скорость захода на посадку со всеми работающими двигателями.

V_{APP} — рекомендованная скорость конечного этапа захода на посадку.

V_{APP} определяется по соотношению:

$$V_{APP} = V_{REF} + \Delta V_{Wx} + \Delta V_{REF}, \text{ где:}$$

- ΔV_{Wx} — поправка к скорости V_{REF} , обусловленная встречной составляющей ветра W_x на ВПП и при $W_x > 10$ kt определяемая как $\Delta V_{Wx} = 0.3 * W_x$, но не более 15 kts
- ΔV_{REF} — поправка к скорости V_{REF} , обусловленная конкретными условиями посадки.

 RRJ 95B Руководство по летней эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ СКОРОСТИ	A-00	3
		3.01	

Поправка ΔV_{REF} равна:


- 5 kt при автоматическом заходе на посадку;
- 5 kt при боковой составляющей ветра $W_z > 10$ kt;
- 5 kt при турбулентности;
- 5 kt при отказе одного двигателя;
- 10 kt при полёте в условиях обледенения.

При наличии двух и более из вышеуказанных факторов поправки не суммируются, а принимается одно наибольшее значение.


При возникновении отказов систем, влияющих на характеристики самолета (гидравлической системы или системы управления самолетом), поправка ΔV_{REF} указана в QRH по каждому отказному случаю отдельно.

В случае возникновения более чем одного отказа поправки на отказные ситуации не суммируются, а принимается одно наибольшее значение. При этом прочие поправки на условия посадки в расчет не принимаются (за исключением поправки ΔV_{WX}).

В случаях применения поправок ΔV_{WX} или ΔV_{REF} , фактическая посадочная дистанция увеличится на 4,5% на каждые 5 kt превышения V_{APP} над V_{REF} .

4	A-00	<p>ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</p> <p>СКОРОСТИ</p>	 <p>RRJ 95B</p> <p>Руководство по лётной эксплуатации</p>
	3.01		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ	А-01	1
		3.02	

3.02 ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ В КОНФИГУРАЦИИ 3

Фактическая посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, необходимое для выполнения посадки и полной остановки самолета на ВПП от точки на высоте 50 футов (15 м) над посадочной поверхностью.

		ФАКТИЧЕСКАЯ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ (Метры)									
Посадочный вес (1000 кг)		26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
Состояние ВПП	СУХАЯ	753	785	822	858	892	929	968	1009	1050	1089
	МОКРАЯ	1094	1151	1217	1282	1347	1415	1483	1550	1618	1685

ТАБЛИЦА ПОПРАВОК


Конфигурация 3	ПОПРАВКА К ФАКТИЧЕСКОЙ ПОСАДОЧНОЙ ДИСТАНЦИИ							
	сухая впп	мокрая впп	ВПП ПОКРЫТА					
			водой 6.3 мм (1/4 inch)	водой 12.7 мм (1/2 inch)	слякотью 6.3 мм (1/4 inch)	слякотью 12.7 мм (1/2 inch)	плотным снегом	льдом
выше уровня моря на каждую 1000 футов	3,11%	3,54%						
встречный ветер на каждые 10 узлов	%	%						
попутный ветер на каждые 10 узлов	%	%						

В случаях применения поправок ΔV_{WX} или ΔV_{REF} для увеличения скорости конечного этапа захода на посадку V_{APP} , фактическая посадочная дистанция увеличивается на 4,5% на каждые 5 kt превышения V_{APP} над V_{REF} .

Расчеты выполнены:

- с учетом предельно передней центровки
- без учета использования реверса обоих двигателей
- с учетом нормального использования тормозов пилотом
- без учета нормальной работы тормозных щитков

Примечание: Дистанции указаны в таблице только для использования в полете. Перед вылетом для расчета дистанций использовать сведения, размещенные в РЛЭ 1.03.

2	A-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.02		

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ В КОНФИГУРАЦИИ FULL

Фактическая посадочная дистанция - расстояние по горизонтали, необходимое для выполнения посадки и полной остановки самолета на ВПП от точки на высоте 50 футов (15 м) над посадочной поверхностью.

		ФАКТИЧЕСКАЯ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ (Метры)									
Посадочный вес (1000 кг)		26	28	30	32	34	36	38	40	42	44
Состояние ВПП	СУХАЯ	786	823	862	899	924	970	1004	1043	1083	1124
	МОКРАЯ	1116	1180	1247	1313	1379	1448	1514	1582	1651	1719

ТАБЛИЦА ПОПРАВОК


Конфигурация FULL	ПОПРАВКА К ФАКТИЧЕСКОЙ ПОСАДОЧНОЙ ДИСТАНЦИИ							
	сухая впп	Мок- рая впп	ВПП ПОКРЫТА					
			водой 6.3 мм (1/4 inch)	водой 12.7 мм (1/2 inch)	слякотью 6.3 мм (1/4 inch)	слякотью 12.7 мм (1/2 inch)	плотным снегом	льдом
выше уровня моря на каждую 1000 футов	3,11%	3,5%						
встречный ветер на каждые 10 узлов	%	%						
попутный ветер на каждые 10 узлов	%	%						

В случаях применения поправок ΔV_{WX} или ΔV_{REF} для увеличения скорости конечного этапа захода на посадку V_{APP} , фактическая посадочная дистанция увеличивается на 4,5% на каждые 5 kt превышения V_{APP} над V_{REF} .

Расчеты выполнены:


- с учетом предельно передней центровки
- без учета использования реверса обоих двигателей
- с учетом нормального использования тормозов пилотом
- без учета нормальной работы тормозных щитков

Примечание: Дистанции указаны в таблице только для использования в полете. Перед вылетом для расчета дистанций использовать сведения, размещенные в РЛЭ 1.03.


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ	А-00	3
		3.02	

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПОСАДКЕ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ АВТОМАТА ТОРМОЖЕНИЯ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

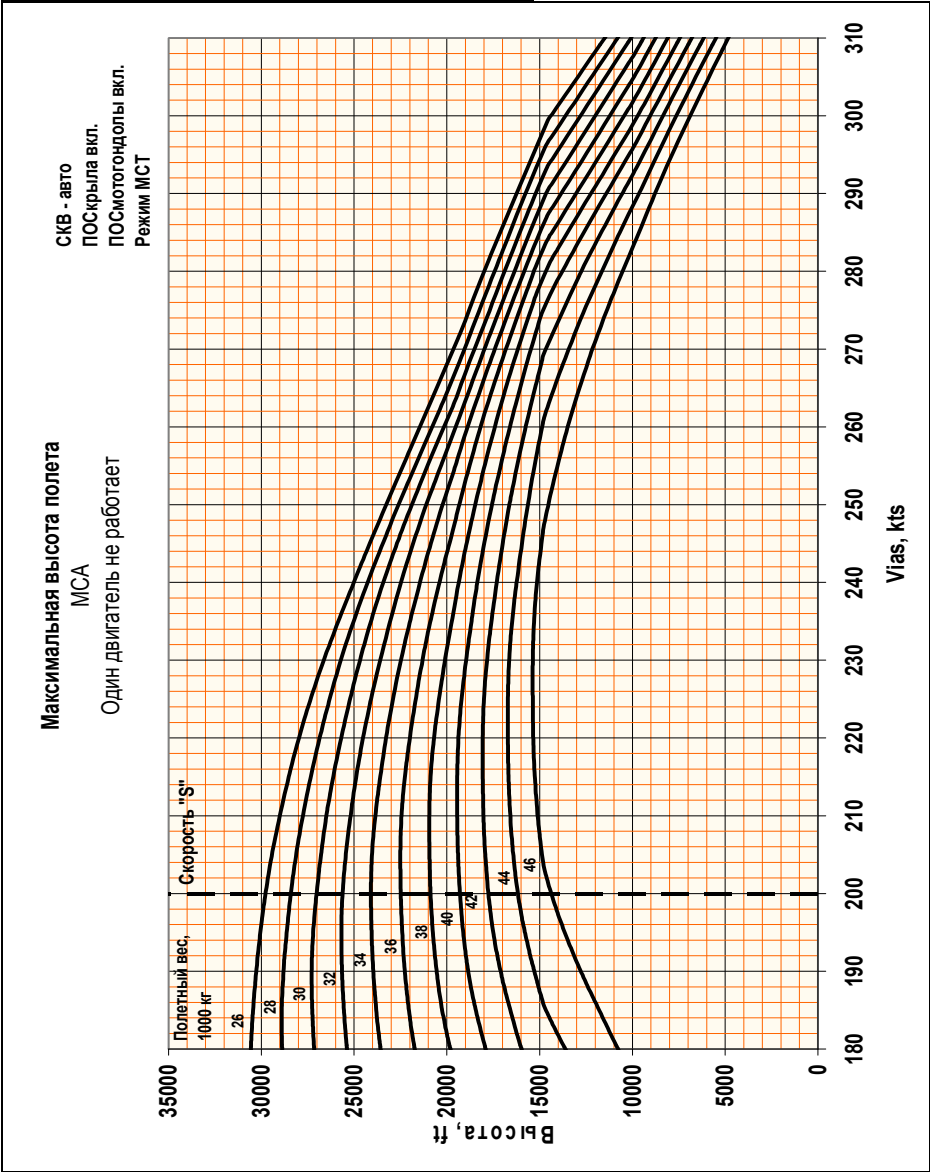
4	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.02		
		ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ	


Эта страница преднамеренно оставлена пустой

<div>  <p>RRJ 95B</p> <p>Руководство по лётной эксплуатации</p> </div>	<div> <p>ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</p> <p>ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ</p> </div>	А-00	1
		3.03	

3.03 ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ


МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА



2	A-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ	 RRJ 95B Руководство по летней эксплуатации
	3.03		


СНИЖЕНИЕ С ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ	А-01	3
		3.03	

продолжение


ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

4	А-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.03		

ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ


ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ	А-01	5
		3.03	


ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОПЛИВА И ВРЕМЕНИ ДО ПОСАДКИ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

6	A-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОДИН ДВИГАТЕЛЬ НЕ РАБОТАЕТ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.03		

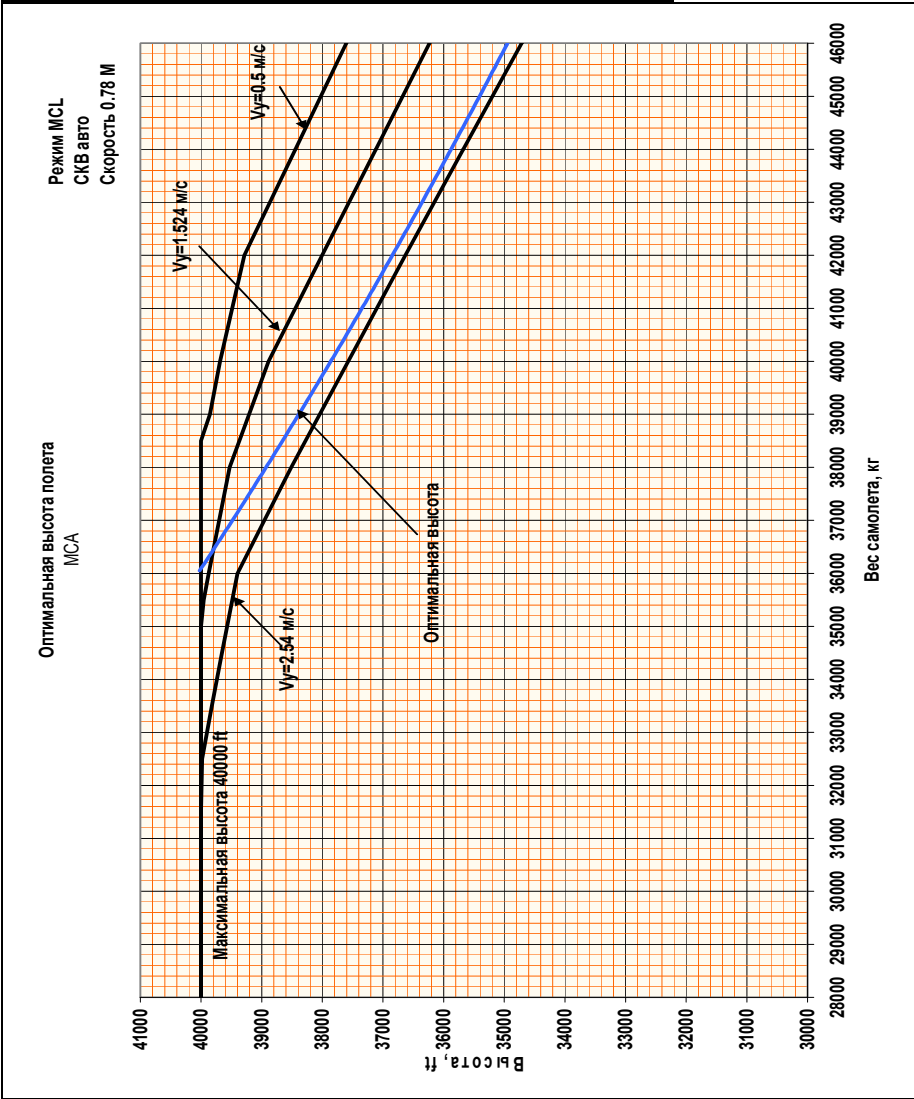
Продолжение


ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

<div>  <p>РРР 95В</p> <p>Руководство по лётной эксплуатации</p> </div>	<div> <p>ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ</p> <p>ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ</p> </div>	А-00	1
		3.04	

3.04 ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ


МАКСИМАЛЬНАЯ И ОПТИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА



2	A-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.04		


ОПРЕДЕЛЕНИЕ ТОПЛИВА И ВРЕМЕНИ ДО ПОСАДКИ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	A-01	3
		3.04	


Продолжение

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

4	А-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.04		


СНИЖЕНИЕ С ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	A-01	5
		3.04	


продолжение

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

6	A-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.04		


ПОЛЕТ НА ЗАПАСНОЙ АЭРОДРОМ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	A-01	7
		3.04	


продолжение

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

8	А-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.04		


продолжение

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

 RRJ 95B Руководство по лётной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	A-01	9
		3.04	


ПОЛЕТ В РЕЗГЕРМЕТИЗИРОВАННОМ САМОЛЁТЕ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН

10	А-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	 RRJ 95B Руководство по летней эксплуатации
	3.04		


продолжение

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	A-01	11
		3.04	

продолжение

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН


12	A-01	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВСЕ ДВИГАТЕЛИ РАБОТАЮТ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.04		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗДУШНОЙ ДИСТАНЦИИ	A-01	1
		3.05	

3.05 ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗДУШНОЙ ДИСТАНЦИИ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАН


2	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОПРЕДЕЛЕНИЕ ВОЗДУШНОЙ ДИСТАНЦИИ	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.05		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


<div> ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ВЕТРА</div> <div>RRJ 95B</div> <div>Руководство по летней эксплуатации</div>	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	А-00	1
	ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ВЕТРА	3.06	

3.06 ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ВЕТРА

Скорость ветра на ВПП (узлы)	Угол между направлением ветра и направлением ВПП (левый или правый)																												Скорость ветра на ВПП (узлы)				
	Встречная составляющая ветра (узлы)								Попутная составляющая ветра (узлы)								Боковая составляющая ветра (узлы)																
	10	20	30	40	50	50	70	80	100	110	120	130	140	150	160	170	10	20	30	40	50	60	70	80	10	20	30	40		50	60	70	80
5	-5	-5	-4	-4	-3	-3	-2	-1	+1	+2	+3	+3	+4	+4	+5	+5	1	2	3	3	4	4	5	5									
10	-10	-9	-9	-8	-6	-5	-3	-2	+2	+3	+5	+6	+8	+9	+9	+10	2	3	5	6	8	9	9	10									
15	-15	-14	-13	-11	-10	-8	-5	-3	+3	+5	+8	+10	+11	+13	+14	+15	3	5	8	10	11	13	14	15									
20	-20	-19	-17	-15	-13	-10	-7	-3	+3	+7	+10	+13	+15	+17	+19	+20	3	7	10	13	15	17	19	20									
25	-25	-23	-22	-19	-16	-13	-9	-4	+4	+9	+13	+16	+19	+22	+23	+25	4	9	13	16	19	22	23	25									
30	-29	-28	-26	-23	-19	-15	-10	-5	+5	+10	+15	+19	+23	+26	+28	+29	5	10	15	19	23	26	28	29									
35	-34	-33	-30	-27	-22	-18	-12	-6	+6	+12	+18	+22	+27	+30	+33	+34	6	12	18	22	27	30	33	34									
40	-39	-38	-35	-31	-26	-20	-14	-7	+7	+14	+20	+26	+31	+35	+38	+39	7	14	20	26	31	35	38	39									
45	-44	-42	-39	-34	-29	-23	-15	-8	+8	+15	+23	+29	+34	+39	+42	+44	8	15	23	29	34	39	42	44									
50	-49	-47	-43	-38	-32	-25	-17	-9	+9	+17	+25	+32	+38	+43	+47	+49	9	17	25	32	38	43	47	49									
55	-54	-52	-48	-42	-35	-28	-19	-9	+9	+19	+28	+35	+42	+48	+52	+54	9	19	28	35	42	48	52	54									
60	-59	-56	-52	-46	-39	-30	-21	-10	+10	+21	+30	+39	+46	+52	+56	+59	10	21	30	39	46	52	56	59									
65	-64	-61	-56	-50	-42	-33	-22	-11	+11	+22	+33	+42	+50	+56	+61	+64	11	22	33	42	50	56	61	64									
70	-69	-66	-61	-54	-45	-35	-24	-12	+12	+24	+35	+45	+54	+61	+66	+69	12	24	35	45	54	61	66	69									


2	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ОПРЕДЕЛЕНИЕ СОСТАВЛЯЮЩИХ ВЕТРА	 RRJ 95B Руководство по летней эксплуатации
	3.06		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА: QFE – QNH	А-00	1
		3.07	

3.07 ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА: QFE – QNH

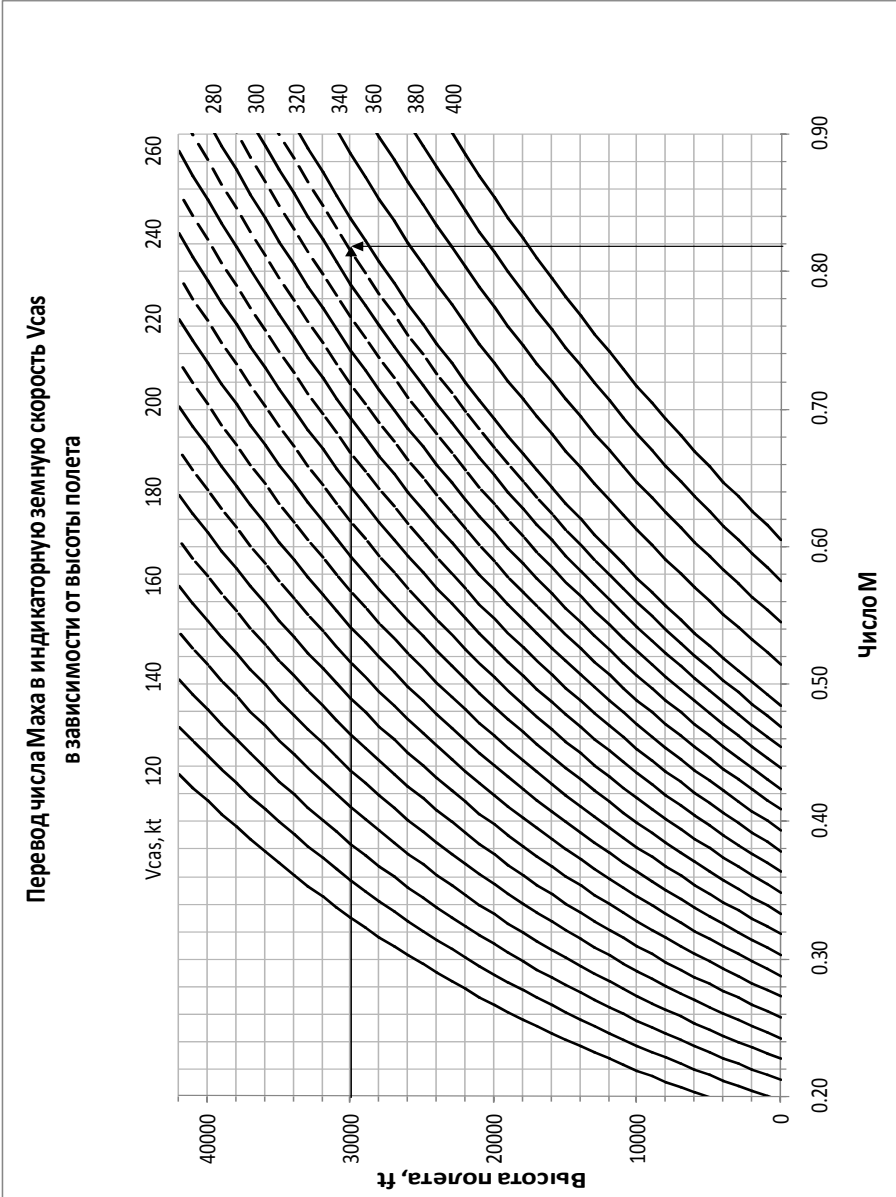
ЗАРЕЗЕРВИРОВАН


2	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА: QFE - QNH	 RRJ 95B Руководство по летней эксплуатации
	3.07		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕРЕВОД ПРИБОРНОЙ СКОРОСТИ В ЧИСЛО М	А-00	1
		3.08	

3.08 ПЕРЕВОД ЧИСЛА М В ИНДИКАТОРНУЮ ЗЕМНУЮ СКОРОСТЬ



2	A-00	ЛЕТНЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ПЕРЕВОД ПРИБОРНОЙ СКОРОСТИ В ЧИСЛО М	 RRJ 95B Руководство по летной эксплуатации
	3.08		


Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СОДЕРЖАНИЕ ГЛАВЫ	А-00	1
		4.00	


4.00 СОДЕРЖАНИЕ ГЛАВЫ

- 4.10 ВВЕДЕНИЕ**
- 4.20 УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ**
- 4.21 СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА**
- 4.22 ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ**
- 4.23 СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
- 4.24 СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ**
- 4.25 ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ЭКИПАЖА**
- 4.26 ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
- 4.27 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ**
- 4.28 ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА**
- 4.29 ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА**
- 4.30 ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА**
- 4.31 ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
- 4.32 ШАССИ**
- 4.33 ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ**
- 4.34 НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
- 4.35 КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
- 4.36 ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА**
- 4.49 ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА**
- 4.52 ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ**
- 4.70 СИЛОВАЯ УСТАНОВКА**
- 4.80 ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ**
- 4.90 АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ**

Примечание: Подробное содержание приводится в начале каждого раздела


2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.00		
		СОДЕРЖАНИЕ ГЛАВЫ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ВВЕДЕНИЕ	А-00	1
		4.10	

4.10 ВВЕДЕНИЕ

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ 3

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.10		
		ВВЕДЕНИЕ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ВВЕДЕНИЕ	А-00	3
		4.10	

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Процедуры, содержащиеся в данном разделе, обязательны для выполнения экипажем в случае возникновения аварийной или особой ситуации в полете. Выполнение этих процедур позволяет экипажу обеспечить безопасное завершение полета.

Все процедуры представлены в виде карт. Экипаж обязан выполнять эти процедуры по принципу: читай и выполняй.

Процедуры, заключенные в рамку при помощи жирной линии с насечкой, должны быть заучены экипажем на память, чтобы в случае необходимости, выполнить их в надлежащей последовательности и объеме без потерь времени.

ФОРМАТ ОТОБРАЖЕНИЯ АВАРИЙНОЙ И ОСОБОЙ ПРОЦЕДУР

Для визуального различия Аварийных или Особых процедур применен следующий формат отображения:

ЗАГОЛОВОК ПРОЦЕДУРЫ:

ЗАГОЛОВОК ПРОЦЕДУРЫ

Аварийная процедура с индикацией на EWD

ЗАГОЛОВОК ПРОЦЕДУРЫ


Аварийная процедура без индикации на EWD

ЗАГОЛОВОК ПРОЦЕДУРЫ

Особая процедура с индикацией на EWD

ЗАГОЛОВОК ПРОЦЕДУРЫ

Особая процедура без индикации на EWD

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.10		

ВВЕДЕНИЕ

ТЕКСТ ПРОЦЕДУРЫ:

– APUON

Единичная процедура, предусматривающая однократное прямое воздействие экипажа на органы управления самолетом и (или) систему самолета.

– Касание произвести с вертикальной скоростью снижения не более 1,8 м/с

Единичная процедура, для выполнения которой от экипажа требуется несколько последовательных действий, связанных с органами управления самолетом и (или) систем самолета.

ИЗБЕГАТЬ ОТРИЦАТЕЛЬНОЙ ПЕРЕГРУЗКИ

Указание экипажу, связанное с техникой пилотирования, особенностями эксплуатации систем самолета и т.д.

НА ВЗЛЕТЕ

Этап полета или устойчивое состояние системы самолета в условиях особой или аварийной ситуации.

Если под одним сообщением размещено более одного блока процедур, выполнять следует процедуры в пределах только одного блока выбранного в соответствии с одинаковым этапом полета или состоянием неисправной системы.

■ В полете

Точка начала выполнения блока процедур состоящего из одной или более единичных процедур, объединенных одинаковым пространственным положением самолета и (или) состоянием неисправной системы.


Если под одним сообщением размещено более одного блока процедур, выполнять следует процедуры в пределах только одного блока выбранного в соответствии с одинаковым пространственным положением самолета или состоянием неисправной системы.

● при неудавшемся запуске APU:

Условие, от выполнения которого зависит продолжение выполнения единичной процедуры или блока процедур.

Работает только вспомогательный топливный насос

Дополнительная информация поясняющего характера.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ВВЕДЕНИЕ	А-00	5
		4.10	

LAND ASAP

Наличие этой фразы в тексте аварийной процедуры обязывает КВС выполнить вынужденную посадку на ближайшем пригодном для посадки аэродроме.

LAND ASAP

Наличие этой фразы в тексте особой процедуры обязывает КВС принять решение о следовании на аэродром назначения или на ближайший пригодный для посадки аэродром.

Распределение ответственности при выполнении аварийных и особых процедур

При выполнении аварийных и особых процедур ответственность распределяется следующим образом:

Пилот пилотирующий (ПП) несет ответственность за:

- *Управление режимом работы двигателей*
- *Выдерживание высоты, траектории и скорости полета*
- *Конфигурацию самолета*
- *Навигацию*
- *Связь*

Пилот непилотирующий (НП) несет ответственность за:

- *Обнаружение и оповещение ПП о сообщениях на EWD и чтение Карты контрольных проверок*
- *Выполнение команд, поступающих от ПП*
- *Действия, связанные с пожаром двигателя (по согласованию с ПП)*
- *Выключение двигателей (по согласованию с ПП)*

Порядок выполнения аварийных и особых процедур

Выполнение аварийных и особых процедур начинается по команде ПП.


Не предпринимать никаких действий (кроме отключения звуковой сигнализации кнопкой ALERT CANCEL) если:

- *Не установлена безопасная траектория полёта*
- *Высота полёта, менее, 400 ft над ВПП, если отказ произошёл во время взлёта, захода на посадку или ухода на второй круг.*


В некоторых аварийных ситуациях ПП может дать команду на выполнение процедур ниже указанной высоты.

Удаление сообщений на EWD

Удалять сообщение на EWD разрешается только при взаимном подтверждении обоими пилотами о выполнении аварийной или особой процедуры, соответствующей этому сообщению.


6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.10		
		ВВЕДЕНИЕ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	А-00	1
		4.20	

4.20 УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ

ПРЕРВАННЫЙ ВЗЛЕТ	3
ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ ПОСЛЕ V_1	8
ПОСАДКА ПОСЛЕ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ НА ВЗЛЕТЕ	10
ЗАХОД НА ПОСДКУ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ	10
ЗАХОД НА ПОСДКУ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ С ПРИМЕНЕНИЕМ CIRCLING	10

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.20		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	А-00	3
		4.20	

ПРЕРВАННЫЙ ВЗЛЕТ

ВВЕДЕНИЕ

Решение о прекращении взлета и действия по остановке самолета предпринимает КВС.

До скорости V_1 КВС держит руку на рычагах управления двигателем независимо от того, является он ПП или нет.


Как только КВС принимает решение о прекращении взлета, он дает команду «Стоп», берет управление на себя и выполняет действия по остановке самолета.

Невозможно перечислить все события, которые могли бы привести к решению о прекращении взлета. Для того чтобы помочь КВС принять решение о прекращении взлета EICAS подает предупреждающие сообщения, которые не являются критическими, от скорости 80 kt до высоты 1500 ft - ТВС или 2 минуты после отрыва, что наступит раньше.

Даже при правильном расчете ситуация при прерванном взлете может ухудшиться по таким причинам как:

- *задержка действий экипажа по остановке самолета*
- *повреждение колес*
- *износ тормозных колодок, неправильная работа тормозов или повышенная температура колес*
- *не использование максимального торможения*
- *коэффициент сцепления на ВПП ниже расчетного*
- *ошибка в определении взлетного веса*
- *не учтено выполнение взлета не от начала ВПП*

Продолжение на следующей странице

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.20	УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	

Продолжение

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕВЕРСА

Если длина ВПП позволяет, использовать реверс в соответствии с требованиями РЛЭ.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕВЕРСА ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИ ПОЯВЛЕНИИ СООБЩЕНИЙ, ВЫЗВАННЫХ НЕИСПРАВНОСТЬЮ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ ИЛИ НЕИСПРАВНОСТЬЮ ГИДРОСИСТЕМЫ HS1 (HS3).

Если эффект торможения недостаточен, применить торможение от педалей, удерживая педали полностью обжатыми до полной остановки..

Не пытаться освободить ВПП, если нет полной уверенности в том, что аварийная эвакуация пассажиров проводится не будет.

ОТКАЗ ГИДРОСИСТЕМЫ

- При выполнении прерванного взлета, на скорости ниже 80 kt, если появилось сообщение, вызванное
 - Неисправностью гидросистемы HS1 (HS3) - применять pedalное торможение.
 - Неисправностью гидросистемы HS2 - направление на ВПП выдерживать, используя руль направления и дифференциальное торможение колёс.
 - Неисправностью гидросистем HS1 и HS3 - применять запасное торможение


ОТКАЗ ФУНКЦИИ ОБЖАТИЯ ШАССИ

При выполнении прерванного взлета, на скорости ниже 80 kt, если появилось сообщение L/G WOW FAULT:

- Выпуск интерцептеров.....вручную
- Pedальное торможение.....применить

Направление на ВПП выдерживать используя РН и дифференциальное торможение. Колёс

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	А-00	<div style="font-size: 2em; text-align: center;">5</div>
		4.20	

Продолжение

ВАРИАНТЫ ДЕЙСТВИЙ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ:

На скорости менее 100 КТ

Решение по прекращению взлета принимается КВС в зависимости от обстоятельств. Все случаи, которые могут привести к прекращению взлета, рассмотреть не возможно, но при срабатывании любого предупреждающего сообщения на EICAS КВС должен прекратить взлет.

Примечание: *Скорость 100 КТ не является критической, она выбрана, для того чтобы помочь КВС принять решение и избежать прекращения взлета на большей скорости.*

на скорости более 100 КТ и менее V_1

На скорости более 100 kt и менее V_1 прекращение взлета становится ситуацией, когда для остановки в пределах ВПП необходимо использовать возможности самолета близкие к предельным.

Решение о прекращении взлета должно быть принято только в следующих случаях:

- Пожар двигателя или APU
- Отказ двигателя
- Разрушение двигателя
- Внезапная потеря мощности двигателя
- Неисправности или условия, при которых безопасное продолжение полета невозможно

Решение о прекращении взлета на этом этапе принимается при появлении предупреждающих сообщений EICAS:


- FIRE ENG L(R) или FIRE APU
- FIRE ENG L(R) OVERHEAT
- ENG L(R) FLAME OUT
- ENG L(R) REV PRESSURIZED
- ENG L(R) FAIL
- ENG L(R) REV UNLOCKED
- ENG L(R) OIL LO PR
- F/CTL L + R ELEVATOR FAULT

Вибрация носового колеса не является причиной для прекращения взлета на скорости выше 100 КТ.

Команда « V_1 » является приоритетной по отношению к другим командам на скорости более V_1

ВЗЛЕТ ДОЛЖЕН БЫТЬ ПРОДОЛЖЕН, ПОСКОЛЬКУ ОСТАВШЕЙСЯ ДЛИНЫ ВПП МОЖЕТ НЕ ХВАТИТЬ ДЛЯ ОСТАНОВКИ САМОЛЕТА.

Продолжение на следующей странице

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.20		

Продолжение

ПРОЦЕДУРА ПРЕКРАЩЕНИЯ ВЗЛЕТА

При принятии решения о прекращении взлета:

■ **этап 1**

- | КВС | 2/П |
|-------------------------------------|---|
| – КОМАНДА.....«СТОП» | – ТОРМОЖЕНИЕ.....КОНТР |
| <u>ОДНОВРЕМЕННО:</u> | – |
| | REV.....ПОДТВ |
| – THR LEVERIDLE | – SPEED BRAKE.....ПРОВЕР |
| – REV.....MAX | – ALERT CANCEL.....НАЖАТЬ |
| ● На скорости 16-10 kt: | – УВД.....ИНФОРМ |
| – Педальное торможение
применить | – ПОДГОТОВИТЬ ОСЭ ДЛЯ
ВЫПОЛНЕНИЯ
ПРОЦЕДУРЫ ПО
СООБЩЕНИЮ НА EWD |

■ **этап 2**

При возникновении пожара самолет необходимо остановить таким образом, чтобы с учетом направления ветра избежать распространения пламени на фюзеляж.

- КВС PARK/ALTN
BRAKE.....УСТАНОВИТЬ

Установить PARK/ALTN BRAKE в положение ON после полной остановки самолета.


- КВС PA CALL..... «ВНИМАНИЕ!
БОРТПРОВОДНИКАМ ЗАНЯТЬ СВОИ МЕСТА!»

КВС дает команду бортпроводникам о подготовке к аварийной эвакуации пассажиров и одновременно оценивает ситуацию и принимает решение о необходимости начать аварийную эвакуацию.

- КВС КОМАНДА.....«ПРОЦЕДУРУ ПО СООБЩЕНИЮ
НА EWD ВЫПОЛНИТЬ»

КВС дает команду 2/П выполнить процедуры ОСЭ по сообщению на EWD, которое вызвало прекращение взлета.

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	А-00	7
		4.20	

Продолжение

Аварийная эвакуация требуется:


- КВС РА CALL..... «ЭВАКУАЦИЯ ПассажиРОВ»
- КВС КОМАНДА.....«ПРОЦЕДУРУ ПО ОСЭ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ ПассажиРОВ ВЫПОЛНИТЬ»

Аварийная эвакуация не требуется:

- КВС РА CALL.....«СИГНАЛ ГОТОВНОСТИ ОТМЕНЯЕТСЯ»

КВС сообщает бортпроводникам об отмене сигнала тревоги.

Информировать УВД о предпринимаемых действиях и запросить о необходимой помощи

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.20		
		УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	


ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ ПОСЛЕ V_1

В данном разделе описываются действия, вызванные отказом двигателя при продолженном взлете, т.е. на скорости V_1 и более, но до отрыва самолета от ВПП. На этом этапе отказ двигателя, повлекший резкое уменьшение или полную потерю тяги двигателя, вызывает значительную асимметрию тяги и трудности в выдерживании направления на разбеге при продолженном взлете.

При отказе двигателя после отрыва действия аналогичны, за исключением того, что пилоту не нужно удерживать самолет на ВПП.

- При отказе двигателя на скорости V_1 и более взлет должен быть продолжен.
- Для удержания самолета на осевой линии ВПП необходимо использовать руль направления.
- На скорости V_R плавно начать подъем носового колеса с постоянным темпом увеличения тангажа до значения 10 -11 градусов, удерживая самолет на осевой линии рулем направления.
- Отрыв от впп произвести без крена.
- После отрыва пилотировать по FD.
- При положительной вертикальной скорости шасси убрать.
- При возникновении скольжения и крена эффективно использовать РН. отклонением РН указатель скольжения на PFD установить нейтрально. для уменьшения скольжения создать крен в сторону работающего двигателя. для снятия усилий с педалей использовать триммер РН.
- При взлете с использованием режима FLEXABLE или DERATED рассмотреть необходимость использования NTO.

Продолжение на следующей странице


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	А-00	9
		4.20	

Продолжение

- Рассмотреть необходимость использовать АР.
- На высоте не менее 400 ft начать выполнение процедур по EWD сообщению.
- На высоте разгона скорости перевести самолет в горизонтальный полет и разогнать скорость.

Примечание: В связи с тем, что в САУ высота разгона скорости временно определяется по радиовысотомеру, перед переводом самолета в горизонтальный полет убедиться, что достигнута барометрическая высота разгона скорости относительно высоты аэродрома вылета.

- на скорости F установить FLAPS 1;
- на скорости S установить FLAPS 0.
- При разгоне до скорости GREEN DOT (наивыгоднейшая скорость набора высоты с одним отказавшим двигателем) продолжить набор высоты, используя MCT.
- Максимальная продолжительность работы двигателей на режиме выше MCT - 5 минут.
- Минимальная скорость набора до высоты разгона скорости равна V_2

10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ УКАЗАНИЯ ПО ПИЛОТИРОВАНИЮ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.20		

ПОСАДКА ПОСЛЕ ОТКАЗА ДВИГАТЕЛЯ НА ВЗЛЕТЕ


ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО

ЗАХОД НА ПОСДКУ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО


ЗАХОД НА ПОСДКУ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ С ПРИМЕНЕНИЕМ CIRCLING

ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	А-00	1
		4.21	

4.21 СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА

AIR AFT E-BAY OVHT	5
AIR FWD E-BAY COOL FAULT	4
AIR FWD E-BAY OVHT	5
AIR L (R) AIR FAULT	3
AIR L (R) PACK FAULT	3
AIR L E-BAY COOL FAULT	4
AIR R+L FAULT	3
AIR R+L PACK FAULT	4
AIR RECIRC FAULT	4
CAB PRESS ALT LMTR FAULT	6
CAB PRESS A-MODE FAULT	6
CAB PRESS EXCESS CAB ALT	8
CAB PRESS GND VLV OPEN	8
CAB PRESS HI CAB ALT	7
CAB PRESS HI ΔP	7
CAB PRESS NEG ΔP	7
CAB PRESS NO LAND ELEV	8

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.21		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	А-01	3
		4.21	

AIR R+L FAULT

Отказ левой + правой линии IAMS

- КНОПКА-ТАБЛО L AIR И R AIR.....OFF
- СНИЖЕНИЕ ДО FL100 ИЛИ МЕА (ЧТО ВЫШЕ).....НАЧАТЬ
- КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....НАДЕТЬ
- КОНТРОЛИРОВАТЬ «ВЫСОТУ» В КАБИНЕ
- **на высоте FL100:**
- RAM AIR.....ON
- **При понижении температуры воздуха в кабинах ниже 10° C:**
- RAM AIR.....OFF

Избегать условий обледенения.

AIR L (R) AIR FAULT


Отказ левой (правой) линии IAMS

- КНОПКА-ТАБЛО L (R) AIR.....OFF
- СНИЖЕНИЕ ДО FL250.....ВЫПОЛНИТЬ

AIR L (R) PACK FAULT

Отказ левой (правой) АСР

- АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАКРЫТИЕ L (R) PACK.....ПРОВЕРИТЬ
- СНИЖЕНИЕ ДО FL250.....ВЫПОЛНИТЬ

4	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.21	СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	

AIR R+L PACK FAULT

Отказ левой + правой АСР

- СНИЖЕНИЕ ДО FL100 ИЛИ МЕА (ЧТО ВЫШЕ).....НАЧАТЬ
- КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....НАДЕТЬ
- КОНТРОЛИРОВАТЬ «ВЫСОТУ» В КАБИНЕ
- на высоте FL100:
 - RAM AIR.....ON
- При понижении температуры воздуха в кабинах ниже 10° C:
 - RAM AIR.....OFF

AIR RECIRC FAULT

Отказ рециркуляции

- КНОПКА-ТАБЛО RECIRC.....OFF

AIR L E-BAY COOL FAULT

Отказ охлаждения авионики левого борта

LAND ASAP

Произвести посадку в течение 60 мин.


AIR FWD E-BAY COOL FAULT

Отказ охлаждения переднего отсека авионики

- если на мнемокадре AIR надпись AEV желтого цвета:

LAND ASAP
- если на мнемокадре AIR надпись AEV зеленого цвета:
 - МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....FL 250

Повысить контроль за работой AVS

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	А-00	5
		4.21	

AIR AFT E-BAY OVHT

Перегрев заднего отсека авионики

– КНОПКА-ТАБЛО RECIRC.....ON/ПРОВЕРИТЬ ON
LAND ASAP


Примечание: Если сообщению не предшествовало сообщение AIR AFT E-BAY COOL FAULT, надпись AFT FAN и рамка индикатора RECIRC на мнемокадре AIR – зеленого цвета, игнорировать сообщение.

AIR FWD E-BAY OVHT

Перегрев переднего отсека авионики

LAND ASAP

Примечание: Если сообщению не предшествовало сообщение AIR FWD E-BAY COOL FAULT, надписи LFAN, RFAN и FWD FAN на мнемокадре AIR – зеленого цвета, а надпись AEV не индицируется, игнорировать сообщение. Дальнейшие действия производить по сообщению AIR FWD E-BAY COOL FAULT, которое появится через 30 секунд.

6	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.21		

CAB PRESS A-MODE FAULT

Отказ автоматического режима CPCS

– КНОПКА-ТАБЛО MODE.....MAN

Давлением управлять вручную с помощью задатчика MAN RATE удерживая значения ΔP, CAB ALT и RATE в зеленом диапазоне. При полете на эшелоне установить значения давления в кабине в соответствии с таблицей:

Высота полёта	FL090	FL120	FL150	FL180	FL210	FL240
CAB ALT, FT	980	1260	1740	2160	2630	3100

Высота полёта	FL270	FL300	FL330	FL360	FL400
CAB ALT, FT	3640	4400	5380	6560	7550


- При снижении в случае индикации клапана OFV оранжевым цветом на FL 100:
 - КНОПКА-ТАБЛО L AIR И R AIR.....OFF
 - RAM AIR.....ON
- При понижении температуры воздуха в кабинах ниже 10° C:
 - RAM AIR.....OFF

Избегать условий обледенения.

CAB PRESS ALT LMTR FAULT

Отказ ограничения CAB ALT при полете на высотах более 25000FT

Усилить контроль за высотой в кабине

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА	A-01	7
		4.21	

CAB PRESS HI ΔP

Высокий перепад давления

- КНОПКА-ТАБЛО L AIR.....OFF
 - СНИЖЕНИЕ ДО FL250.....ВЫПОЛНИТЬ
 - если стрелка индикатора ΔP не вышла из красного сектора:
 - КНОПКА-ТАБЛО R AIR.....OFF
 - СНИЖЕНИЕ ДО FL100 ИЛИ MEA (ЧТО ВЫШЕ).....ВЫПОЛНИТЬ
 - на высоте FL100:
 - RAM AIR.....ON
 - при понижении температуры воздуха в кабинах ниже 10° C:
 - RAM AIR.....OFF
- ИЗБЕГАТЬ УСЛОВИЙ ОБЛЕДЕНЕНИЯ.

CAB PRESS NEG ΔP

Отрицательный перепад давления

- ВЕРТИКАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ СНИЖЕНИЯ...УМЕНЬШИТЬ
- если сообщение не пропало:

НА ВЫСОТЕ МЕНЕЕ FL140 КНОПКА-ТАБЛО
EMERG D-PRESS.....ON


CAB PRESS HI CAB ALT

Повышенное значение CAB ALT

- В полете:
 - КНОПКА MODE.....MAN

Высоту в кабине уменьшить вручную с помощью задатчика MAN RATE с обеспечением значения CAB ALT в зеленом секторе. При невозможности – занять FL 100 или MEA (что выше).
- При посадке на высокогорном аэродроме:

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

8	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации
	4.21		

CAB PRESS EXCESS CAB ALT

Чрезмерно высокое значение CAB ALT

- на высотах более FL100:
 - ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ ДО FL100 ИЛИ MEA (ЧТО ВЫШЕ).....ВЫПОЛНИТЬ
- на высоте FL100:
 - RAM AIR.....ON
- при понижении температуры воздуха в кабинах ниже 10° C:
 - RAM AIR.....OFF

Избегать условий обледенения.

CAB PRESS GND VLV OPEN


GV не закрылся через 45 секунд после закрытия всех дверей
ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩЕН

Примечание: Сообщение выводится только на земле.

CAB PRESS NO LAND ELEV


Превышение аэродрома посадки не выбрано

- КНОПКА-ТАБЛО LDG ELEV.....MAN
- LDG ELEV ЗАДАТЧИКОМ..... УСТАНОВИТЬ


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ	А-00	1
		4.22	

4.22 ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ

A/T OFF	3
AP OFF	3
AUTO FLT A/T FAULT	4
AUTO FLT A/T OFF	3
AUTO FLT AP FAULT	4
AUTO FLT AP OFF	3
AUTO FLT LEFT (RIGHT) A/T FAULT	4
AUTO FLT LEFT (RIGHT) A/T OFF	3
ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ “TRIPLE CLICK”	4
ОТКАЗ ФУНКЦИИ ОТКЛЮЧЕНИЯ AP ОТ КНОПКИ SS PRIOR/AP OFF НА ОБЕИХ РУЧКАХ SS	5
ОТКАЗ ФУНКЦИИ ВКЛЮЧЕНИЯ РЕЖИМА УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ КНОПКОЙ TO/GA	5
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ SWS	5

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.22		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ	А-00	3
		4.22	

AP OFF

Отключение AP кнопкой SS PRIOR /AP OFF на ручке SS или кнопкой AP на FCP
– НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЁТОМ ПЕРЕЙТИ

AUTO FLT AP OFF

Отказ AP или отключение AP от FBWCS или пересиливание AP
– НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЁТОМ..... ПЕРЕЙТИ

A/T OFF


Отключение A/T кнопкой A/T DISC или кнопкой A/T на FCP
– НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РУД..... ПЕРЕЙТИ

AUTO FLT A/T OFF

Отказ A/T или пересиливание РУД
– НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РУД..... ПЕРЕЙТИ

AUTO FLT LEFT (RIGHT) A/T OFF

Отказ A/T или пересиливание левого (правого) РУД
– НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ЛЕВЫМ (ПРАВЫМ) РУД ПЕРЕЙТИ


4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.22		

ЗВУКОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ “TRIPLE CLICK”	
<ul style="list-style-type: none"> • при заходе на посадку по ILS <p>Отказ режима «Заход на посадку» с переходом в режим FPA/TRK и (или) снижение возможностей бортового оборудования по категории захода на посадку.</p> <p><u>Примечание:</u> При снижении возможностей бортового оборудования выдаётся сообщение <i>AUTO FLT APPROACH 2 FAULT</i> и (или) <i>AUTO FLT APPROACH 1 FAULT</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • На высоте менее 1000 ft <ul style="list-style-type: none"> – ПРИ ОТСУТСТВИИ ВИЗУАЛЬНОГО КОНТАКТА С ВПП УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ВЫПОЛНИТЬ • На высоте более 1000 ft <ul style="list-style-type: none"> – РЕШЕНИЕ О ПРОДОЛЖЕНИИ ЗАХОДА ПО APP I И УСТАНОВИТЬ ВЫСОТУ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ 200 FT ПРИНЯТЬ 	

AUTO FLT AP FAULT
Отказ функции AP <ul style="list-style-type: none"> – НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЁТОМ ПЕРЕЙТИ

AUTO FLT A/T FAULT
Отказ функции A/T <ul style="list-style-type: none"> – НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РУД ПЕРЕЙТИ

AUTO FLT LEFT (RIGHT) A/T FAULT
Отказ функции левого (правого) A/T <ul style="list-style-type: none"> – НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ ЛЕВЫМ (ПРАВЫМ) РУД ПЕРЕЙТИ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ	А-00	5
		4.22	

ОТКАЗ ФУНКЦИИ ОТКЛЮЧЕНИЯ АР ОТ КНОПКИ SS PRIOR/AR OFF НА ОБЕИХ РУЧКАХ SS

- НА FCP КНОПКУ АР.....НАЖАТЬ
 - если безуспешно
 - АР ПЕРЕСИЛИВАНИЕМ РУЧКИ SS.....ОТКЛ

ОТКАЗ ФУНКЦИИ ВКЛЮЧЕНИЯ РЕЖИМА УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ КНОПКОЙ TO/GA

- РУД В ПОЛОЖЕНИЕ НТО В РУЧНУЮУСТАНОВИТЬ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ SWS

■ **OVERSPEED**

Звуковая сигнализация типа «Сирена» звучит, когда превышена максимальная скорость полёта V_{MAX} .

При убранной механизации крыла и убранном шасси $V_{MAX}=V_{MO}/M_{MO}$.

При выпущенной механизации крыла $V_{MAX}=V_{FE}$.


При убранной механизации крыла и выпущенном шасси $V_{MAX}=V_{LE}$.

V_{MO}/M_{MO}308КТ/0.81М


V_{LE}255КТ

V_{FE}СМОТРИ ТАБЛИЦУ НИЖЕ

КОНФИГУРАЦИЯ	СКОРОСТЬ V_{FE}
FULL	180 КТ
3	190 КТ
2	200 КТ
1+F	210 КТ
1	250 КТ
FLAP ICE	308 КТ/0.81М


6	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ПОЛЕТОМ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.22		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	1
		4.23	

4.23 СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

COM VHF 1(2)(3) FAULT	3
COM VHF 1(2)(3) EMITTING	3
COM RMP 1+2 FAULT	3
COM AUDIO SYS FAULT	3
COM CAPT (FO) AUDIO FAULT	3

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.23		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 SUKHOI <small>CIVIL AIRCRAFT</small> RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	3
		4.23	

COM VHF 1(2)(3) FAULT

Отказ радиостанции VHF 1(2)(3)

- VHF 1(2)(3).....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

COM VHF 1(2)(3) EMITTING

«Залипание» кнопки Радио (РТТ на БРУ, микрофоне, АСР)

- НЕРАБОТОСПОСОБНЫЙ РТТОПРЕДЕЛИТЬ
- АСР ОТКАЗАВШЕГО РТТ
НА ПЕРЕДАЧУНЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

COM RMP 1+2 FAULT

Отказ RMP 1+2

- RMP 1 И 2 OFF
- FMS ДЛЯ НАСТРОЙКИ PCOИСПОЛЬЗОВАТЬ

COM AUDIO SYS FAULT

Отказ блока усиления и коммутации RCAU

- NORMAL / BACKUP КВС И 2/П BACKUP
- INT / RAD НА АСРНЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ


Примечание: КВС использует VHF1, 2/П использует VHF2.

COM CAPT (FO) AUDIO FAULT


Отказ RCAU КВС (2/П)

- NORMAL / BACKUP КВС (2/П) BACKUP
- INT / RAD НА АСР КВС (2/П)НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

Примечание: КВС использует VHF1, 2/П использует VHF2.


4	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.23		
		СВЯЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	1
		4.24	

4.24 СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

ELEC APU GEN FAULT	5
ELEC APU GEN OVERLOAD	14
ELEC BAT1(2) (3) (4) OVHT	5
ELEC CATEGORY 2+3 SHED	7
ELEC CATEGORY 3 SHED	7
ELEC DC BUS ON BAT	6
ELEC EMER CONFIGR	32
ELEC L AC BUS FAULT	15
ELEC L DC BUS FAULT	20
ELEC L DC ESS BUS FAULT	24
ELEC L GEN OVRCURRENT	8
ELEC L(R) GEN DRIVE FAULT	3
ELEC L(R) GEN FAULT	4
ELEC L(R) GEN OVERLOAD	14
ELEC R AC BUS FAULT	17
ELEC R DC BUS FAULT	22
ELEC R DC ESS BUS FAULT	28
ELEC R GEN OVRCURRENT	11
АВАРИЙНАЯ КОНФИГУРАЦИЯ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ	37
ПОТРЕБИТЕЛИ 3-ЕЙ КАТЕГОРИИ, АВТОМАТИЧЕСКИ ОТКЛЮЧАЮЩИЕСЯ ОТ БОРТОВОЙ СЕТИ В ПОЛЁТЕ	46

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	<div>3</div>
		4.24	

ELEC L(R) GEN DRIVE FAULT

Отказ левого (правого) привод-генератора

- ПРИВОД-ГЕНЕРАТОР (отказавший).....OFF
- GEN (отказавшего привод-генератора)OFF

ВНИМАНИЕ:

Потребители 3-ей категории отключаются

Повторное подключение привод - генератора в полете невозможно


■ если запуск APU /подключение APU GEN возможно:

- BAT3, 4ПРОВЕРИТЬ
 - НА FL <370 ПРОЦЕДУРУ
«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ
 - APU GENПРОВЕРИТЬ ON
- ПОЛЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ПО ПЛАНУ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ ПО
ВЫСОТЕ ПОЛЕТА

Работа потребителей 3-й категории автоматически восстанавливается при подключении генератора APU.

■ если запуск APU/подключение APU GEN невозможно:

LAND ASAP

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC L(R) GEN FAULT

Отказ левого (правого) генератора

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:

ELEC L(R) GEN FAULT И ELEC L (R) AC BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC L (R) AC BUS FAULT

– GEN(отказавший).....OFF ЗАТЕМ ON

Убедиться, что на кнопке-табло GEN (отказавшего) надписи FAULT и OFF не светятся. Контролируйте включение GEN на мнемокадре ELEC

• Если действие неудачно:

– GEN(отказавший)OFF

ВНИМАНИЕ:

Потребители 3-ей категории отключаются

■ если запуск APU/подключение APU GEN возможно:

– BAT3, 4ПРОВЕРИТЬ

– НА FL <370 ПРОЦЕДУРУ

«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ


– APU GENПРОВЕРИТЬ ON

– ПОЛЕТ ПО ПЛАНУ.....ПРОДОЛЖИТЬ

Работа потребителей 3-й категории автоматически восстанавливается при подключении генератора APU.

■ если запуск APU/подключение APU GEN невозможно:

LAND ASAP

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	5
		4.24	

ELEC APU GEN FAULT

Отказ генератора APU

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:

ELEC APU GEN FAULT И ELEC L (R) AC BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC L (R) AC BUS FAULT

– APU GEN.....OFF ZATEM ON


- Если действие неудачно:

– APU GEN.....OFF

ELEC BAT1(2) (3) (4) OVHT

Перегрев аккумуляторной батареи 1 (2) (3) (4)

– BAT1 (2) (3) (4).....OFF

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC DC BUS ON BAT

Полет на аккумуляторных батареях

– CHRONOВКЛ

ВНИМАНИЕ:

Информация на EWD появляется до подключения генератора RAT или генератора APU

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:

ELEC DC BUS ON BAT И ELEC EMER CONFIG

ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC EMER CONFIG

• При не подключении хотя бы одного генератора

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

МАКСИМАЛЬНОЕ ВРЕМЯ ПОЛЕТА НА АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЯХ 30 МИНУТ.

– BAT1, 2, 3, 4ПРОВЕРИТЬ ON

■ если запуск APU/подключение APU GEN возможно:

– НА FL<370 ПРОЦЕДУРУ

«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ

– APU GENПРОВЕРИТЬ ON

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

ОДНОКРАТНЫЙ ЗАПУСК APU СОКРАЩАЕТ ВРЕМЯ ПОЛЁТА НА АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЯХ НА 3 МИН.

LAND ASAP

ВНИМАНИЕ:

Потребители 3-ей категории отключены

■ если запуск APU/подключение APU GEN невозможно:

– EMER LT.....ON

– ELEC2B.....OFF


• На высоте <22000ft

– L, R PUMP AUX.....OFF

LAND ASAP

ВНИМАНИЕ:

Потребители 2 и 3-ей категории отключены

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	A-01	7
		4.24	

ELEC CATEGORY 3 SHED


Отключены потребители 3-ей категории

**ДЕЙСТВИЯ В СООТВЕТСТВИИ С СИГНАЛИЗАЦИЕЙ
ПЕРВИЧНОГО ОТКАЗА СИСТЕМЫ ELEC**

ELEC CATEGORY 2+3 SHED

Отключены потребители 2 и 3-ей категории

**ДЕЙСТВИЯ В СООТВЕТСТВИИ С СИГНАЛИЗАЦИЕЙ
ПЕРВИЧНОГО ОТКАЗА СИСТЕМЫ ELEC**

8	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC L GEN OVRCURRENT

Отказ (перегрузка) левых основных и аварийных шин переменного тока

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:

ELEC L GEN OVERCURRENT И ELEC L AC BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC L AC BUS FAULT

- L GENOFF
- A/TOFF
- L PUMP ADDTON
- КОНТРОЛИРОВАТЬ ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ
- ЗАХОД.....CAT1

■ **если запуск APU/подключение APU GEN возможно:**

- BAT3, 4ПРОВЕРИТЬ
- НА FL<370 ПРОЦЕДУРУ
«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ
- APU GENПРОВЕРИТЬ ON


Примечание: APU GEN не подключится при работающем R GEN,
оставаясь в резерве

● **через 5 минут после возникновения ситуации:**

- L GENON
 - **если действие неудачно:**
 - L GEN.....OFF

LAND ASAP

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	9
		4.24	

Продолжение

Влияние на системы

ELEC

HYD

AIR

F/CTL

FUEL

СТАТУС

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ АТ НЕВОЗМОЖНО

УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ

СТАБИЛИЗАТОРА

УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ

ПРЕДКРЫЛКОВ

УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ


ЗАКРЫЛКОВ

– ЗАХОД.....CAT1


ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

См. ниже

Продолжение на следующей странице

10	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

Продолжение		
<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD</u>		
<u>AUTO FLT</u>	<u>ENG</u>	<u>FUEL</u>
A/T OFF	L/ R VIB DET	L PMP MAIN LO PR
<u>A-ICE</u>	<u>F/CTL</u>	<u>NAV</u>
ICE DET	STAB DEGRADED	RA 1
L WINDSHIELD	ASYM THR PROT LOST	
L WINDOW	FLAPS LO SPEED	
ADS 1+3 TAT HTR	SLATS LO SPEED	
<u>ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</u>		
TRU 1	СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ	GALLEY 1
ELEC 2A	ЛЕВЫЙ	ОБОРУДОВАНИЕ
ELEC 3	ADS HTR 1+3 L	ПАССАЖИРСКОЙ
RECIRC*		КАБИНЫ
		LAVATORY 1+2
<i><u>Примечание:</u> *Значок RECIRC на кадре AIR индицируется оранжевым цветом, что свидетельствует об отказе одного из вентиляторов рециркуляции</i>		

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	11
		4.24	

ELEC R GEN OVRCURRENT

Отказ (перегрузка) правых основных и аварийных шин переменного тока

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:

ELEC R GEN OVERCURRENT И ELEC R AC BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC R AC BUS FAULT

- R GENOFF
- R PUMP ADDTON
- ILS1/ VOR1ВЫБРАТЬ/НАСТРОИТЬ
- AIR DATA (RCP).....F/O3
- ЗАХОД НА ПОСАДКУ.....CAT1

■ если запуск APU/подключение APU GEN возможно:

- BAT3, 4ПРОВЕРИТЬ
- НА FL<370 ПРОЦЕДУРУ
«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ
- APU GENПРОВЕРИТЬ ON

Примечание: APU GEN не подключится при работающем L GEN,
оставаясь в резерве


- R GENON

● **если действие неудачно:**

- R GEN.....OFF

LAND ASAP

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	13
		4.24	

Продолжение

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD

A-ICE

ICE DET

R WINDSHIELD

R WINDOW

NAV

RA 2

ILS 2

VOR 2

GPS2

ADS2 DATA DEGRADED

SWS

SPD STALL WARN DEGRD

FCTL

FLAPS LO SPEED

SLATS LO SPEED

STAB DEGRADED

ASYM THR PROT
LOST

ENG

R REV

AIR

AFT E-BAY COOL

FUEL

R PMP MAIN LO PR

ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

ELEC 1

RECIRC*

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ
ПРАВЫЙ

ADS HTR 2/ 3R

ПРИЕМНИК


МНОГОРЕЖИМНЫЙ2

GALLEY 2/4

ОБОРУДОВАНИЕ
ПАССАЖИРСКОЙ
КАБИНЫ

LAVATORY 1/ 2

Примечание: *Значок RECIRC на кадре AIR индицируется оранжевым цветом, что свидетельствует об отказе одного из вентиляторов рециркуляции

14	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC L(R) GEN OVERLOAD


Перегрузка левого (правого) генератора

- GALLEY.....OFF
- МНЕМОКАДР ELECВЫЗВАТЬ
- если перегрузка сохраняется:
 - L(R) PUMP AUX.....ON
 - L(R) PUMP MAIN.....OFF
 - L (R) PUMP ADDT.....OFF
 - если L (R) PUMP MAIN..... OFF:
 - L(R) PUMP AUX.....ON
 - НАГРУЗКУ ГЕНЕРАТОРОВ
ПО СТРАНИЦЕ ELEC..... КОНТРОЛИРОВАТЬ

ELEC APU GEN OVERLOAD

Перегрузка генератора APU

- GALLEY.....OFF
- МНЕМОКАДР ELECВЫЗВАТЬ
ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ НА БОРТУ (L ИЛИ R), К КОТОРОМУ ПОДКЛЮЧЕН APU GEN
- если перегрузка сохраняется:
 - L(R) PUMP AUX.....ON
 - L(R) PUMP MAIN.....OFF
 - R(L) PUMP ADDT.....OFF
 - если R(L) PUMP MAIN OFF:
 - L(R) PUMP AUX.....ON
 - НАГРУЗКУ ГЕНЕРАТОРОВ
ПО СТРАНИЦЕ ELEC..... КОНТРОЛИРОВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	15
		4.24	

ELEC L AC BUS FAULT

Отказ левых основных и аварийных шин переменного тока

LAND ASAP

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:

ELEC L AC BUS FAULT И ELEC L DC ESS BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC L DC ESS BUS FAULT

– L GENOFF ЗАТЕМ ON

● **если действие неудачно:**

– L GEN.....OFF

– А/Т.....OFF

– ПАРАМЕТРЫ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

– L PUMP ADDTON

– ЗАХОД.....CAT1

■ **если запуск APU/подключение APU GEN возможно:**

– BAT3, 4ПРОВЕРИТЬ


– НА FL<370 ПРОЦЕДУРУ

«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ


– APU GENПРОВЕРИТЬ ON

Примечание: APU GEN не подключится при работающем R GEN,
оставаясь в резерве

Продолжение на следующей странице


16	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

Продолжение		<u>Влияние на системы</u>
		* AIR * ENG * ELEC * HYD * F/CTL * FUEL
СТАТУС		<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</u>
ИСПОЛЬЗОВАНИЕ А/Т НЕВОЗМОЖНО УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СТАБИЛИЗАТОРА УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ – ЗАХОД.....CAT1		См. ниже
<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD</u>		
<u>AUTO FLT</u>	<u>ENG</u>	<u>FUEL</u>
A/T OFF	L/R VIB DET	L PMP MAIN LO PR
<u>A-ICE</u>	<u>F/CTL</u>	<u>NAV</u>
ICE DET	STAB DEGRADED	RA 1
L WINDSHIELD	ASYM THR PROT LOST	
L WINDOW	FLAPS LO SPEED	
WING LO POWER	SLATS LO SPEED	
<u>ELEC</u>	<u>HYD</u>	
L GEN	HS2 ELEC2A	
TRU		
Продолжение на следующей странице		


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	17
		4.24	

Продолжение ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ		
ELEC 3 RECIRC*	СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ ЛЕВЫЙ ADS HTR 1+3 L	GALLEY 1 ОБОРУДОВАНИЕ ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЫ LAVATORY 1+2
<u>Примечание:</u> *Значок RECIRC на кадре AIR индицируется оранжевым цветом, что свидетельствует об отказе одного из вентиляторов рециркуляции		

ELEC R AC BUS FAULT
Отказ правых основных и аварийных шин переменного тока LAND ASAP <u>ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ</u> ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ: ELEC R AC BUS FAULT И ELEC R DC ESS BUS FAULT ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC R DC ESS BUS FAULT – R GENOFF ЗАТЕМ ON ● если действие неудачно: – R GEN..... OFF – R PUMP ADDTON – AIR DATA (RCP).....F/O3 – ILS1/ VOR1ВЫБРАТЬ/НАСТРОИТЬ – ЗАХОД НА ПОСАДКУ.....CAT1 ■ <u>если запуск APU/подключение APU GEN возможно</u> – BAT3, 4ПРОВЕРИТЬ – НА FL<370 ПРОЦЕДУРУ «ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ – APU GENПРОВЕРИТЬ ON <u>Примечание:</u> APU GEN не подключится при работающем L GEN, оставаясь в резерве Продолжение на следующей странице

18	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

Продолжение			Влияние на системы
			HYD ELEC AIR F/CTL FUEL ENG
СТАТУС			<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</u>
УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ СТАБИЛИЗАТОРА УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ПРЕДКРЫЛКОВ УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ЗАКРЫЛКОВ ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО CAT1			См. ниже
<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD</u>			
<u>A-ICE</u>	<u>NAV</u>	<u>FCTL</u>	
ICE DET	RA 2	FLAPS LO SPEED	
R WINDSHIELD	ILS 2	SLATS LO SPEED	
R WINDOW	VOR 2	STAB DEGRADED	
ADS2 TAT HTR	GPS2	ASYM THR PROT	
ADS1+3 TAT HTR	ADS2 DATA DEGRADED	LOST	
	<u>AIR</u>	<u>FUEL</u>	
	AFT E-BAY COOL	R PMP MAIN LO PR	
<u>ELEC</u>			
R GEN			
CATEGORY 3			
SHED			
TRU			
Продолжение на следующей странице			

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	19
		4.24	

Продолжение


ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

ELEC 1
RECIRC*

СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬПРАВЫЙ
ADS HTR 2+3 R
ПРИЕМНИК
МНОГОРЕЖИМНЫЙ 2

ОБОРУДОВАНИЕ
ПАССАЖИРСКОЙ
КАБИНЫ
LAVATORY 1+2
GALLEY 2+4

Примечание: *Значок RECIRC на кадре AIR индицируется оранжевым цветом, что свидетельствует об отказе одного из вентиляторов рециркуляции

20	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC L DC BUS FAULT

Отказ левых основных шин постоянного тока

Отключение A/T, FMS2

- КНОПКА-ТАБЛО L AIR.....OFF/ПРОВЕРИТЬ OFF
- МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....FL250
- НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ РУД.....ПЕРЕЙТИ
- FMS (RCP).....BOTH 1
- WINDOW PROBE MAN.....ON
 - Если сообщение ADS 2 PROBES HTR сохраняется:
 - WINDOW PROBE MAN.....OFF
 - AIR DATA.....F/O3
- ADS 3 обеспечивает данными PFD2 и ND2.
- VHF1/ 2/ HF 2.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- ЗАХОД.НА ПОСАДКУ.....CAT1


СТАТУС

ОТКЛЮЧЕНИЕ A/T
FMS2
ПОТЕРЯ РЕЗЕРВИРОВАНИЯ AP
ПОТЕРЯ ОБОГРЕВА ADS2
МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА FL250
– ЗАХОД НА ПОСАДКУ CAT1


ОТКАЗАВШИЕ
СИСТЕМЫ

См. ниже


Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	A-01	21
		4.24	

Продолжение			Влияние на системы
			ELEC
			HYD
			AIR
			F/CTL
			FUEL
			ENG
ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD			
<u>AIR</u>	<u>AUTO FLT</u>	<u>NAV</u>	
L AIR	SYS2	DME	
	A/T OFF	FMS2	
<u>A-ICE</u>	<u>COM</u>	<u>SURV</u>	
ADS 2 TAT HTR	HF 1	TCAS	
ADS 2 PROBES HTR	VHF 3	TAWS	
		TERR	
		WXR	
ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ			
БЛОК ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ ОТ РАСКРУТКИ 2A	ACP 3	ЧАСТЬ	
	FCP2	ИНДИВИДУАЛЬНОГО	
	READ LT	ОСВЕЩЕНИЯ В	
	TABLE LT	КАБИНЕ ЭКИПАЖА	
	RWY LT L	LAVATORY 1+2	
	WING LT L	GALLEY 1	
	RAT HTR	ОБОРУДОВАНИЕ	
	СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ	ПАССАЖИРСКОЙ	
	ЛЕВЫЙ	КАБИНЫ	
ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА ДИСПЛЕЕ EWD			
<u>Примечание:</u> Выполнение действий по процедурам, перечисленным ниже, не требуется			
DOORS*			
<u>Примечание:</u> *Все сообщения по системе			

22	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC R DC BUS FAULT		
Отказ правых основных шин постоянного тока		
Отключение MFD/ PFD второго пилота,		
– МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....FL250		
– ЗАХОД.....CAT 2		
СТАТУС		
ОТКЛЮЧЕНИЕ MFD + PFD 2/П, ВСТРОЕННОГО ПОДСВЕТА ПУЛЬТОВ ПОТЕРЯ РЕЗЕРВИРОВАНИЯ AP ОТКАЗ ADS2 ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО CAT2 МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА FL250		<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</u>
		См. ниже
		<u>Влияние на системы</u>
		ELEC
		HYD
AIR		
F/CTL		
FUEL		
ENG		
<u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD</u>		
<u>AUTO FLT</u> SYS 2	<u>CDS</u>	<u>NAV</u>
	F/O PFD	ADS 2
	F/O MFD	ADF 2
	<u>COM</u>	DME 2
	HF 2	
<u>A-ICE</u> R WINDSHIELD R WINDOW	VHF 2	
	RMP 2	
	<u>FWS</u>	<u>SWS</u>
	FWS 2	SPD STALL WARN
		DEGRD
Продолжение на следующей странице		

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	23
		4.24	

Продолжение

ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

XPDR2

**КАНАЛ 2А БЛОКА
ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ
ОТ РАСКРУТКИ**

**СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ
ПРАВЫЙ**

ADS HTR 2

**RWY LT RIGHT
WING LT RIGHT
TAXI LT**

ЧАСТЬ

**ИНДИВИДУАЛЬНОГО
ОСВЕЩЕНИЯ В
КАБИНЕ ЭКИПАЖА**

**ЗАМОК ДВЕРИ
КАБИНЫ ЭКИПАЖА
GALLEY 4**


RUD PED ADJ R

ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА ДИСПЛЕЕ EWD

Примечание: *Выполнение действий по процедурам, перечисленным ниже, не требуется*

DOORS*

Примечание: **Все сообщения по системе*

24	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC L DC ESS BUS FAULT

Отказ левых основных и аварийных шин постоянного тока

Отключение AP A/T, FMS2

Отключение MFD + PFD KBC, на EWD недостоверная информация

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:


ELEC L AC BUS FAULT И ELEC L DC ESS BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC L DC ESS BUS FAULT

- НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ.....ПЕРЕЙТИ
- МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....FL250
- EMER LT.....ON
- F/O MFD DUEWD
- L PUMP ADDTON
- КНОПКА-ТАБЛО L AIR.....OFF/ПРОВЕРИТЬ OFF
- FMS (RCP).....BOTH 1
- ADS 2 + IESI.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- VHF2 + HF2 +XPDR 2.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- (CAPT) ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ «NORMAL/BACKUP».....BACKUP
- ГИДРОСИСТЕМА HS1,HS2, HS3.....ПОВЫШЕННОЕ ВНИМАНИЕ
- ELEC1 (ПЕРЕД ВЫПУСКОМ ШАССИ)ON
- ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПСП.....ВЫПОЛНИТЬ

LAND ASAP

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	25
		4.24	

Продолжение

ОТКАЗ AP, A/T, FMS2, ADS 1+3

ОТКЛЮЧЕНИЕ MFD + PFD KBC,

НА EWD НЕДОСТОВЕРНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

ПЕРЕНАСТРОЙКА РАДИОСТАНЦИИ HF1

НЕВОЗМОЖНА

ОТКАЗ T2CAS

ОТКАЗ КОНТРОЛЕРА ГС1 (ELEC 1 В РУЧНОМ РЕЖИМЕ)

**АВТОМАТИЧЕСКИЙ ВЫПУСК RAT
НЕРАБОТОСПОСОБЕН**

**ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПАРАМЕТРОВ ЛЕВОГО
ДВИГАТЕЛЯ**

ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПОС ВЗ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ

**АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ
НЕРАБОТОСПОСОБЕН**


ОТКАЗ ПОЛОВИНЫ ТОРМОЗОВ

ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО CAT1 НЕВОЗМОЖЕН

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

См. ниже

Продолжение на следующей странице

26	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

Продолжение

Влияние на системы

ELEC

HYD

AIR

F/CTL

FUEL

ENG

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD

A-ICE

L WINDSHIELD

L WINDOW

ADS 3PROBES

HTR

ADS1+3 TAT HTR

STBY PROBES

HTR

AIR

L AIR

AUTO FLT

A/T OFF

AP OFF

SYSTEM

APPROACH 1

AVNCS

DEGRADED

SSCVR

DCA1

BRAKE

DEGRADED

TEMP DET FAULT

SWS

SPD STALL WARN

COM

CAPT/ OBS AUDIO

RMP 1

VHF 1/ 3

HF 1

CDS

CAPT MFD/ PFD

EWD

FUEL

L ENG LO PR

FCTL

ALFA/G PROT

ASYM THR PROT LOST

FWS

FWS 1

HYD

HS1 CONTROLLER

HS2 LO PR

(H>22000 FT)

HS2 ELEC2A

NAV

ADS 1

ADS 3 DEGRADED

DME 1

VOR 1

ADF 1

ILS 1

GPS 1

FMS 2

SURV

XPDR 1


TCAS

TAWS

TERR

WXR

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	27
		4.24	

Продолжение

ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ


RSU1	ЕСР1	ЧАСТЬ
ACP1+3	L DRIVE DISC	ИНДИВИДУАЛЬНОГО
AUX L	RAT AUTO DEPL	ОСВЕЩЕНИЯ В КАБИНЕ
EMER EXT	BAT1+3	ЭКИПАЖА
METRIC ALT	WINDOW HEAT L	ПОТОЛОЧНОЕ
TARGET ALT	СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ	ОСВЕЩЕНИЕ В КАБИНЕ
	ЛЕВЫЙ	ЭКИПАЖА
	ВНЕШНЕЕ СТО ЛЕВОГО	ЧАСТЬ ОСВЕЩЕНИЯ
	БОРТА	ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЫ

ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА ДИСПЛЕЕ EWD

Примечание: Выполнение действий по процедурам, перечисленным ниже, не требуется

DOORS*	ELEC L AC BUS
---------------	----------------------

Примечание: *Все сообщения по системе

28	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC R DC ESS BUS FAULT

Отказ правых основных и аварийных шин постоянного тока

Отключение AP, A/T, FMS1, IES1

Отключение MFD/ PFD второго пилота, EWD,

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫВОДЕ НА ЭКРАНЕ EWD CAS-СООБЩЕНИЙ:


ELEC R AC BUS FAULT И ELEC R DC ESS BUS FAULT

ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯТЬ ПО СООБЩЕНИЮ ELEC R DC ESS BUS FAULT

- НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ.....ПЕРЕЙТИ
 - МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....FL250
 - CAPT MFD DUEWD
 - R PUMP ADDTON
 - R AIR.....OFF/ПРОВЕРИТЬ OFF
 - FMS (RCP).....BOTH 2
 - VHF1/3/ HF1.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
 - ILS1/ VOR1/ADS1ИСПОЛЬЗОВАТЬ
 - (FO) ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ «NORMAL/BACKUP».....BACKUP
 - ГИДРОСИСТЕМА HS2 И HS3....ПОВЫШЕННОЕ ВНИМАНИЕ
 - ELEC3 (ПЕРЕД ВЫПУСКОМ ШАССИ)ON
 - КНОПКА-ТАБЛО RTU AUTO (ПЕРЕД ВЫПУСКОМ ШАССИ).....MAN
 - КНОПКА-ТАБЛО RTU AUTO (ПОСЛЕ ВЫПУСКА ШАССИ)AUTO
- Надпись MAN на кнопке-табло RTU AUTO не светится*
- ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПСП.....ВЫПОЛНИТЬ

LAND ASAP

Продолжение на следующей странице


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	29
		4.24	

Продолжение

СТАТУС

ОТКАЗ АР, А/Т, FMS1, IESI, ADS 2+3
ОТКЛЮЧЕНИЕ MFD/PFD 2/П, EWD, ПОДСВЕТА ПУЛЬТОВ
ОТКАЗ ТРАНСПОНДЕРА 2
АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ
НЕРАБОТОСПОСОБЕН
ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПАРАМЕТРОВ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ
ОТКАЗ ИНДИКАЦИИ ПОС ВЗ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ
ЗАПУСК АРУ НЕРАБОТОСПОСОБЕН
ОТКАЗ ПОЛОВИНЫ ТОРМОЗОВ
ПЕРЕНАСТРОЙКА РАДИОСТАНЦИИ HF2 НЕВОЗМОЖНА
ФУНКЦИЯ CLIMB INHIBIT СИСТЕМЫ T2CAS НЕДОСТУПНА
По скорости набора высоты устанавливается предел 1500 ft/mn
ОТКАЗ КОНТРОЛЕРА ГСЗ (ELEC 3, КЛАПАН ВКЛЮЧЕНИЯ RTU- В РУЧНОМ РЕЖИМЕ)
ОТКАЗ ПОДСВЕТА ЧАСОВ, КОМПАСА
ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО SAT 1 НЕВОЗМОЖЕН

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	31
		4.24	

Продолжение

ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

RAV	BAT 2/ 4	ВНЕШНЕЕ СТО ПРАВОЙ
ACP2	ELEC2B	СТОРОНЫ
RCAU F/O	СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЬ	ЧАСТЬ ОСВЕЩЕНИЯ
AUX R	ПРАВЫЙ	ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЫ
APU		ЧАСТЬ
ATC2		ИНДИВИДУАЛЬНОГО
R DRIVE DISC		ОСВЕЩЕНИЯ В КАБИНЕ
		ЭКИПАЖА
		ЗАМОК ДВЕРИ КАБИНЫ
		ЭКИПАЖА

ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА ДИСПЛЕЕ EWD

Примечание: Выполнение действий по процедурам, перечисленным ниже, не требуется

DOORS*	ELEC R AC BUS	XPDR 1+2**
--------	---------------	------------


Примечание: *Все сообщения по системе

**Работоспособность XPDR 1 сохраняется

ЛОЖНАЯ ИНДИКАЦИЯ НА МНЕМОКАДРЕ

*	ELEC**	FLCT
---	--------	------

Примечание: **Символ BAT 3 индицируется оранжевым цветом

32	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

ELEC EMER CONFIGR

Отказ левого и правого генераторов

Отключение, AP, A/T, FMS2

Отключение MFD/ PFD второго пилота

LAND ASAP

– НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ.....ПЕРЕЙТИ

– RAT GEN.....ПРОВЕРИТЬ DOWN/ON

Время выпуска RAT не превышает 8 сек.

• **если RAT не выпустился:**

– RAT.....ВЫПУСТИТЬ ВРУЧНУЮ

Выпустить RAT вручную поворотом рычага троса ручного выпуска RAT на центральном пульте

– RAT GENПРОВЕРИТЬ DOWN/ON

Убедиться, что на кнопке-табло RAT GEN надписи DOWN и ON светятся

– L GEN.....OFF ЗАТЕМ ON

*Убедиться, что на кнопке-табло L GEN надписи FAULT и OFF не светятся.
Контролируйте включение L GEN на мнемокадре ELEC*

– R GEN.....OFF ЗАТЕМ ON

*Убедиться, что на кнопке-табло R GEN надписи FAULT и OFF не светятся,
Контролируйте включение R GEN на мнемокадре ELEC*

• **если действие удачно:**


– RAT GEN.....OFF

Проверить отключение RAT GEN по погасанию надписи ON на кнопке-табло RAT GEN

• **если действие неудачно:**

– L GEN, R GEN.....OFF

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	33
		4.24	

Продолжение

■ если запуск APU/подключение APU GEN возможно:

- НА FL<370 ПРОЦЕДУРУ
«ЗАПУСК APU В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ
- APU GENПРОВЕРИТЬ ON
- RAT GEN.....OFF


ВНИМАНИЕ

Потребители 3-ей категории отключаются

■ если запуск APU/ /подключение APU GEN невозможно:

- EMER LTON
- RECIRC.....OFF
- L AIR.....OFF
- МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЁТА.....FL250
- WINDOW PROBE.....MAN
- VHF1/XPDR1.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- УГОЛ АТАКИ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
- SPD/STALL WARN (*STALL OVERSPEED SPEED*)NOT AVAIL
- ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО ПСП.....ВЫПОЛНИТЬ
- FLAPSFLAPS 3

Продолжение на следующей странице

34	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

Продолжение

ВНИМАНИЕ

Потребители 2 и 3-ей категории отключаются

Влияние на системы

ELEC
AIR
F/CTL
FUEL
ENG


СТАТУС

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

ОТКЛЮЧЕНИЕ AP, A/T, FMS2, MFD/PFD 2/П,
РА1+2, ПОДСВЕТА ПУЛЬТОВ
ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО CAT1 НЕВОЗМОЖЕН
ОТКЛЮЧЕНИЕ СТЕКЛООЧИСТИТЕЛЕЙ
ЛЕВОГО+ПРАВОГО
ПОТЕРЯ СИГНАЛИЗАЦИОННЫХ СООБЩЕНИЙ:
“STALL”, “OVERSPEED”, “SPEED, SPEED,
SPEED”
УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ
СТАБИЛИЗАТОРА
УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ
ПРЕДКРЫЛКОВ
УМЕНЬШЕНИЕ СКОРОСТИ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ
ЗАКРЫЛКОВ
АВТОМАТИЧЕСКИЙ ВЫПУСК СПОЙЛЕРОВ НА
ПОСАДКЕ НЕВОЗМОЖЕН
УВЕЛИЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ
ПРОДОЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ НА ПОСАДКЕ
ТОПЛИВО ИЗ ЦЕНТРАЛЬНОГО БАКА НЕ
ВЫРАБАТЫВАЕТСЯ, ОСТАТОК В 1-Х ОТСЕКАХ
420 КГ НЕ ВЫРАБАТЫВАЕТСЯ
ОБОГРЕВ ЛЕВОГО ЛОБОВОГО СТЕКЛА
АВТОМАТИЧЕСКИ ОТКЛЮЧИТСЯ ПРИ РАБОТЕ
МЕХАНИЗАЦИИ КРЫЛА

См. ниже

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-01	35
		4.24	

Продолжение

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА ДИСПЛЕЕ EWD

AIR

L AIR

R E-BAY COOL

L PACK

A-ICE

L/ R WINDSHIELD

L/ R WINDOW

AUTO FLT

AP OFF

A/T OFF

APPROACH 1

SYSTEM

COM

HF 1/ 2

OBS AUDIO

RMP 2

VHF 2/ 3

ELEC

CATEGORY 2+3 SHED

ENG R

BLEED STATUS WING

FCTL

ASYM THR PROT LO

ST FLAPS LO SPEED

SLATS LO SPEED

STAB DEGRADED

FUEL

L/R PUMP JET 1

L/R MAIN PUMP LO RP

CDS

F/O PFD/ MFD

NAV

ADF 2

ADS 2

DME 1/ 2

RA 1+2

FMS 2

IRS 2

ILS 2

VOR 2

GPS 2

SWS

SPD STALL WARN

FWS

FWS 2

SURV


TCAS

TAWS

TERR

WXR DEGRD

Продолжение на следующей странице

36	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		
		СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	

Продолжение

ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ


RECIRC	LOGO LT	ОБОРУДОВАНИЕ
ELEC1	NAV LT	ПАССАЖИРСКОЙ
ELEC3	BEACON LT	КАБИНЫ
	STROBE LT	LAVATORY 1/ 2
		ИНДИВИДУАЛЬНОЕ
		ОСВЕЩЕНИЕ В
		КАБИНЕ ЭКИПАЖА
		ЗАМОК ДВЕРИ
		КАБИНЫ ЭКИПАЖА

ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА ДИСПЛЕЕ EWD

Примечание: *Выполнение действий по процедурам, перечисленным ниже, не требуется*


DOORS*

Примечание: **Все сообщения по системе*


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	37
		4.24	

АВАРИЙНАЯ КОНФИГУРАЦИЯ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ


Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
СКВ	Клапан аварийной вентиляции авионики (AEV)	норм	норм
	Питание обмоток реле (R-AEV)	норм	норм
	Вентилятор нагнетания воздуха в авионику, правая сторона (BLOW FAN1,3, 4)	норм	норм
	Реле BFAN3/4	норм	нет
	Передний вентилятор охлаждения блоков авионики (AEFAN 3)	норм	норм
	Клапан линии перекрестного отбора воздуха (CBV1,2)	норм	норм
	Выпускной клапан 2 (OFV AUTO 2)	норм	норм
	Регулятор давления (PRV2)	норм	норм
	Клапан продувочного воздуха (RAM)	норм	норм
	Вентилируемый датчик температуры (VENTS 5,6,7)	норм	норм
	Питание обмоток реле (R-RAV)	норм	норм
	Питание обмоток реле (заслонки регулирования воздуха) (FCV2)	норм	норм
	Отсечной клапан (SOV1,2,3,4)	норм	норм
	Питание обмоток реле (отсечного клапана) (AFTBB/FWDBB)	норм	норм

38	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.24		


Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
Оборудование автоматического управления полетом	Вычислитель центральный и модуль ввода/вывода11(СРЮМ 11)	норм	норм
	Вычислитель центральный и модуль ввода/вывода12 (СРЮМ 12)	норм	норм
Связное оборудование	Антенна УКВ - связи 1 (VHF1)	норм	норм
	Приёмопередатчик УКВ связи 1(VHF Transceiver 1)	норм	норм
	Регистратор звуковой информации твердотельный (SSCVR)	норм	норм
	Блок усиления и коммутации (RCAU, F/O)	норм	норм
	Усилитель системы связи с салоном (PAA1, 2)	норм	норм
Система электрообеспечения	Питание GCU L/R	норм	норм
	Расцепитель левого/правого привод- генератора (IDG L/R DISC)	норм	норм
	Питание TRU1/2	норм	нет
	Питание статического преобразователя STAT INV	норм	норм
	Питание замка ветрогенератора (RAT DEPL)	норм	норм
	Управление RAT (RAT CTL)	норм	норм
	Питание блока выключателей- предохранителей (LMU 3, 4, 9, 10, 11,12)	норм	норм

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	39
		4.24	


Работоспособное оборудование			Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторн ых батареях
Оборудование кабины экипажа	Приборная доска	Дисплей (EWD)	норм	норм
		Дисплей (MFD1)	норм	норм
		Дисплей (PFD 1)	норм	норм
		Пульт управления полетом (FCP1)	норм	норм
		Пульт индикации приоритета левый/правый	норм	норм
		Пульт сигнализации левый/правый	норм	норм
		Пульт уборки-выпуска шасси	норм	норм
		Пульт выбора режима автоматического торможения	норм	норм
		Прибор интегрированный электронный резервный	норм	норм
		Компас и часы (COMP&CLOCK)	норм	норм
		Chronometer/Часы (CLOCK STBY)	норм	BAT1

40	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.24		


Работоспособное оборудование			Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
Оборудование кабины экипажа	Центральный пульт	Вычислитель системы самолётовождения 1 (FMS 1)	норм	норм
		Пульт управления EICAS (ECP)	норм	норм
		Пульт управления звуком (ACP 1,2)	норм	норм
		Пульт управления радиосредствами (RMP1)	норм	норм
		Пульт запуска двигателей	норм	норм
	Потолочный пульт	Пульт пожарной защиты BCU	норм	норм
		Пульт пожарной левого/правого двигателя	норм	норм
		Пульт управления регистратором звуковой информации	норм	норм
		Правая/левая/средняя часть потолочного пульта	норм	норм
Пожарное оборудование.		Компьютер пожарной защиты (FC-310)	норм	норм
		Панель пожарной защиты двигателя (ENG FPC PL)	норм	норм
		Панель пожарной защиты BCU (APU FPC PL)	норм	норм
		Панель пожарной защиты БГО (CARGO FPC PL)	норм	норм
		Датчик дыма в переднем /заднем БГО (канал A, B) (SD aft/fwd ch.A,B)	норм	норм

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	41
		4.24	


Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
Система управления самолетом	Вычислитель системы управления верхнего уровня (PFCU 1,2,3)	норм	норм
	Блок управления и контроля приводов (ACE 1,2)	норм	норм
	Блок датчиков угловых скоростей (RSU1,2)	норм	норм
	Контроллер управления электроприводом (стабилизатора 1-1) (MACE SSM1)	норм	нет
	Контроллер управления электроприводом (закрылков 1-3) (MACE FLAP1)	норм	нет
Топливная система	Блок вычисления количества топлива (FQIC 1,2)	норм	норм
	Блок управления топливной системой (FSCU 1, 2)	норм	норм
	Перекрывной кран (FSOV1,2)	норм	норм
	Вспомогательный топливный насос постоянного тока левы/правый (AUX L/R)	норм	норм
Гидравлическая система	Блок управления и контроля гидросистемы (HSCU A, B)	норм	норм
	Насосная станция переменного тока (ACMP2)	норм	нет
	Насосная станция постоянного тока (DCMP2)	норм	норм
	Противопожарный клапан ГС1&Реле противопожарного клапана (HS 1, 3 VALVE)	норм	норм
	Клапан включения блока передачи мощности (PTU)	норм	норм

42	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по полетной эксплуатации
	4.24		


Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
ПОС	Клапан ПОС ВЗ прав./лев. двигатель (NAI VL)	норм	норм
	Датчик давления ПОС ВЗ прав./лев. двигатель (AI SPL& T12A)	норм	норм
	Клапан деления ПОС прав. /лев. двигатель (канал A,B)	норм	норм
Приборное оборудование	Модуль коммутатора 11 (SWM 11/12)	норм	норм
	Вычислительный модуль (CPM 11)	норм	норм
	Основной модуль обработки данных и входных/выходных сигналов (CPIOM 11/12)	норм	норм
	Контроллер пультов управления (CPCU1,2)	норм	норм
	Концентратор данных (EIU)	норм	норм
	Трансформатор (TR 1,3 26V AC)	норм	AC INV
	Пульт управления конфигурацией (RCP)	норм	норм
	Пульт управления полетом (FCP1)	норм	норм
	Питание обмоток реле, (FDRPWR Relay)	норм	норм
	Регистратор полётной информации (FDR)	норм	AC INV
	Блок управления полётной информацией интегрированный (IFDMU)	норм	AC INV
	Блок передачи координат радиомаяка аварийного (ELT PRU)	норм	норм

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	А-00	43
		4.24	


Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
Шасси	Электронный блок управления уборкой - выпуск, шасси и поворотом передней опоры (LGSCU ch1 2)	норм	Норм
	Блок управления системой торможения (BCU A, B)	норм	норм
	Клапаны аварийного открытия замков убранного положения (EMERG EXTN)	норм	норм
Освещение и световая сигнализация	Кабина экипажа	Блок регулировки яркости DU (1 канал) (DU1)	норм
		Потолочный светильник кабины экипажа (DOME LT)	норм
	Пассажирская кабина	Аварийное освещение салона переднее/заднее	норм
		Табло "ВЫХОД (EXIT)", "НЕ КУРИТЬ""ПРИСТЕГНИ РЕМНИ", "ВЕРНИСЬ НА МЕСТО"	норм
	Внешнее осветительное оборудование	Посадочная фара левая/правая (LAND LT L/R)	норм

44	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.24		

Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
Навигационно-пилотажное оборудование	Инерциальный вычислитель (IRU 1,3)	норм	норм
	Вычислитель воздушных сигналов (ADC 1,3)	норм	норм
	Вычислитель обогрева приемников воздушных сигналов (PHC 3L/R)	норм	норм
	Вычислитель обогрева приемников воздушных сигналов (PHC 3L/R)	норм	нет
	Приемник многорежимный 1 (MMR 1)	норм	AC INV
	Приемник всенаправленного и маркерного радиомаяков 1 (VOR1)	норм	AC INV
	Система активного ответа. Ответчик 3-го/4- го уровня (ATC)	норм	норм
	Приемник АРК(ADF1)	норм	норм
Кислородное оборудование	для экипажа	норм	норм
	для пассажиров	норм	норм
Пневматическая система	Клапан линии отбора воздуха 1/Cross Bleed Valve 1	норм	норм
	Клапан линии отбора воздуха 2/Cross Bleed Valve 2	норм	норм
	Вычислитель СКВ/Integrated Air System Controller 1/B	норм	норм
	Вычислитель СКВ/Integrated Air System Controller 2/A	норм	норм

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	A-00	45
		4.24	


Работоспособное оборудование		Ветрогенератор RAT подключен	Полет на аккумуляторных батареях
Вспомогательная силовая установка	ВСУ аварийный останов (управл) (APU EMERG)	норм	норм
	Управление контактором запуска ВСУ (APU ECU)	норм	норм
	Стартер запуска ВСУ (APU START MOTOR)	APU START BUS	APU START BUS
	Управление запуском / остановом ВСУ (APU START/ STOP)	норм	норм
	Электронный блок управления ВСУ (ECU первичное/ вторичное питание) (APU ECU/CTL)	норм	норм
Силовая установка	Блок электронного управления левым/правым двигателем (DECU L/R ch.A)	норм	AC INV
	Блок защиты двигателя от раскрутки 1A/2A (EOSU1L/2R канал A)	норм	норм
	Клапан останова левого/правого двигателя HPSOV left/right	норм	норм
	Клапан воздушного стартера левый/правый двигатель	норм	норм
	Блок контроля вибраций двигателей (AEVMU)	норм	нет
	Свеча зажигания 1 левого/ правого двигателя (IGN 1 L/R)	норм	AC INV

46	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.24		

Примечание: Электроснабжение от одного основного генератора при отказе второго основного генератора.


ПОТРЕБИТЕЛИ 3-ЕЙ КАТЕГОРИИ, АВТОМАТИЧЕСКИ ОТКЛЮЧАЮЩИЕСЯ ОТ БОРТОВОЙ СЕТИ В ПОЛЁТЕ	
СКВ	Маты обогрева ног пилотов 1/2/3/4 (MAT1/2/3/4) Реле (обогревателя кухни)
Оборудование кабины экипажа	Пульт прямого управления электрическими нагрузками (PLDCP) Преобразователь розетки
Пожарное оборудование.	Панель бортпроводника (LAV FPS PL)
Система управления самолетом	Пульт регулировки педалей правый/левый (Left/right rudder pedal adj CP)
Топливная система	Пульт заправки кабинный/фюзеляжный (CRCP/FRCP)
Противообледенительная система	Блок управления электрообогревом (левая/правая форточка)
Шасси	Индикация стояночного тормоза (Рукоятка стояночного тормоза, канал 1) (Parc Brake System)
Осветительное оборудование пассажирской кабины и багажных отсеков	Лампы для чтения для пассажирского места Зоны освещения салона левая (A, E, C, G) Зоны освещения салона правая (B, F, D, H/ I) Светильник технического отсека 1-12. Светильник отсека ВСУ 1,2,3 Освещение БГО переднего/заднего Управление освещением БГО переднего/заднего. Освещение погрузочной зоны переднего/заднего БГО Розетки для электробритв (оба туалета). Медицинские розетки. Сервисные розетки.
Внешнее осветительное оборудование	Сигнализатор стояночного тормоза (BRAKE LT) Задний стояночный огонь (PARK LT)
Водоснабжение и удаление отходов	Кухня передняя/задняя. Управление системой водоснабжения Управление смывом Наддув бака для воды 1 и 2. Вакуум-генератор/ Обогрев штуцеров заправки/слива воды и отходов Обогрев бака воды и отходов Подогрев воды передний/задний туалет.

Примечание: В случае отказа одного из основных генераторов, работа потребителей 3-й категории автоматически восстанавливается при подключении генератора ВСУ.


 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ЭКИПАЖА	А-00	1
		4.25	

4.25 ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ЭКИПАЖА

DOOR COCKPIT EMER ACCESS	3
DOOR COCKPIT LOCK FAULT	3
DOOR COCKPIT UNLOCKED	3

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ЭКИПАЖА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.25		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ЭКИПАЖА	А-00	3
		4.25	

DOOR COCKPIT UNLOCKED

Дверь кабины экипажа открыта или не заперта

– ДВЕРЬ.....ЗАКРЫТЬ

Замок двери автоматически запирается после закрытия двери

- Если действие безуспешно

МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАСОВ.....ПРИМЕНИТЬ

DOOR COCKPIT LOCK FAULT

Отказ замка двери кабины экипажа

– МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАСОВ.....ПРИМЕНИТЬ

DOOR COCKPIT EMER ACCESS

Инициирована процедура аварийного доступа в кабину экипажа

В кабине экипажа звучит специфическая звуковая сигнализация

Примечание Если экипаж не предпринял никаких действий в течении 30 секунд дверь кабины экипажа отпирается автоматически.

- если экипаж не разрешил вход в кабину:

– СКРТ DOOR.....BLKD

*Возможность аварийного доступа и специфическая звуковая сигнализация в кабине экипажа блокируются на период 10 минут и на дисплее EWD появляется текстовое сообщение **COCKPIT DOOR BLOCKED***


Когда обстановка в кабине экипажа позволит, НП по команде ПП должен визуальнo установить личность запросившего вход в кабину экипажа прежде чем открыть дверь кабины экипажа.

- если экипаж разрешил вход в кабину:


Перед тем как открыть дверь кабины экипажа, НП должен визуальнo установить личность запросившего вход в кабину экипажа.

– СКРТ DOOR.....UNLK

Замок двери остается отпертым в течение 10 секунд.


4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.25		
		ОБОРУДОВАНИЕ КАБИНЫ ЭКИПАЖА	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-01	1
		4.26	

4.26 ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

APU FIRE	4
ENG L(R) FIRE	3
FIRE APU DET FAULT	6
FIRE APU XTING FAULT	7
FIRE CRGO XTING FAULT	7
FIRE DET AND IND FAULT	7
FIRE ENG L(R) DET FAULT	6
FIRE ENG L(R) OVERHEAT	6
FIRE ENG L(R) XTING FAULT	6
FIRE FWD(AFT) CRGO DET FAULT	6
FWD (AFT) CRGO FIRE BAY	5
ДЫМ В ОТСЕКАХ	8
УДАЛЕНИЕ ДЫМА	11

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.26		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	3
		4.26	

ENG L(R) FIRE

Пожар левого (правого) двигателя

Примечание: При индикации аварийного сигнала на пульте управления средствами пожарной защиты и/или пульте управления запуском двигателя и отсутствии сообщения на EWD выполнять процедуру ENG L(R) FIRE

■ На земле (до V₁)


– РУД L+R.....IDLE

При необходимости использовать реверс исправного двигателя до остановки самолета.

● После остановки самолёта:

- PARK/ALTN BRAKEВКЛ
- ENG MASTER (НЕИСПРАВНОГО).....OFF
- КНОПКУ-ТАБЛО ENG FIRE (НЕИСПРАВНОГО)....НАЖАТЬ
- AGENT 1 (ЧЕРЕЗ 10 СЕК).....НАЖАТЬ
- AGENT 2 (ЧЕРЕЗ 10 СЕК)НАЖАТЬ
- ENG MASTER (ИСПРАВНОГО).....OFF
- ПОДАТЬ КОМАНДУ.....”ВНИМАНИЕ ЭКИПАЖ!
ЗАНЯТЬ РАБОЧИЕ МЕСТА”

Продолжение на следующей странице

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.26		
		ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

Продолжение

- Если требуется эвакуация:
 - ПОДАТЬ КОМАНДУ.....ЭВАКУАЦИЯ ПассажиРОВ
 - APU (ЕСЛИ APU РАБОТАЕТ).....STOP
 - BAT 1,2,3,4.....OFF

■ **В полете (после V₁)**

LAND ASAP

ВНИМАНИЕ:

При взлете начать выполнение процедуры ENG L(R) FIRE на высоте не менее 400 ft над аэродромом.

- РУД (НЕИСПРАВНОГО).....IDLE
- ENG MASTER (НЕИСПРАВНОГО).....OFF
- КНОПКУ-ТАБЛО ENG FIRE (НЕИСПРАВНОГО).....НАЖАТЬ
- AGENT1 (ЧЕРЕЗ 10 СЕК).....НАЖАТЬ

- Если табло FIRE не погасло через 30 сек:
 - AGENT 2НАЖАТЬ
 - ПРОЦЕДУРУ
«ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ»ВЫПОЛНИТЬ

Если после пожаротушения табло FIRE на пульте управления средствами пожарной защиты и/или пульте управления запуском, и/или сообщение на EWD не погасло, сигнал о пожаре считать ложным

Не производить повторный запуск двигателя, на котором был пожар

APU FIRE

Пожар APU


Примечание: При индикации аварийного сигнала на пульте управления средствами пожарной защиты APU и отсутствии сообщения на EWD выполнять процедуру APU FIRE

LAND ASAP

- APU FIREНАЖАТЬ
- AGENT (ЧЕРЕЗ 10 СЕК).....НАЖАТЬ

Если после пожаротушения табло FIRE и/или сообщение на EWD не погасло, сигнал о пожаре считать ложным

Не производить повторный запуск APU

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-01	5
		4.26	

FWD (AFT) CRGO FIRE BAY

Пожар в переднем (заднем) БГО

Примечание: При индикации аварийного сигнала на пульте управления средствами пожарной защиты багажно-грузовых отсеков и отсутствии сообщения на EWD выполнять процедуру FWD (AFT) CRGO FIRE BAY

■ На земле (до V₁)

Тушение пожара выполнять при закрытых грузовых дверях

- РУД L+R.....IDLE
- RECIRC.....OFF
- После остановки самолёта:
- PARK/ALTN BRAKE.....ВКЛ
- FWD (AFT) CARGO FIRE.....НАЖАТЬ
- ENG L+R.....ВЫКЛ
- ПОДАТЬ КОМАНДУ.....ЭВАКУАЦИЯ ПАССАЖИРОВ
- BAT 1,2,3,4OFF


Примечание: Не открывать дверь грузового отсека до завершения эвакуации. Сообщение FWD (AFT) CRGO FIRE BAY останется после разрядки баллона, даже если источник дыма ликвидирован.

■ В полете (после V₁)

LAND ASAP

- RECIRC.....OFF
- FWD (AFT) CARGO FIRE.....НАЖАТЬ
- ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ ДО FL 100/MEA.....ВЫПОЛНИТЬ
- ПОСАДКУ В ТЕЧЕНИЕ 60 МИНУТ.....ВЫПОЛНИТЬ

После посадки действия, как при пожаре БГО на земле

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.26		

FIRE ENG L(R) OVERHEAT

Перегрев в гондоле левого (правого) двигателя.

- РУД НЕИСПРАВНОГО.....IDLE
- если сообщение OVERHEAT удалилось:
ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ДВИГАТЕЛЬ НА УМЕНЬШЕННОЙ ТЯГЕ
- если в течение 30 сек сообщение сохраняется:
 - РУД НЕИСПРАВНОГО.....IDLE
 - ENG MASTER НЕИСПРАВНОГО.....OFF
 - ПРОЦЕДУРУ
«ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ»ВЫПОЛНИТЬ

FIRE ENG L(R) DET FAULT

Отказ системы обнаружения пожара левого (правого) двигателя

LAND ASAP

FIRE APU DET FAULT

Отказ системы обнаружения пожара АРУ.

- АРУ (ЕСЛИ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ).....ОТКЛ
- НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ АРУ ДО УСТРАНЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТИ

FIRE FWD(AFT) CRGO DET FAULT


Отказ системы обнаружения пожара переднего (заднего) БГО

LAND ASAP

FIRE ENG L(R) XTING FAULT

Отказ системы пожаротушения левого (правого) двигателя.

LAND ASAP

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	7
		4.26	

FIRE APU XTING FAULT

Отказ системы пожаротушения APU.

- если APU работает:
 - APU.....STOP
- если необходима работа APU:

LAND ASAP

FIRE CRGO XTING FAULT


Отказ системы пожаротушения багажно-грузовых отсеков.

LAND ASAP

FIRE DET AND IND FAULT

Отказ системы обнаружения и индикации пожара

LAND ASAP

8	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.26		

ДЫМ В ОТСЕКАХ

Эта процедура применяется при появлении дыма из отсека авионики, системы кондиционирования или от оборудования кабины.

LAND ASAP

– ИСТОЧНИК РАСПРОСТРАНЕНИЯ ДЫМА.....ОПРЕДЕЛИТЬ

Рекомендации по определению источника дыма:

- при появлении дыма из вентиляционных отверстий, экипаж может предположить, что дым распространяется из БГО. Дополнительно может высветиться FIRE в БГО, появится сообщение на EWD. По сообщению на EWD должна быть выполнена соответствующая процедура.
- при наличии сигнализации о появлении дыма в туалетах, высветится табло на пульте пожарной защиты туалетов. Должна быть выполнена соответствующая процедура.

■ Первоначальные действия при появлении дыма:

- КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....ПРИМЕНИТЬ, 100%
- ВНУТРЕННЮЮ СВЯЗЬ.....УСТАНОВИТЬ
- SEAT BELTS/NO SMOK.....ON
- КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....ПРОВЕРИТЬ AUTO
- EMERG D-PRESS.....ON
- RECIRC.....OFF
- ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ
(ДО FL100 ИЛИ MEA).....ВЫПОЛНИТЬ
- GALLEY.....OFF


ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

В любое время, когда дым становится наиболее опасным, выполните процедуру по удалению дыма.

■ Если источник определён:

- НЕИСПРАВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....ОБЕСТОЧИТЬ
- ПРОЦЕДУРУ ПО УДАЛЕНИЮ ДЫМА.....ВЫПОЛНИТЬ

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-01	9
		4.26	

Продолжение

■ **Если источник не определён:**

- ПОСАДКУ НА БЛИЖАЙШЕМ АЭРОДРОМЕ.....ВЫПОЛНИТЬ
- ПРОЦЕДУРУ ПО УДАЛЕНИЮ ДЫМА.....ВЫПОЛНИТЬ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

Если ситуация по распространению дыма становится неуправляемой, рассмотрите вопрос о выполнении немедленной посадки вне аэродрома.

■ **Если визуально подтверждается, что источник потушен:**

- ПРОЦЕДУРУ ПО УДАЛЕНИЮ ДЫМА.....ВЫПОЛНИТЬ

■ **Если визуально не подтверждается, что источник потушен:**

- ПОСАДКУ НА БЛИЖАЙШЕМ АЭРОДРОМЕ.....ВЫПОЛНИТЬ

■ **Если немедленная посадка неизбежна:**

- РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОСАДКЕ.....ВЫПОЛНИТЬ

Рассмотреть процедуры:

- выполнение посадки с превышением посадочного веса,
- посадка с попутным ветром,
- посадка на воду,
- посадка вне аэродрома и т.д.

■ **Если рассматривается продолжение полёта при появлении дыма из системы кондиционирования:**

- Первоначальные действия при появлении дыма из системы кондиционирования:

- EMER LT.....ON
- L AIR.....OFF


- Если плотность дыма увеличивается:

- L AIR.....AUTO
- R AIR.....OFF

- Если плотность дыма продолжает увеличиваться:

- R AIR.....AUTO
- ПРОЦЕДУРУ ПО УДАЛЕНИЮ ДЫМА.....ВЫПОЛНИТЬ

Продолжение на следующей странице

10	А-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.26		
		ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

Продолжение


■ **Если рассматривается продолжение полёта при появлении дыма от оборудования БРЭО:**

- Первоначальные действия при появлении дыма от оборудования БРЭО:
 - EMER LT.....ON
 - GALLEY.....OFF
 - НЕИСПРАВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ.....ОБЕСТОЧИТЬ

- Если плотность дыма велика:
 - ПРОЦЕДУРУ ПО УДАЛЕНИЮ ДЫМА.....ВЫПОЛНИТЬ

■ **Если плотность дыма увеличивается после выполненных действий:**

- НЕМЕДЛЕННУЮ ПОСАДКУ.....ВЫПОЛНИТЬ
(РАССМОТРЕТЬ ВЫПОЛНЕНИЕ ПОСАДКИ ВНЕ АЭРОДРОМА)
- РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОСАДКЕ.....РАССМОТРЕТЬ
- ПРОЦЕДУРУ ПО УДАЛЕНИЮ ДЫМА.....ВЫПОЛНИТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-01	11
		4.26	

УДАЛЕНИЕ ДЫМА

Процедура применяется в условиях густого дыма, или если распространение дыма невозможно остановить.

■ **Первоначальные действия:**

– КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....ПРИМЕНИТЬ, 100%

При задымлении в кабине экипажа, рекомендуется использовать режим EMERG.

– ВНУТРЕННЮЮ СВЯЗЬ.....УСТАНОВИТЬ

Избегайте продолжительное использование внутренней связи, с целью уменьшения помех от кислородной маски.

– SEAT BELTS/NO SMOK.....ON

– КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....ПРОВЕРИТЬ AUTO

– EMERG D-PRESS.....ON


– RECIRC.....OFF

– ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ
(ДО FL100 ИЛИ MEA).....ВЫПОЛНИТЬ


– УВД.....ДОЛОЖИТЬ

– PASS OXY (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ).....ON

Продолжение на следующей странице


12	А-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.26		
		ПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

Продолжение	
■ На высоте FL100 или MEA:	
– RAM AIR.....	ON
• Если требуется открытие форточка экипажа:	
<i><u>ВНИМАНИЕ:</u></i>	
<i>Не открывайте форточку, если дым не проникает в кабину экипажа.</i>	
– МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ.....	200 КТ
– ГАРНИТУРЫ ЭКИПАЖА.....	ПРИМЕНИТЬ
– ФОРТОЧКУ.....	ОТКРЫТЬ
<i><u>ВНИМАНИЕ:</u></i>	
В связи с увеличением шума в кабине при открытой форточке, обратите особое внимание на визуальные предупреждения.	


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	А-00	1
		4.27	

4.27 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ

F/ CTL ASYM THR PROT LOST	4
F/ CTL DIRECT MODE	5
F/ CTL DUAL SS INPUT	3
F/ CTL L(R) AILERON FAULT	6
F/ CTL L(R) SIDESTICK FAULT	3
F/ CTL RUDDER DEGRADED	7
F/ CTL SIDESTICK PRIORITY	3
F/CTL AILERON TRIM FAULT	6
F/CTL ALFA/G PROT FAULT	4
F/CTL FLAPS (SLATS) LOCKED/FAULT	10
F/CTL FLAPS LEVER FAULT	9
F/CTL FLP/SLT AUTO PROT	11
F/CTL FLP/SLT PROT FAULT	8
F/CTL G-SPLRS FAULT	7
F/CTL L(R) ELEVATOR FAULT	6
F/CTL PEDALS FAULT	3
F/CTL RUDDER FAULT	7
F/CTL RUDDER TRIM FAULT	6
F/CTL SPD BRKS FAULT	7
F/CTL SPLRS FAULT	6
F/CTL STAB DEGRADED	8
F/CTL STAB TRIM FAULT	5
F/CTL STABILIZER JAM	8
LDG FLAPS/SLATS NOT LAND	12
LDG SPLRS NOT ARM	12
TO AIL TRIM NOT IN RNG	12
TO FLAPS/SLATS NOT TO	11
TO RUD TRIM NOT IN RNG	12
TO SPLRS NOT ARM	12
TO SPOILERS EXTENDED	11
TO STAB NOT GREEN	12

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.27		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	А-00	3
		4.27	

F/ CTL L(R) SIDESTICK FAULT

Отказ левой (правой) боковой ручки управления самолетом

● **Режим NORMAL MODE:**

– КНОПКУ SS PRIOR/AP OFF ИСПРАВНОЙ SS НАЖАТЬ

Кнопку SS PRIOR/AP OFF нажать и удерживать не менее 40 секунд, затем отпустить

– APИСПОЛЬЗОВАТЬ

● **Режим DIRECT MODE:**

– КНОПКУ SS PRIOR/AP OFF (ИСПРАВНОЙ SS)..... НАЖАТЬ

– ТАБЛО SS PRIORПРОВЕРИТЬ ИНДИКАЦИЮ

– НЕ ИСПРАВНУЮ SSНЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

– SS PRIOR/AP OFF НЕИСПРАВНОЙ SS .НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

F/ CTL DUAL SS INPUT

Одновременно отклонены обе ручки SS

– НП УПРАВЛЕНИЕ SS.....ОСВОБОДИТЬ

F/ CTL SIDESTICK PRIORITY

Отказ функции приоритета ручки SS

– SS PRIOR/AP OFFНЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ


F/CTL PEDALS FAULT

Отказ педалей управления рулем направления

– RUD TRIM.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

МАКСИМАЛЬНЫЙ БОКОВОЙ ВЕТЕР5М/С

– Для выдерживания направления на пробеге использовать дифференциальное торможение колес, а на скорости 40 kt и менее рукоятку NW STEER

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.27	СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	

F/CTL ALFA/G PROT FAULT

Отказ ограничительных функций по углу атаки и перегрузке


- ПИЛОТИРОВАТЬ.....В ПРЕДЕЛАХ ОГРАНИЧЕНИЙ
- AP.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

Примечание: Индикацию сообщения после касания, на пробеге считать ложной, действий не требуется.

F/ CTL ASYM THR PROT LOST

Потеря функции парирования асимметрии тяги

- **При отказе двигателя:**
 - разворачивающий момент парировать педалями руля направления

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	А-00	5
		4.27	

F/ CTL DIRECT MODE

Переход в режим DIRECT MODE

Потеря ограничительных и вспомогательных функций СДУ.

Изменение характеристик устойчивости и управляемости самолета.

– ПИЛОТИРОВАТЬ.....ПЛАВНО

Пилотировать в пределах ограничений

– БАЛАНСИРОВАТЬ.....ВРУЧНУЮ

– МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ.....280КТ/0,78М

– РАСХОД ТОПЛИВАУТОЧНИТЬ

В связи с тем, что механизация крыла перейдет в конфигурацию FLAPS ICE расход топлива увеличиться на 6% при полете на скорости более 0.72М

– ИНТЕРЦЕПТОРЫ.....НЕ БОЛЕЕ ½

Интерцепторы выпускать и убирать поэтапно, с балансировкой в каждом положении

– ЗАХОД ПСП.....ВЫПОЛНИТЬ

– ПОСЛЕ ПОСАДКИ ВЫПУСК SPEED BRAKE.....ВРУЧНУЮ

F/CTL STAB TRIM FAULT


Отказ функции триммирования стабилизатором

Индикация предусмотрена только для режима DIRECT MODE.

- на посадке с передней центровкой $X_t < 15\%$

– FLAPS.....3

– ЗАХОД.....ПСП

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.27		
		СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	


F/CTL AILERON TRIM FAULT
Отказ функции триммирования элеронов с пульта триммирования
СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ.....V_{REF}+5 КТ
<i>ΔV_{REF}=+5КТ (но в пределах суммарного увеличения V_{REF} HA +5КТ)</i>

F/CTL RUDDER TRIM FAULT
Отказ функции триммирования руля направления с пульта триммирования
СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ..... V_{REF}+5 КТ
<i>ΔV_{REF}=+5КТ (но в пределах суммарного увеличения V_{REF} HA +5КТ)</i>

F/CTL L(R) ELEVATOR FAULT
Отказ левого (правого) руля высоты
СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ..... V_{REF}+10 КТ
<i>ΔV_{REF}=+10КТ (но в пределах суммарного увеличения V_{REF} HA +10КТ)</i>
ПОТРЕБНУЮ ПОСАДОЧНУЮ ДИСТАНЦИЮУВЕЛИЧИТЬ НА 1.15

F/ CTL L(R) AILERON FAULT
Отказ левого (правого) элерона
<i>Интерцепторы исправны</i>
– ПИЛОТИРОВАТЬ.....ПЛАВНО
МАКСИМАЛЬНЫЙ КРЕН.....±35°
СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ.....V_{REF}

F/CTL SPLRS FAULT
Отказ интерцепторов
МАКСИМАЛЬНЫЙ КРЕН.....±35°
– СОСТОЯНИЕ ИНТЕРЦЕПТОРОВ.....ПРОВЕРИТЬ
ПОТРЕБНУЮ ПОСАДОЧНУЮ ДИСТАНЦИЮУВЕЛИЧИТЬ НА 1.15

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	А-00	7
		4.27	

F/CTL G-SPLRS FAULT

Отказ тормозных щитков (внутренних и/или внешних)

ПОТРЕБНУЮ ПОСАДОЧНУЮ ДИСТАНЦИЮ УВЕЛИЧИТЬ НА 1.2

F/CTL SPD BRKS FAULT

Отказ тормозных щитков и интерцепторов

ПОТРЕБНУЮ ПОСАДОЧНУЮ ДИСТАНЦИЮ УВЕЛИЧИТЬ НА 1.3

F/ CTL RUDDER DEGRADED

Снижение эффективности руля направления

Отказ двух приводов руля направления


МАКСИМАЛЬНЫЙ БОКОВОЙ ВЕТЕР 10 М/С

F/CTL RUDDER FAULT

Отказ руля направления

Отказ AP


- ДЛЯ ПУТЕВОЙ БАЛАНСИРОВКИ РАЗНОТЯГИ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- ЗАХОД ПСП
- ПОСАДКУ С МИНИМАЛЬНО ВОЗМОЖНОЙ БОКОВОЙ СОСТАВЛЯЮЩЕЙ ВЕТРА ВЫПОЛНИТЬ

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.27		
		СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	

F/CTL STAB DEGRADED
<p>Уменьшение скорости перемещения стабилизатора</p> <p><i>Отказ одного привода стабилизатора, время балансировки самолета увеличивается в 2 раза</i></p> <p>– ПИЛОТИРОВАТЬ.....ПЛАВНО</p>

F/CTL STABILIZER JAM
<p>Заклинивание горизонтального стабилизатора</p> <p>– AP.....ОТКЛ</p> <p>– ЗАХОДFLAPS 3</p> <p>– ЗАХОД.....CAT1</p> <p>$\Delta V_{REF}=+10kt$ (но в пределах суммарного увеличения $V_{REF} HA +10kt$)</p>

F/CTL FLP/SLT PROT FAULT
<p>Отказ автокоррекции механизации крыла</p> <p><i>Индикация предусмотрена только для режима NORMAL MODE.</i></p> <p>– Скорости V_{FE} и V_{LS} при полете с выпущенной механизацией крыла контролировать</p>

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	А-00	9
		4.27	

F/CTL FLAPS LEVER FAULT

Отказ ручки управления закрылками и предкрылками

СКОРОСТЬ ВЫДЕРЖИВАТЬ В СООТВЕТСТВИИ С КОНФИГУРАЦИЕЙ

– **МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА**..... V_{FE}

Учитывать автоматический выпуск механизации крыла из конфигурации 0 в конфигурацию 1 на скорости $\leq 200kt$

• **Если конфигурация меньше чем FULL**

– **TAWS**.....ОТКЛ


– **ПЛАН ПОЛЕТА**.....УТОЧНИТЬ

Полет с выпущенными предкрылками и закрылками увеличивает расход топлива. Для прогноза дальности и продолжительности полета принимать, что при выпущенных предкрылках и закрылках расход топлива увеличивается в среднем в 2.0 раза. Для уточнения дальности и продолжительности полета использовать FF и FMS

– **СКОРОСТЬ V_{REF} И ПОСАДОЧНУЮ ДИСТАНЦИЮ**...УТОЧНИТЬ:

ПОПРАВКИ К СКОРОСТИ V_{REF} , ДЛИНЕ ПРОБЕГА И ПОСАДОЧНОЙ ДИСТАНЦИИ

Рукоятка FLAP	Поправка к скорости V_{REF} (ΔV_{REF})	Поправка к длине пробега	Поправка к посадочной дистанции
FULL	0	1.00	1.00
3	4	1.06	1.03
2	6	1.09	1.05
1	28	1.43	1.24
0	58	1.98	1.55

10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.27		
		СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	

F/CTL FLAPS (SLATS) LOCKED/FAULT

Заклинивание/отказ закрылков (предкрылков)

МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА.....FL200

РУКОЯТКА FLAPS.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

Заход на посадку выполнять в конфигурации фактического положения механизации крыла на момент отказа

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА.....СМОТРИ ТАБЛИЦУ:

Скорость V _{MAX} , kt										
Положение рукоятки FLAPS	FLAPS 0	FLAPS 1		1< FLAPS ≤ 2	2< FLAPS ≤ 3	FLAPS > 3				
FLAPS(*) SLATS(*)	F = 0	0< F ≤ 1	1< F ≤ 1+F	1+F < F ≤ 2	2< F ≤ 3	3< F ≤ FULL				
S = 0	Нет ограничений	235 KT	195 KT	185 KT	175 KT	165 KT				
0 < S ≤ 1	235 KT									
1< S ≤ 1+F	195 KT									
1+F < S ≤ 2	185 KT									

(*) фактическое положение закрылков и предкрылков на дисплее EWD


Примечание: Если фактическое положение закрылков и предкрылков на дисплее EWD недоступно, скорость V_{MAX} определять по фактическому положению рукоятки FLAPS

Правильность выбора скорости V_{MAX} контролировать по индикации на дисплее EWD. Запрещается преднамеренное превышение скорости V_{MAX}.

МИНИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА.....VLS +5 KT

Рекомендуется использовать скорость GREEN DOT, если она не превышает скорость V_{MAX}.

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	А-00	11
		4.27	

продолжение

– ПЛАН ПОЛЕТА.....УТОЧНИТЬ

Полет с выпущенными предкрылками и закрылками увеличивает расход топлива. Для прогноза дальности и продолжительности полета принимать, что при выпущенных предкрылках и закрылках расход топлива увеличивается в среднем в 2.0 раза. Для уточнения дальности и продолжительности полета использовать FF и FMS

– СКОРОСТЬ V_{REF} И ПОСАДОЧНУЮ ДИСТАНЦИЮ....УТОЧНИТЬ:

ПОПРАВКИ К СКОРОСТИ V_{REF} , ДЛИНЕ ПРОБЕГА И ПОСАДОЧНОЙ ДИСТАНЦИИ

Рукоятка FLAP	Поправка к скорости V_{REF} (ΔV_{REF})	Поправка к длине пробега	Поправка к посадочной дистанции
FULL	0	1.00	1.00
3	4	1.06	1.03
2	6	1.09	1.05
1	28	1.43	1.24
0	58	1.98	1.55

F/CTL FLP/SLT AUTO PROT

Превышена скорость V_{FE} для текущей механизации крыла

Индикация данного отказа предусмотрена только для режима DIRECT MODE.

- РУКОЯТКУ FLAPS
В ТРЕБУЕМОЕ ПОЛОЖЕНИЕ.....УСТАНОВИТЬ
- СКОРОСТЬ ПОЛЕТА В СООТВЕТСТВИИ
С КОНФИГУРАЦИЕЙ САМОЛЕТА.....УСТАНОВИТЬ

TO FLAPS/SLATS NOT TO


Механизация крыла не во взлётном положении

- FLAPS (для взлета).....УСТАНОВИТЬ

TO SPOILERS EXTENDED

Интерцепторы при выполнении взлёта в выпущенном положении

- SPEED BRAKE.....GND SPLRS ARMED

12	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.27		
		СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ САМОЛЕТОМ	

TO STAB NOT GREEN

Положение стабилизатора не во взлётном положении.

– СТАБИЛИЗАТОР (для взлета).....УСТАНОВИТЬ

TO RUD TRIM NOT IN RNG

Триммер руля направления не во взлётном положении.

– ТРИММЕР РУЛЯ НАПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ ВЗЛЁТА..УСТАНОВИТЬ

TO SPLRS NOT ARM

Интерцепторы не подготовлены для работы в автоматическом режиме на взлёте.

– SPEED BRAKE.....GND SPLRS ARMED

TO AIL TRIM NOT IN RNG

Триммер элеронов не во взлётном положении.

– ТРИММЕР ЭЛЕРОНОВ (для взлета).....УСТАНОВИТЬ

LDG SPLRS NOT ARM


Интерцепторы не подготовлены для работы в автоматическом режиме при посадке.

– SPEED BRAKE.....GND SPLRS ARMED

LDG FLAPS/SLATS NOT LAND


Механизация крыла не в посадочном положении.

– FLAPS (для посадки).....УСТАНОВИТЬ


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	А-00	1
		4.28	

4.28 ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

FUEL APU LO PR	3
FUEL APU SOV FAULT	6
FUEL FQIC FAULT	5
FUEL FSCU FAULT	6
FUEL HI TEMP	5
FUEL IMBALANCE	4
FUEL L (R) ENG LO PR	3
FUEL L (R) PMP ADDT LO PR	4
FUEL L (R) PMP MAIN LO PR	4
FUEL L PMP AUX LO PR	3
FUEL LEAK DETECTED	6
FUEL LEFT (RIGHT) SIDE LEAK DET	7
FUEL LO TEMP	5
FUEL QTY MIN	5
FUEL R PMP AUX LO PR	4
FUEL TK 1L (1R) JET PMP FAULT	8
FUEL X FEED VALVE FAULT	5

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.28		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	А-00	3
		4.28	

FUEL L (R) ENG LO PR

Низкое давление топлива на входе в левый (правый) двигатель

■ **в полете:**

- ПАРАМЕТРЫ ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ДВИГАТЕЛЯКОНТРОЛИРОВАТЬ
- РЕЖИМ РАБОТЫ ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ДВИГАТЕЛЯ.....IDLE
- СНИЖЕНИЕ ДО FL 220 (6700 М)/МЕА.....ВЫПОЛНИТЬ
Высота устойчивой работы двигателя в режиме «самотека» 22000 ft (6700 м).
- НА ≤ FL 220 (6700 М) ПОТРЕБНЫЙ ПРДУСТАНОВИТЬ

LAND ASAP

FUEL APU LO PR

Низкое давление топлива на входе в APU

■ **в полете**

При необходимости запуска APU:

- СНИЖЕНИЕ ДО FL 220 (6700 М)/МЕА.....ВЫПОЛНИТЬ
Высота устойчивой работы APU в режиме «самотека» 22 000 ft (6700 м).

FUEL L PMP AUX LO PR


Низкое давление за левым вспомогательным насосом

■ **на земле перед запуском APU**

- L PUMP AUX.....OFF
- FUEL X-FEEDON
- R PUMP AUX.....ON

■ **после запуска двигателей или в полете**

- L PUMP ADDT.....ON
- L PUMP AUX.....OFF

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.28		

FUEL R PMP AUX LO PR

Низкое давление за правым вспомогательным насосом

- R PUMP ADDTON
- R PUMP AUX.....OFF

FUEL L (R) PMP MAIN LO PR

Низкое давление за левым (правым) основным топливным насосом

- L(R) PUMP ADDTON
- L(R) PUMP MAINOFF

FUEL L (R) PMP ADDT LO PR

Низкое давление за левым (правым) дополнительным топливным насосом при отказавшем основном или вспомогательном топливном насосе.

■ **в полете**

- L(R) PUMP ADDTOFF

ВНИМАНИЕ

При работе только вспомогательного насоса возможен невырабатываемый остаток топлива в левом (правом) крыльевом баке 420 кг (при наличии топлива в отсеке 1 левом (правом)).


FUEL IMBALANCE

Дисбаланс топлива

- МНЕМОКАДР FUEL.....ВЫЗВАТЬ
- FUEL X-FEEDON
- ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ (СО СТОРОНЫ С МЕНЬШИМ КОЛИЧЕСТВОМ ТОПЛИВА).....OFF

● **после устранения дисбаланса:**

- РАНЕЕ ВЫКЛЮЧЕННЫЕ ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ.....ON
- FUEL X-FEEDOFF

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	А-00	5
		4.28	

FUEL FQIC FAULT

Отказ СУИТ

Контроль запаса топлива на борту вести по показаниям расходомера на мнемокадре FUEL и дисплее EWD и по срабатыванию сигнализации резервного остатка топлива (FUEL QTY MIN).

FUEL QTY MIN

Минимальный остаток топлива

ВНИМАНИЕ

Остаток топлива 800 кг обеспечивает 30 минут полета

LAND ASAP

FUEL LO TEMP

Сигнал о приближении температуры топлива к его кристаллизации

- ВЫСОТУУМЕНЬШИТЬ
- СКОРОСТЬ (ПО ВОЗМОЖНОСТИ).....УВЕЛИЧИТЬ

FUEL HI TEMP


Сигнал о приближении температуры топлива к максимально допустимой.

- КОНТРОЛЬ ЗА ТЕМПЕРАТУРОЙ ТОПЛИВА, ПАРАМЕТРАМИ РАБОТЫ СИЛОВОЙ УСТАНОВКИ И ГЕНЕРАТОРОВ.....ПОВЫСИТЬ
- Если температура топлива продолжает увеличиваться:
- ГЕНЕРАТОР НА ДВИГАТЕЛЕ С БОЛЬШЕЙ ТЕМПЕРАТУРОЙ МАСЛА ДО СНЯТИЯ СООБЩЕНИЯ «FUEL HI TEMP»ВЫКЛЮЧИТЬ

FUEL X FEED VALVE FAULT

Отказ крана кольцевания

Не допускать дисбаланс топлива 500кг и более, используя изменения режима работы двигателей.

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.28		
		ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	

FUEL APU SOV FAULT

Отказ перекрывного крана топлива APU

– APU.....OFF

ПОВТОРНЫЙ ЗАПУСК APU ЗАПРЕЩЕН.

FUEL FSCU FAULT

Отказ блока FSCU

Отсутствие индикации о состоянии компонентов топливной системы на мнемокадре FUEL. Потеря управления перекрывным краном APU и краном кольцевания.

Потеря информации о запасе топлива от расходомера.

– КОНТРОЛЬ ЗА СОСТОЯНИЕМ ПАРАМЕТРОВ МСУ...УСИЛИТЬ

FUEL LEAK DETECTED


Обнаружена течь топлива из центрального бака.

– МНЕМОКАДР FUEL.....ВЫЗВАТЬ

Сравнить значения запаса топлива по расходомеру и топливомеру, увеличение разницы подтверждает течь топлива.

LAND ASAP

РЕВЕРС НА ПРОБЕГЕНЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	А-00	<div>7</div>
		4.28	

FUEL LEFT (RIGHT) SIDE LEAK DET

Обнаружена течь топлива через левое (правое) полукрыло.

LAND ASAP

– МНЕМОКАДР FUEL.....ВЫЗВАТЬ

● **течь топлива через двигатель:**

Выход сообщения о малом давлении на входе, самопроизвольное изменение режима работы и/или расходов двигателя являются признаками течи топлива через двигатель.

– РУД (ДВИГАТЕЛЯ СО СТОРОНЫ ТЕЧИ).....IDLE

– ENG MASTER (ДВИГАТЕЛЯ СО СТОРОНЫ ТЕЧИ).....OFF

– FUEL X-FEED.....КАК ТРЕБУЕТСЯ

Кран кольцевания может быть использован для выработки топлива из крыльевого бака остановленного двигателя.

ЗАПУСК ОСТАНОВЛЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ ЗАПРЕЩЕН.

● **течь топлива из левого (правого) полукрыла:**

Усилить контроль за изменением количества топлива из левого (правого) крыльевого бака.

Допускается выработка топлива для двух МСУ из поврежденной стороны для максимального использования топлива поврежденной стороны по следующей процедуре:

– ПАРАМЕТРЫ МСУКОНТРОЛИРОВАТЬ

– FUEL X-FEED.....ON

– ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ПРАВОГО (ЛЕВОГО) ДВИГАТЕЛЯ.....OFF


Усилить контроль за выработкой топлива из левого (правого) крыльевого бака.

● **при остатке топлива в левом (правом) крыльевом баке менее 400кг.**


– ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ПРАВОГО (ЛЕВОГО) ДВИГАТЕЛЯ.....ON

– ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ ЛЕВОГО (ПРАВОГО) ДВИГАТЕЛЯ.....OFF

– РЕВЕРС НА ПРОБЕГЕ.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ


8	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации
	4.28		

FUEL TK 1L (1R) JET PMP FAULT
Отказ струйного насоса в левом (правом) отсеке №1 <u>ВНИМАНИЕ.</u> <i>Возможен невырабатываемый остаток топлива в левом (правом) крыльевом баке 420 кг (при наличии топлива в левом (правом) отсеке №1).</i> ПЛАН ПОЛЕТА.....УТОЧНИТЬ


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	1
		4.29	

4.29 ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

HYD HS ELEC PMP NOT AUTO.....	13
HYD HS NOT READY	14
HYD HS1 CONTROLLER FAULT	13
HYD HS1 HI TEMP	3
HYD HS1 L ENG PMP FAULT	5
HYD HS1 LO LVL	5
HYD HS1 LO PR	3
HYD HS1 OVERHEAT	4
HYD HS1 PTU FAULT	5
HYD HS1 PTU NOT AUTO	14
HYD HS1 SOV FAULT	6
HYD HS1+2+3 CTRL FAULT	20
HYD HS1+HS2 LO PR	16
HYD HS1+HS3 LO PR	15
HYD HS2 ELEC2A FAULT	9
HYD HS2 ELEC2B BRHS WORN	9
HYD HS2 ELEC2B FAULT	9
HYD HS2 ELEC2B OVERHEAT	9
HYD HS2 HI TEMP	7
HYD HS2 LO LVL	8
HYD HS2 LO PR	7
HYD HS2 OVERHEAT	8
HYD HS2 TEMP DET FAULT	9
HYD HS2+HS3 LO PR	18
HYD HS3 CONTROLLER FAULT	13
HYD HS3 HI TEMP	10
HYD HS3 LO LVL	12
HYD HS3 LO PR	10
HYD HS3 OVERHEAT	11
HYD HS3 R ENG PMP FAULT	12
HYD HS3 SOV FAULT	12

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	3
		4.29	

HYD HS1 LO PR

МАЛО ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS1

■ **В полёте на высоте менее 20000 футов (6100 м)**

- Если давление гидрожидкости HS1 и давление в газовой полости RSVR HS1 менее 1800 psi или данные о давлении недостоверны:

– ELEC1.....ON

- Если через 15 сек сообщение HYD HS1 LO PR не пропало:

–ELEC1.....OFF

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%

Не работают:

- Автоматическое торможение
- Тормоза внутренних колёс
- Внешние воздушные тормоза
- Внутренние интерцепторы
- Ревверс левого двигателя

–ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ


HYD HS1 HI TEMP

ВЫСОКАЯ ТЕМПЕРАТУРА ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS1

- При одновременно работающих EDP1 и ELEC1:

– ELEC1.....OFF

– ТЕМПЕРАТУРУ В HS1.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		

HYD HS1 OVERHEAT

ПЕРЕГРЕВ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS1

- При наличии сообщения **HYD HS1 SOV FAULT:**
 - РЕЖИМ РАБОТЫ ЛЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ.....УМЕНЬШИТЬ

Левому двигателю установить минимально-допустимый по условиям полёта режим работы.

LAND ASAP

- Если клапан SOV в HS1 закрыт и через 15 мин сообщение **HYD HS1 OVERHEAT** не пропало:


– ELEC1.....OFF

– ПО СООБЩЕНИЮ
«HYD HS1 LO PR».....ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ
ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%

Не работают:

- Автоматическое торможение
- Тормоза внутренних колёс
- Внешние воздушные тормоза
- Внутренние интерцепторы
- Реверс левого двигателя


– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	5
		4.29	

HYD HS1 LO LVL
<p>МАЛ ОБЪЁМ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS1</p> <p>– КНОПКА-ТАБЛО RECIRC НА ПУЛЬТЕ AIR.....OFF</p> <p>ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%</p> <p><i>Не работают:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Автоматическое торможение • Тормоза внутренних колёс • Внешние воздушные тормоза • Внутренние интерцепторы • Реверс левого двигателя • Уборка и основной выпуск шасси <p>– ВЫПУСК ШАССИ.....АВАРИЙНО</p> <p>– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ</p>

HYD HS1 L ENG PMP FAULT
<p>ОТКАЗ НАСОСА EDP1 ГИДРОСИСТЕМЫ HS1</p> <p><i>Не работает:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Реверс левого двигателя


HYD HS1 PTU FAULT
<p>ОТКАЗ БЛОКА PTU ГИДРОСИСТЕМЫ HS1</p> <p>– КНОПКУ-ТАБЛО PTU AUTOMAN</p> <p><i>Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO светится</i></p> <p>– КНОПКУ-ТАБЛО PTU AUTO (ПОСЛЕ УБОРКИ /ВЫПУСКА ШАССИ)...AUTO</p> <p><i>Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO не светится</i></p>

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		
		ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	

HYD HS1 SOV FAULT

ОТКАЗ КЛАПАНА SOV ГИДРОСИСТЕМЫ HS1

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	A-00	7
		4.29	

HYD HS2 LO PR

МАЛО ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS2

■ **В полёте на высоте более 20000 футов**

- Если давление гидрожидкости HS2 и давление в газовой полости RSVR HS2 менее 1800 psi или данные о давлении недостоверны:

– ELEC2B.....ON

- Если через 15 сек сообщение HYD HS2 LO PR пропало:

– ELEC2B.....AUTO

Насосная станция ELEC2B подключится автоматически на высоте менее 20000 футов. До высоты более 20000 футов по сообщению HYD HS2 LO PR действий не требуется.

- Если через 15 сек сообщение HYD HS2 LO PR не пропало:

– ELEC2B.....AUTO

Предполагается посадка с отказавшей гидросистемой HS2. До высоты более 20000 футов по сообщению HYD HS2 LO PR действий не требуется

■ **В полёте на высоте менее 20000 футов**

- Если давление гидрожидкости HS2 и давление в газовой полости RSVR HS2 менее 1800 psi или данные о давлении недостоверны:

– ELEC2B.....ON

- Если через 15 сек сообщение HYD HS2 LO PR не пропало:

– ELEC2B.....OFF

Не работают:


- Управление поворотом колёс передней опоры
- Центральные интерцепторы

– НАПРАВЛЕНИЕ НА ВПП ВЫДЕРЖИВАТЬ, ИСПОЛЬЗУЯ РУЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ КОЛЁС

HYD HS2 HI TEMP

ВЫСОКАЯ ТЕМПЕРАТУРА ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS2

– ТЕМПЕРАТУРУ В HS2.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		

HYD HS2 OVERHEAT


ПЕРЕГРЕВ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS2

- Если насосная станция **ELEC2A** автоматически не отключилась (*символ ELEC2A зелёного цвета*):
 - ELEC2A.....OFF
- Если сообщение **HYD HS2 OVERHEAT** остается в течение **10 мин**
 - ELEC2B.....OFF
 - ПО СООБЩЕНИЮ
«HYD HS2 LO PR»ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ
Не работают:
 - Управление поворотом колёс передней опоры
 - Центральные интерцепторы
 - НАПРАВЛЕНИЕ НА ВПП ВЫДЕРЖИВАТЬ, ИСПОЛЬЗУЯ РУЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ КОЛЁС

HYD HS2 LO LVL

МАЛ ОБЪЁМ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS2

- КНОПКА-ТАБЛО RECIRC НА ПУЛЬТЕ AIR.....OFF
- ПО СООБЩЕНИЮ
«HYD HS2 LO PR»ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ
Не работают:
 - Управление поворотом колёс передней опоры
 - Центральные интерцепторы
- НАПРАВЛЕНИЕ НА ВПП ВЫДЕРЖИВАТЬ, ИСПОЛЬЗУЯ РУЛЬ НАПРАВЛЕНИЯ И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ КОЛЁС

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	9
		4.29	

HYD HS2 ELEC2A FAULT

ОТКАЗ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ELEC2A ГИДРОСИСТЕМЫ HS2

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

HYD HS2 ELEC2B FAULT

ОТКАЗ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ELEC2B ГИДРОСИСТЕМЫ HS2

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

HYD HS2 ELEC2B OVERHEAT

ПЕРЕГРЕВ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ELEC2B ГИДРОСИСТЕМЫ HS2

■ **В полёте при 2-х работающих двигателях**

– ELEC2B.....OFF

HYD HS2 ELEC2B BRHS WORN


ИЗНОС ЩЁТОК ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЯ НАСОСНОЙ СТАНЦИИ ELEC2B ГИДРОСИСТЕМЫ HS2

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

HYD HS2 TEMP DET FAULT

ОТКАЗ ДАТЧИКОВ ТЕМПЕРАТУРЫ ГИДРОСИСТЕМЫ HS2

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.29		
		ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	

HYD HS3 LO PR


МАЛО ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS3

- **В полёте на высоте менее 20000 футов (6100 м):**
 - Если давление гидрожидкости HS3 и давление в газовой полости RSVR HS3 менее 1800 psi или данные о давлении不可靠:
 - ELEC3.....ON
 - Если через 15 сек сообщение HYD H31 LO PR не пропало:
 - ELEC3.....OFF
- ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%
- Не работают:*
- Автоматическое торможение
 - Тормоза внешних колёс
 - Внутренние воздушные тормоза
 - Внешние интерцепторы
 - Реверс правого двигателя
- ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

HYD HS3 HI TEMP

ВЫСОКАЯ ТЕМПЕРАТУРА ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS3

- При одновременно работающих EDP3 и ELEC3
 - ELEC3.....OFF
 - ТЕМПЕРАТУРУ В HS3.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	11
		4.29	

HYD HS3 OVERHEAT

ПЕРЕГРЕВ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS3


- При наличии сообщения **HYD HS3 SOV FAULT**
 - РЕЖИМ РАБОТЫ ПРАВОГО ДВИГАТЕЛЯ.....УМЕНЬШИТЬ
 - Установить режим работы правого двигателя минимально-допустимый по условиям полёта*

LAND ASAP

- Если клапан **SOV** в **HS3** закрыт и через **10 мин** сообщение **HYD HS3 OVERHEAT** не пропало:
 - ELEC3.....OFF
 - ПО СООБЩЕНИЮ
«HYD HS3 LO PR».....ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ
ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%
Не работают:
 - Автоматическое торможение
 - Тормоза внешних колёс
 - Внутренние воздушные тормоза
 - Внешние интерцепторы
 - Ревверс правого двигателя
 - ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

ВНИМАНИЕ:

Ручное включение блока PTU запрещено

12	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		
		ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	

HYD HS3 LO LVL

МАЛ ОБЪЁМ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМЕ HS3

– КНОПКА-ТАБЛО RECIRC НА ПУЛЬТЕ AIR.....OFF
ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%

Не работают:

- Автоматическое торможение
- Тормоза внешних колёс
- Внутренние воздушные тормоза
- Внешние интерцепторы
- Реверс правого двигателя

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

HYD HS3 R ENG PMP FAULT

ОТКАЗ НАСОСА EDP3 ГИДРОСИСТЕМЫ HS3


ВНИМАНИЕ:

Ручное включение блока PTU запрещено

HYD HYD3 SOV FAULT

ОТКАЗ КЛАПАНА SOV ГИДРОСИСТЕМЫ HS3

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	13
		4.29	

HYD HS1 CONTROLLER FAULT

ОТКАЗ КАНАЛА А БЛОКА HSCU

- ПАРАМЕТРЫ ГИДРОСИСТЕМ HS1 И HS2
.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
- ELEC1 (ПЕРЕД ВЫПУСКОМ ШАССИ).....ON

HYD HS3 CONTROLLER FAULT

ОТКАЗ КАНАЛА В БЛОКА HSCU


- ПАРАМЕТРЫ ГИДРОСИСТЕМ HS2 И HS3.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
- ELEC3 (ПЕРЕД ВЫПУСКОМ ШАССИ)ON
- КНОПКА-ТАБЛО PTU AUTO (ПЕРЕД ВЫПУСКОМ ШАССИ).....MAN
Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO светится
- КНОПКА-ТАБЛО PTU AUTO (ПОСЛЕ ВЫПУСКА ШАССИ)AUTO
Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO не светится

HYD HS ELEC PMP NOT AUTO

НАСОСНАЯ СТАНЦИЯ ГИДРОСИСТЕМЫ НЕ В РЕЖИМЕ AUTO

Примечание: Сообщение индицируется только на земле перед запуском двигателей.

- ELEC1.....ПРОВЕРИТЬ/УСТАНОВИТЬ AUTO
- ELEC2A.....ПРОВЕРИТЬ/УСТАНОВИТЬ AUTO
- ELEC2B.....ПРОВЕРИТЬ/УСТАНОВИТЬ AUTO
- ELEC3.....ПРОВЕРИТЬ/УСТАНОВИТЬ AUTO

14	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		
		ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	

HYD HS1 PTU NOT AUTO

УПРАВЛЕНИЕ БЛОКОМ РТУ ГИДРОСИСТЕМЫ HS1 НЕ В РЕЖИМЕ AUTO

Примечание: Сообщение индицируется только на земле перед запуском двигателей совместно с сообщением HYD HS1 PTU FAULT.

– КНОПКА-ТАБЛО РТУ AUTO.....ПРОВ./УСТАН. AUTO

Надпись MAN на кнопке-табло РТУ AUTO не светится


HYD HS NOT READY

ГИДРОСИСТЕМА НЕ ГОТОВА

Примечание: Сообщение индицируется только на земле перед запуском двигателей.

– ОБЪЁМ ГИДРОЖИДКОСТИ В ГИДРОСИСТЕМАХ
HS1, HS2, HS3ПРОВЕРИТЬ

– ДАВЛЕНИЕ В ГАЗОВОЙ ПОЛОСТИ В ГИДРОСИСТЕМАХ
HS1, HS2, HS3ПРОВЕРИТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	15
		4.29	

HYD HS1+HS3 LO PR

МАЛО ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОСИСТЕМАХ HS1 И HS3

– ELEC1.....OFF

• Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS3 LO PR не пропало:

– ELEC3.....OFF

LAND ASAP

■ **В полёте на высоте менее 20000 футов (6100 м)**

– ELEC1.....ON

• Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS3 LO PR не пропало:

–ELEC1.....OFF

–ELEC3.....ON

• Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS3 LO PR не пропало:

– ELEC3.....OFF

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%


Не работают:

- Основное торможение
- Уборка и основной выпуск шасси
- Воздушные тормоза
- Внешние и внутренние интерцепторы
- Реверс левого и правого двигателя

– ВЫПУСК ШАССИ.....АВАРИЙНО

– РЕВЕРС.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

– PARK/ALT BRAKE.....ПРИМЕНИТЬ

16	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		

HYD HS1+HS2 LO PR

МАЛО ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОСИСТЕМАХ HS1 И HS2

- ELEC1.....OFF
- Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS2 LO PR не пропало:
 - ELEC2B.....ON
 - Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS2 LO PR пропало:
 - A/P (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ).....ПОДКЛЮЧИТЬ
 - ЭШЕЛОН ПОЛЁТА.....УМЕНЬШИТЬ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ)


Примечание: 1) Продолжительность полёта на эшелоне (из-за ограничения времени работы ELEC2B на высоте) определяется по таблице.
 2) Время работы ELEC2B отсчитывается с момента включения до занятия выбранного эшелона.

Эшелон [FL]	400	390	370	350	330	310	290	280	270	260	250 и ниже
Время [мин.]	17	19	22	24	26	32	38	42	45	52	без ограничения

- Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS2 LO PR не пропало:
 - ELEC2B.....AUTO

LAND ASAP

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	17
		4.29	

Продолжение

■ **В полёте на высоте менее 20000 футов (6100 м)**

– ELEC1.....ON

● Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS2 LO PR не пропало:

– ELEC1.....OFF

– ELEC2A.....ON

● Если через 15 сек сообщение HYD HS1+HS2 LO PR не пропало:

– ELEC2A.....OFF

– ELEC2B.....OFF

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%

Не работают:

- Правый руль высоты
- Левый элерон
- Торможение внутренних колёс
- Автоматическое торможение
- Внешние воздушные тормоза
- Центральные и внутренние интерцепторы
- Управление поворотом колёс передней опоры
- Реверс левого двигателя

– РЕВЕРСНЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

HYD HS2+HS3 LO PR

МАЛО ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОСИСТЕМАХ HS2 И HS3

- ELEC3.....OFF
- Если через 15 сек сообщение HYD HS2+HS3 LO PR не пропало:
 - ELEC2B.....ON
- Если через 15 сек сообщение HYD HS2+HS3 LO PR пропало:
 - AP(ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ).....ПОДКЛЮЧИТЬ
 - ЭШЕЛОН ПОЛЁТА(ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ).....УМЕНЬШИТЬ


Примечание: 1) Продолжительность полёта на эшелоне (из-за ограничения времени работы ELEC2B на высоте) определяется по таблице.
2) Время работы ELEC2B отсчитывается с момента включения до занятия выбранного эшелона.

Эшелон [FL]	400	390	370	350	330	310	290	280	270	260	250 и ниже
Время [мин.]	17	19	22	24	26	32	38	42	45	52	без ограничения

- Если через 15 сек сообщение HYD HS2+HS3 LO PR не пропало:
 - ELEC2B.....AUTO

LAND ASAP

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	19
		4.29	

Продолжение

■ В полёте на высоте менее 20000 футов (6100 м)

– ELEC3ON

● Если через 15 сек сообщение HYD HS2+HS3 LO PR не пропало:

– ELEC3.....OFF

– ELEC2A.....ON

● Если через 15 сек сообщение HYD HS2+HS3 LO PR не пропало:

– ELEC2A.....OFF

– ELEC2B.....OFF

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ УВЕЛИЧИВАЕТСЯ НА 67%

Не работают:


- Левый руль высоты
- Правый элерон
- Торможение внешних колёс
- Автоматическое торможение
- Внутренние воздушные тормоза
- Центральные и внешние интерцепторы
- Управление поворотом колёс передней опоры
- Ревверс правого двигателя

– РЕВЕРС.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

ВНИМАНИЕ:

Ручное включение блока PTU запрещено

20	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		
		ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	

HYD HS1+2+3 CTRL FAULT

ОТКАЗ БЛОКА HSCU

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:
ПРИ РУЧНОМ УПРАВЛЕНИИ ГИДРОСИСТЕМОЙ СОБЛЮДАТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ОГРАНИЧЕНИЯ:

- Не включать ELEC2B при работающей ELEC2A
- При 1-м работающем генераторе не допускать одновременную работу двух и более насосных станций переменного тока более 30 секунд
- Не включать блок PTU при неработающем насосе EDP3

Примечание: 1) Продолжительность полёта на эшелоне (из-за ограничения времени работы ELEC2B на высоте) определяется по таблице.
2) Время работы ELEC2B отсчитывается с момента включения до занятия выбранного эшелона.


Эшелон [FL]	400	390	370	350	330	310	290	280	270	260	250 и ниже
Время [мин.]	17	19	22	24	26	32	38	42	45	52	без ограничения

– ГИДРОСИСТЕМЫ HS1, HS2, HS3.....ПОВЫШЕННЫЙ КОНТРОЛЬ ПО ТАБЛО LO-PR И ПО МНЕМОКАДРУ HYD

Примечание: Из-за отсутствия автоматического управления насосными станциями падает давление в HS2. До ручного включения насосных станций действий по табло LO-PR гидросистемы HS2 не требуется.

Примечание: При включении табло LO-PR гидросистемы HS1, HS2 или HS3 действия выполнять как по сообщению HYD HS1 (2/3) LO PR

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	21
		4.29	

Продолжение

- **При 2-х работающих генераторах:**

- ELEC2A.....ON
- ELEC1.....OFF
- ELEC2B.....OFF
- ELEC3.....OFF

- **При заходе на посадку перед выпуском шасси:**


- ELEC1.....ON
- ELEC3.....ON
- КНОПКУ-ТАБЛО PTU AUTO.....MAN
Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO светится
- КНОПКУ ТАБЛО PTU AUTO (ПОСЛЕ ВЫПУСКА ШАССИ).....AUTO
Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO не светится

- **При 1-м работающем генераторе:**


- ELEC2A.....OFF
- ELEC2B.....ON
- ELEC1.....OFF
- ELEC3.....OFF

- **При заходе на посадку перед выпуском шасси**

- ELEC3.....ON
- КНОПКУ-ТАБЛО PTU AUTO.....MAN
Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO светится
- КНОПКУ-ТАБЛО PTU AUTO (ПОСЛЕ ВЫПУСКА ШАССИ)...AUTO
Надпись MAN на кнопке-табло PTU AUTO не светится


22	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.29		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	А-00	1
		4.30	

4.30 ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

A-ICE ADS 1 PROBES HTR	6
A-ICE ADS 1+3 TAT HTR.....	6
A-ICE ADS 2 PROBES HTR	6
A-ICE ADS 2 TAT HTR.....	6
A-ICE ADS 3 PROBES HTR	7
A-ICE DET FAULT.....	5
A-ICE ENG L(R) FAULT	4
A-ICE DETECTED.....	5
A-ICE L(R)WINDSHIELD (WINDOW) FAULT	5
A-ICE STBY PROBES HTR	6
A-ICE WING AUTO FAULT	3
A-ICE WING FAULT	3
A-ICE WING LO POWER.....	4

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.30		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	А-00	3
		4.30	

A-ICE WING FAULT

Отказ ПОС крыла.

ЗОНУ ОБЛЕДЕНЕНИЯ.....ПОКИНУТЬ

При невозможности покинуть зону обледенения выполняйте полёт с учётом изменений аэродинамических характеристик самолёта, выдерживайте угол атаки в пределах зелёного сектора. Примите решение о плане полёта.

■ **заход на посадку в условиях обледенения:**

FLAPS.....FLAPS 3

СКОРОСТЬ..... $V_{REF} + 10$ КТ

УГОЛ АТАКИ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

■ **после посадки:**

МЕХАНИЗАЦИЮ.....НЕ УБИРАТЬ

Уборку механизации выполнить после устранения отложений льда на поверхности крыла.

A-ICE WING AUTO FAULT

Отказ автоматики ПОС крыла

**УПРАВЛЯТЬ ПОС КРЫЛА ВРУЧНУЮ С ПОМОЩЬЮ
ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЯ «ANTI-ICE WING» ПО НАЛИЧИЮ
СООБЩЕНИЯ «ICE DETECTED».**

■ **заход на посадку в условиях обледенения:**

FLAPS.....FLAPS 3


СКОРОСТЬ..... $V_{REF} + 10$ КТ

УГОЛ АТАКИ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

■ **после посадки:**


МЕХАНИЗАЦИЮ.....НЕ УБИРАТЬ

Уборку механизации выполнить после устранения отложений льда на поверхности крыла.

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.30	ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	

A-ICE WING LO POWER
<p>Низкая эффективность ПОС крыла.</p> <p>– ТЯГУ ДВИГАТЕЛЕЙ.....УВЕЛИЧИТЬ</p> <ul style="list-style-type: none"> • если сообщение не пропало: <ul style="list-style-type: none"> – ANTI-ICE WING.....OFF <p>ЗОНУ ОБЛЕДЕНЕНИЯ.....ПОКИНУТЬ</p> <p><i>При невозможности покинуть зону обледенения выполняйте полёт с учётом изменений аэродинамических характеристик самолёта, выдерживайте угол атаки в пределах зеленого сектора. Примите решение о плане полёта.</i></p> <p>■ <u>заход на посадку в условиях обледенения:</u></p> <p>FLAPS.....FLAPS 3</p> <p>СКОРОСТЬ.....V_{REF} + 10 КТ</p> <p>УГОЛ АТАКИ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ</p> <p>■ <u>после посадки:</u></p> <p>МЕХАНИЗАЦИЮ.....НЕ УБИРАТЬ</p> <p><i>Уборку механизации выполнить после устранения отложений льда на поверхности крыла.</i></p>

A-ICE ENG L(R) FAULT
<p>Отказ ПОС левого(правого) двигателя.</p> <p>■ <u>Если режим работы двигателя < N1=40%</u></p> <p>– THR LEVER L(R).....УВЕЛИЧИТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ ДО N1=40%</p> <p>■ <u>Если сообщение A-ICE ENG L(R) FAULT исчезло:</u></p> <p>– THR LEVER L(R).....УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ</p> <p>■ <u>Если режим работы двигателя > N1=40%</u></p> <p>– ANTI-ICE ENG L(R)OFF</p> <p>– УСИЛИТЬ КОНТРОЛЬ ЗА ПАРАМЕТРАМИ ДВИГАТЕЛЯ.</p> <p>– ПО ВОЗМОЖНОСТИ ПОКИНУТЬ ЗОНУ ОБЛЕДЕНЕНИЯ</p>

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	А-00	5
		4.30	

A-ICE DET FAULT

Отказ датчика обледенения.

■ **перед прогнозируемым входом в зону обледенения или при наличии внешних признаков обледенения самолёта:**

- ANTI-ICE L(R) ENGON
- ANTI-ICE WINGON

A-ICE DETECTED

Обледенение.

■ **на посадке:**

- FLAPS.....FLAPS 3

ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ БАФТИНГА

■ **конфигурация FLAPS 0 и скорость менее 250kt**

● **В зоне обледенения:**

- СКОРОСТЬ ПОЛЁТА.....УВЕЛИЧИТЬ
Плавно увеличить скорость полета до исчезновения бафтинга

● **После выхода из зоны обледенения:**

● **Если по плану полета требуется увеличить скорость:**

- СКОРОСТЬ ПОЛЁТА.....УВЕЛИЧИТЬ
Плавно увеличить скорость полета до исчезновения бафтинга


● **Если по плану полета требуется уменьшить скорость:**

- FLAPS.....FLAPS 1

A-ICE L(R)WINDSHIELD (WINDOW) FAULT

Отказ обогрева левого(правого) лобового стекла (форточки).

*При ухудшении обзора через остекление перераспределите функции в экипаже.
Передайте управление пилоту, имеющему лучший обзор.*

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.30		


A-ICE ADs 1 PROBES HTR
Отказ обогрева датчиков канала ADC 1.
– WINDOW, PROBEMAN
Если отказ сохранился:
– WINDOW, PROBEAUTO
– AIR DATA.....CAPT 3
– ADS 1.....OFF

A-ICE ADS 1+3 TAT HTR
Отказ обогрева датчика TAT каналов ADC 1+3.
– <i>ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ</i>


A-ICE ADS 2 PROBES HTR
Отказ обогрева датчиков ADC 2.
– WINDOW, PROBEMAN
Если отказ сохранился:
– WINDOW, PROBE.....AUTO
– AIR DATA.....F/O 3
– ADS 2.....OFF

A-ICE ADS 2 TAT HTR
Отказ обогрева датчика TAT канала ADC 2.
Действий не требуется


A-ICE STBY PROBES HTR
Отказ обогрева одного или нескольких датчиков обеспечивающих работу IES1.
■ <u>в условиях обледенения:</u>
– РЕЗЕРВНЫЙ ПРИБОР IES1.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	А-00	<div>7</div>
		4.30	

A-ICE ADS 3 PROBES HTR
Отказ обогрева датчиков ADC 3. – WINDOW, PROBE.....MAN ● Если отказ сохранился: – WINDOW, PROBE.....AUTO – AIR DATA.....NORM – ADS 3.....OFF ■ <u>в условиях обледенения:</u> – IESI ПОКАЗАНИЯ ВЫСОТЫ И СКОРОСТИ.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ


8	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.30		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	1
		4.31	

4.31 ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

AVNCS DCA 1 (2) FAULT	8
AVNCS DCA 11 (12) (13) (21) (22) (23) FAULT	10
AVNCS DCA 3 FAULT	10
AVNCS DEGRADED	6
CAS MESSAGES NOT AVAIL	10
CDS CAPT (F/O) EFIS CP FAULT	5
CDS CAPT (F/O) MFD FAULT	4
CDS CAPT (F/O) PFD FAULT	4
CDS CPT (F/O) PFD/MFD DISAGREE	3
CDS EWD FAULT	5
CDS F/O MFD/EWD DISAGREE	3
CDS F/O PFD/EWD DISAGREE	4
FWS FWS1 (2) FAULT	5
SWS SPD STALL WARN FAULT	10
ВЫДАЧА ОШИБОЧНЫХ КОМАНД УПРАВЛЕНИЯ ОТ FMS	16
ОТСУТСТВИЕ СВЕТОВОЙ И ЗВУКОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИЙ	15
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ FWS	14
ПРОПАДАНИЕ ИНДИКАЦИИ НА DU	11
СИГНАЛИЗАЦИЯ НА PFD	12

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	3
		4.31	

CDS CPT (F/O) PFD/MFD DISAGREE


Несоответствие информации на PFD и MFD KBC (2/П).

- PFDX-CHECK
- при несоответствии:
 - CAPT (F/O) PFD.....OFF/ON
 - CAPT (F/O) PFD/NDXFR
- при неудачной попытке:
 - CAPT (F/O) PFDOFF
- при отсутствии несоответствия:
 - CAPT (F/O) MFD.....OFF/ON
- при неудачной попытке:
 - CAPT (F/O) MFDOFF

CDS F/O MFD/EWD DISAGREE

Несоответствие информации на MFD 2/П и EWD.

- EWDX-CHECK
- при несоответствии:
 - F/O MFD.....OFF/ON
 - F/O MFD.....EWD
- при неудачной попытке:
 - F/O MFD.....OFF
- при отсутствии несоответствия:
 - EWD.....OFF/ON
- при неудачной попытке:
 - EWD.....OFF

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

CDS F/O PFD/EWD DISAGREE

Несоответствие информации на PFD 2/П и EWD.

- CAPT MFD.....EWD
- EWD.....X-CHECK
 - при несоответствии:
 - EWD.....OFF/ON
 - при неудачной попытке:
 - EWD.....OFF
 - при отсутствии несоответствия:
 - F/O PFD.....OFF/ON
 - при неудачной попытке:
 - F/O PFD.....OFF

CDS CAPT (F/O) PFD FAULT

Отказ PFD KBC (2/П).

- CAPT (F/O) PFD.....OFF/ON
 - при неудачной попытке:
 - CAPT (F/O) PFD.....OFF


Примечание: Индикация CAPT PFD автоматически перейдет на CAPT MFD.

CDS CAPT (F/O) MFD FAULT

Отказ MFD KBC (2П).

- CAPT (F/O) MFD.....OFF/ON
 - при неудачной попытке:
 - CAPT (F/O) MFDOFF

Примечание: CAPT (F/O) может переключить индикацию CAPT (F/O) MFD на CAPT (F/O) PFD кнопкой CAPT (F/O) PFD/ND.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	5
		4.31	

CDS EWD FAULT

Отказ EWD.

– EWD.....OFF/ON

- при неудачной попытке:

– EWD.....OFF

Примечание: Индикация EWD автоматически перейдет на CAPT MFD.

CDS CAPT (F/O) EFIS CP FAULT

Отказ пульта EFIS KBC (2/П).


– F/O (CAPT) EFIS.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

– XPDR 2(1).....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

FWS FWS1 (2) FAULT

Отказ системы FWS1 (2)

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

AVNCS DEGRADED

Ухудшение параметров работы авионики

- НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ.....ПЕРЕЙТИ
- СОСТОЯНИЕ СИСТЕМ (по двум MFD).....КОНТРОЛИРОВАТЬ

При наличии индикации исправности хотя бы на одном из двух MFD, считать компонент системы исправным.

- ДУБЛИРУЮЩЮЮ СИГНАЛИЗАЦИЮИСПОЛЬЗОВАТЬ
- ЗАХОД.....ПСП

СТАТУС

- Потеряна функция T2CAS “CLIMB INHIBIT”, устанавливающая предел по скорости набора 1500 ft/min.
- Потеряна возможность перенастройки радиостанции HF1(2).

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ

См. ниже

ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА EWD


<u>AUTO FLT</u>	<u>BRAKE</u>	<u>NAV</u>
AP OFF	BRAKE DEGRADED	GPS 1(2) FAULT
A/T OFF	TEMP DET FAULT	VOR 1(2) FAULT
FLT SYSTEM FAULT	<u>SURV</u>	DME 1(2) FAULT
	TAWS SYS FAULT	ADF 1(2) FAULT
	<u>TERR FAULT</u>	ILS 1(2) FAULT

Примечание: Возможна индикация текстовых сообщений FWS FWS1(2) FAULT, NAV RA 1(2) FAULT, SWS SPD STALL WARN FAULT, SURV WXR FAULT, SWS SPD STALL WARN DEGRD


ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

HF1(2)


Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	A-00	7
		4.31	


Продолжение <u>ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА EWD</u>		
<u>AVNCS</u> DCA1(2) FAULT	<u>CDS</u> CAPT(F/O) PFD FAULT CAPT(F/O) MFD FAULT CDS EWD FAULT	<u>ELEC</u> L(R) AC BUS FAULT L(R) DC ESS BUS FAULT
<i><u>Примечание:</u> Выполнение действий по перечисленным выше текстовым сообщениям не требуется.</i>		
<u>ЛОЖНАЯ ИНДИКАЦИЯ НА МНЕМОКАДРЕ</u>		
<u>FCTL</u> Индикация о недостоверности данных о текущем значении угла отклонения и положения горизонтального стабилизатора		

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

AVNCS DCA 1 (2) FAULT	
Отказ программного приложения концентратора данных DCA1(2) – НА РУЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ САМОЛЕТОМ.....ПЕРЕЙТИ – СОСТОЯНИЕ СИСТЕМ (по двум MFD).....КОНТРОЛИРОВАТЬ <i>При наличии индикации исправности хотя бы на одном из двух MFD, считать компонент системы исправным</i> – ДУБЛИРУЮЩУЮ СИГНАЛИЗАЦИЮИСПОЛЬЗОВАТЬ – XPDR 2 (1).....ИСПОЛЬЗОВАТЬ – HF2 (1).....ИСПОЛЬЗОВАТЬ – WXR (ПРИ ОТКАЗЕ DCA2).....OFF – ЗАХОД.....ПСП	
<div> <div>СТАТУС</div> <div> <div> –Потеряна функция T2CAS “CLIMB INHIBIT”, устанавливающая предел по скорости набора 1500 ft/mn.</div> <div>–Потеряна возможность перенастройки радиостанции HF1 (2).</div> <div>–Потеря звуковой сигнализации “OVERSPEED” и речевых сообщений “STALL”, “SPEED, SPEED, SPEED”.</div> </div> <div> <div>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</div> <div>См. ниже</div> </div> </div>	
Продолжение на следующей странице	

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	A-00	9
		4.31	

Продолжение <u>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ С ИНДИКАЦИЕЙ НА EWD</u>		
<u>AUTO FLT</u> AP OFF A/T OFF FLT SYSTEM FAULT <u>BRAKE</u> TEMP DET FAULT	<u>NAV</u> GPS 1 (2) FAULT RA 1 (2) FAULT VOR 1 (2) FAULT DME 1 (2) FAULT ADF 1 (2) FAULT ILS 1 (2) FAULT	<u>SURV</u> TAWS SYS FAULT TERR FAULT — (WXR) FAULT <u>SWS</u> SPD STALL WARN FAULT
<u>ДРУГИЕ ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ И ОБОРУДОВАНИЕ</u>		
XPDR 1 (2)	HF1 (2)	— (WXR)
<u>ЛОЖНЫЕ ТЕКСТОВЫЕ СООБЩЕНИЯ НА EWD</u>		
<u>ELEC</u> L (R) AC BUS FAULT		
<u>ЛОЖНАЯ ИНДИКАЦИЯ НА МНЕМОКАДРЕ</u>		
<u>FCTL</u> Индикация о недостоверности данных о текущем значении угла отклонения и положения горизонтального стабилизатора		


10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	Руководство по летной эксплуатации

AVNCS DCA 3 FAULT	
Отказ DCA3	<div>СТАТУС</div> <div> <div> <div>–Для настройки ILS использовать RMP</div> <div>–Потеря звуковой сигнализации “OVERSPEED” и речевых сообщений “STALL”, “SPEED, SPEED, SPEED”</div> </div> <div> <div>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</div> <div>DCA3</div> </div> </div>

AVNCS DCA 11 (12) (13) (21) (22) (23) FAULT
Отказ DCA 11 (12) (13) (21) (22) (23) <div>– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ</div>

CAS MESSAGES NOT AVAIL
Текстовые сообщения на EWD не доступны. <div> <div>– EWD НА MFD 1(2).....ОТОБРАЗИТЬ</div> <div> <div>• При сохранении отказа:</div> <div>– ДУБЛИРУЮЩУЮ СИГНАЛИЗАЦИЮ.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ</div> <div>– ПРОСМОТР МНЕМОКАДРОВ.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ</div> </div> <div>Просмотр мнемокадров выполнять каждые 20 минут.</div> </div> <div> <div>СТАТУС</div> <div> <div>–Отказ кнопки-табло WARN, кнопки-табло CAUT и звуковой сигнализации, кроме звуковой сигнализации систем TAWS/TCAS.</div> <div> <div>ОТКАЗАВШИЕ СИСТЕМЫ</div> <div> <div>Система FWS1</div> <div>Система FWS2</div> </div> </div> </div> </div>

SWS SPD STALL WARN FAULT
Отказ системы предупреждения о сваливании (SWA 1 и SWA 2) и индикации ограничений по скорости и углу атаки. <div>– КОНТРОЛЬ ПАРАМЕТРОВ ПОЛЁТА.....УСИЛИТЬ</div>

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	A-00	11
		4.31	

ПРОПАДАНИЕ ИНДИКАЦИИ НА DU

■ Пропадание индикации на EWD

- EWD.....OFF/ON

Примечание: Индикация EWD автоматически перейдет на CAPT MFD.

- если индикация на EWD не восстановлена:

- EWD НА RCP.....НАЖАТЬ

Для перевода индикации EWD на CAPT MFD или F/O MFD, нажмите соответствующую кнопку EWD на RCP.

Примечание: Если EWD автоматически не перешёл на CAPT MFD, переключить EWD на индикатор непилотирующего пилота.

■ Пропадание индикации на CAPT (F/O) PFD

- CAPT (F/O) PFD.....OFF/ON

Примечание: Индикация CAPT PFD автоматически перейдет на CAPT MFD.

- если индикация на PFD не восстановлена:

- PFD/ND НА RCP.....НАЖАТЬ

Для перевода индикации CAPT PFD или F/O PFD на CAPT MFD или F/O MFD, нажмите соответствующую кнопку PFD/ND на RCP.

■ Пропадание индикации на всех DU:

– AP, A/T и навигационные данные MCDU остаются пригодными и могут быть использованы.

– Пилотирование осуществлять по резервному прибору IESI и STBY COMPASS.

– DUs могут автоматически восстановить индикацию через 40 сек.

- если индикация на всех DU не восстановлена:

- IESI.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

- MCDU.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ


- СИНАЛИЗАЦИЮ НА ПУЛЬТАХ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

- **Заход на посадку:**

- ЗАХОД.....ПСП

- ВЫПУСК FLAPS.....КОНТР. ВИЗУАЛЬНЫЙ

- ВЫПУСК ШАССИ.....КОНТР. ПО РЕЗЕР. ИНДИК.

12	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		

СИГНАЛИЗАЦИЯ НА PFD

■ CHECK ATT

Сообщение индицируется на PFD, если в течение 1сек появляется расхождение по крену и/или тангажу 3° и более между PFD1 и PFD2.

Сообщение заблокировано первые 3 секунды после отрыва и ухода на второй круг.

- ПОКАЗАНИЯ PFD1, PFD2, IESI.....СРАВНИТЬ
- IRS (ОТКАЗАВШУЮ).....ОПРЕДЕЛИТЬ
- если отказала IRS1 или IRS2:
 - ATT/HDG (RCP).....CAPT 3 ИЛИ F/O 3
 - IRS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF
- при отказе IESI:
 - ATT/HDG (RCP).....F/O3 ЗАТЕМ CAPT3

В начале сравнить показания PFD1 с PFD2, затем PFD2 с PFD1 и определить отказавшую IRS.

- ATT/HDG (RCP).....CAPT3 ИЛИ F/O3
- IRS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF

■ ATT (HDG) FAIL

Сообщения ATT FAIL, HDG FAIL красного цвета, индицируется на CAPT PFD или F/O PFD при отказе одного канала IRS по определению пространственного положения, курса.

- если отказала IRS1 или IRS2:
 - ATT/HDG (RCP).....CAPT3 ИЛИ F/O3
 - IRS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF


■ CHECK ALT, CHECK CAS

Сообщения CHECK ALT и CHECK CAS индицируются на PFD, если в течение 5с соответственно появляются расхождения по высоте 200ft и более, или по скорости 10kt и более между PFD1 и PFD2.

Сообщения заблокированы первые 3 секунды после отрыва и ухода на второй круг.

- ПОКАЗАНИЯ PFD1, PFD2, IESI.....СРАВНИТЬ
- ADS (ОТКАЗАВШУЮ).....ОПРЕДЕЛИТЬ

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	A-00	13
		4.31	

Продолжение на следующей странице

- если отказала **ADS1** или **ADS2**:

- AIR DATA (RCP).....CAPT3 ИЛИ F/O3
- ADS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF

- при отказе **IESI**:

- AIR DATA (RCP).....F/O3 ЗАТЕМ CAPT3

В начале сравнить показания PFD1 с PFD2, затем PFD2 с PFD1 и определить отказавшую ADS.

- AIR DATA (RCP).....CAPT3 ИЛИ F/O3
- ADS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF

***ПРИМЕЧАНИЕ:** При отказе ADS, от которой автопилот получает данные, использует значение высоты до момента её отключения.*

■ **ALT (CAS) (AOA) FAIL**

Сообщения ALT FAIL, CAS FAIL, AOA FAIL красного цвета индицируются на CAPT PFD или F/O PFD при отказе одного канала ADS соответственно по определению высоты самолёта, скорости самолёта, или углу атаки самолёта.

- если отказала **ADS1** или **ADS2**:

- AIR DATA (RCP).....CAPT3 ИЛИ F/O3
- ADS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF

■ **VS FAIL**

Сообщения VS FAIL красного цвета, индицируется на CAPT PFD или F/O PFD при индикации недостоверных данных по вертикальной скорости.

- ПОКАЗАНИЯ PFD1, PFD2, IESI.....СРАВНИТЬ
- НЕДОСТОВЕРНУЮ ИНФОРМАЦИЮ.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

■ **CHECK HDG**


Сообщение индицируется на PFD и ND, если в течение 1 сек появляется расхождение по курсу 3° и более между PFD1 и PFD2.

Сообщение заблокировано первые 3 секунды после отрыва и ухода на второй круг.

- ПОКАЗАНИЯ КУРСА НА PFD1, PFD2, STBY COMPASS.....СРАВНИТЬ
- IRS (ОТКАЗАВШУЮ).....ОПРЕДЕЛИТЬ

- если отказала **IRS1** или **IRS2**:

- ATT/HDG (RCP).....CAPT3 ИЛИ F/O3
- IRS (ОТКАЗАВШУЮ).....OFF

14	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ FWS

■ STALL

Приближение к сваливанию

– РУДTO/GA

● **Одновременно с этим:**

– ТАНГАЖУМЕНЬШИТЬ

До выхода текущего значения угла атаки из красной и жёлтой зон.

– КРЕН, СКОЛЬЖЕНИЕУСТРАНИТЬ

– SPEED BRAKEУБРАТЬ

Если были выпущены.

– СКОРОСТЬУВЕЛИЧИТЬ

При риске столкновения с землёй или в условиях сдвига ветра, допускается пилотирование на углах атаки в пределах жёлтой зоны с кратковременным срабатыванием сигнализации STALL.

■ SPEED, SPEED, SPEED

Быстрое уменьшение полной энергии самолёта.

– РУДTO/GA

Одновременно с этим:

– ТАНГАЖУМЕНЬШИТЬ

Для стабилизации скорости.

– SPEED BRAKERET

Если были выпущены.

■ ALPHA FLOOR

Значительная потеря полной энергии самолёта.

– РУДTO/GA

Продублировать срабатывание А/Т.


Одновременно с этим:

– ТАНГАЖУМЕНЬШИТЬ

Для стабилизации скорости.

– SPEED BRAKERET


Если были выпущены.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	15
		4.31	

ОТСУТСТВИЕ СВЕТОВОЙ И ЗВУКОВОЙ СИГНАЛИЗАЦИЙ

Предупреждающая сигнализация WARN и CAUT не высвечиваются. Тоновые предупреждения не выдаются.

– КОНТРОЛЬ EWD.....КАЖДЫЕ 20 МИНУТ

16	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.31		
		ПРИБОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

ВЫДАЧА ОШИБОЧНЫХ КОМАНД УПРАВЛЕНИЯ ОТ FMS

Выдача ошибочных команд управления от FMS на автопилот.

■ в полёте в режиме LNAV:


Отказ определяется по вторичным признакам: появление крена, изменение курса, , изменению индикации ЛЗП и текущих координат МС на ND обоих пилотов, по радионавигационным средствам, информации службы УВД.

- РЕЖИМ HDG УСТАНОВИТЬ
- СЛУЖБЕ УВДДОЛОЖИТЬ
- НАВИГАЦИЯ ПО КУРСУ, РАДИОСРЕДСТВАМ (ILS,DME,VOR, ADF),
- НАСТРОЙКА РАДИОНАВИГАЦИОННЫХ СИСТЕМ С RMP.
- STBY NAV (RMP)..... NAV
- ILS/DME/VOR/ADF ВЫБРАТЬ/НАСТРОИТЬ
- SELECTED GUIDANCE.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- ЗАХОД НА ПОСАДКУ.....CAT1

■ заход на посадку в режиме LNAV APP/VNAV APP:


Отказ определяется по вторичным признакам: изменение вертикальной скорости, появление крена, изменение курса, индикации ЛЗП и текущих координат МС на ND обоих пилотов, по радионавигационным средствам, информации службы УВД.

- ДРУГУЮ СИСТЕМУ ЗАХОДА.....ВЫБРАТЬ
- При необходимости:*
- УХОД НА ВТОРОЙ КРУГВЫПОЛНИТЬ


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	1
		4.32	

4.32 ШАССИ

BRAKE ANTISKID FAULT	5
BRAKE AUTO BRK FAULT	6
BRAKE DEGRADED	5
BRAKE DIFF CAPT (F/O) FAULT	6
BRAKE LEFT (RIGHT) BRK FAULT.....	5
BRAKE MAIN BRK FAULT	3
BRAKE OVERHEAT	6
BRAKE PARK/ALTN DEGRADED	5
BRAKE PARK/ALTN FAULT	3
BRAKE UNCOMMANDED BRK	4
L/G DOOR NOT CLOSED	8
L/G GEAR FAULT	11
L/G GEAR NOT DOWNLOCKED	7
L/G GEAR NOT UNLOCKED	8
L/G GEAR SPEED PROT	11
L/G MAIN SYS FAULT	9
L/G NW SELF ORIENT FAULT	12
L/G NW STEER FAULT	12
L/G NW STEER HI ANGLE	11
L/G WOW FAULT	10
LDG GEAR NOT DOWN	7
TO AUTO BK NOT RTO	4
TO PARKING BRAKE ON	4
АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ	15
ПОСАДКА С НЕВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ	13
РАЗРУШЕНИЕ ПНЕВМАТИКА ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ ШАССИ.....	16

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.32		
		ШАССИ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	3
		4.32	

BRAKE MAIN BRK FAULT

Отказ основной системы торможения

■ **перед посадкой:**

– FLAPS FULL

Посадку по возможности произвести с массой близкой к минимальной посадочной на ВПП с наибольшим коэффициентом сцепления.

■ **после приземления:**

– РЕВЕРС ТЯГИ MAX ИСПОЛЬЗОВАТЬ

– SPEED BRAKE FULL

– РЕЗЕРВНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ ПРИМЕНИТЬ

На ВПП резервное торможение выполнять в импульсном режиме вытягиванием рукоятки PARK/ALT BRAKE на 1-2 сек. и отпуская на 1 сек.

■ **после полной остановки на ВПП:**

– PARK/ALT BRAKE УСТАНОВИТЬ

При наличии давления зарядки гидроаккумулятора стояночного торможения более 1400 PSI выполнить сруливание с ВПП


Примечание: Антиюзовая автоматика в режиме запасного торможения не работает. Дифференциальное торможение колес не обеспечивается.

Полная емкость гидроаккумуляторов обеспечивает выполнение не менее 6 циклов полного вытягивания и отпуская рукоятки.

BRAKE PARK/ALTN FAULT

Отказ стояночного (запасного) торможения

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ ПРИМЕНИТЬ

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.32		

ШАССИ

BRAKE UNCOMMANDED BRK

Самопроизвольное торможение

■ на выруливании:

– РУЛЕНИЕ.....ПРЕКРАТИТЬ

■ на взлете на скорости меньше V1:

– ВЗЛЕТ.....ПРЕКРАТИТЬ

– РУЛЕНИЕЗАПРЕЩЕНО

■ на взлете на скорости больше V1:

– ВЗЛЕТ.....ПРОДОЛЖИТЬ

• при отсутствии «BRAKE OVERHEAT»:

– ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ О ПРОДОЛЖЕНИИ ПОЛЕТА ЛИБО ПОСАДКЕ НА БЛИЖАЙШЕМ ПРИГОДНОМ АЭРОДРОМЕ.

– НА ПРОБЕГЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ВОЗДУШНЫЕ ТОРМОЗА, РЕВЕРС ДВИГАТЕЛЕЙ, ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.

– НАПРАВЛЕНИЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ УПРАВЛЯЯ ПЕДАЛЯМИ

TO PARKING BRAKE ON


Включен стояночный тормоз на взлёте.

– PARK/ALTNОТКЛЮЧИТЬ

TO AUTO BK NOT RTO

Не выбран режим автоматического торможения на взлёте

– AUTO BRAKE.....RTO

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	5
		4.32	

BRAKE LEFT (RIGHT) BRK FAULT

Отказ тормозов левой (правой) опоры.

- ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ
- РЕВЕРС ТЯГИ.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- НАПРАВЛЕНИЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ КОЛЕСАМИ ПЕРЕДНЕЙ
ОПОРЫ И РН.
- При наличии сообщения «BRAKE DEGRADED»:
- PARK / ALT BRAKE.....ПРИМЕНИТЬ

BRAKE ANTISKID FAULT

Отказ антиюзовой автоматики

- ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ
- Система управления тормозами при педальном торможении обеспечивает импульсный режим торможения.*

BRAKE PARK/ALTN DEGRADED

Ухудшилась эффективность стояночного (запасного) торможения


ПРИ ЗАРУЛИВАНИИ НА СТОЯНКУ ПРИМЕНИТЬ ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.

BRAKE DEGRADED

Ухудшение торможения

Симметричный отказ тормозов.

- **на пробеге:**
 - ВОЗДУШНЫЕ ТОРМОЗА.....ПРИМЕНИТЬ
 - РЕВЕРС ТЯГИ.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
 - ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ
- При наличии сообщения «BRAKE LEFT(RIGHT) BRK FAULT»:
 - PARK / ALT BRAKE.....ПРИМЕНИТЬ

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.32		

ШАССИ

BRAKE DIFF CAPT (F/O) FAULT

Отказ дифференциального торможения от педалей левого (правого) поста
ТОРМОЗИТЬ ПЕДАЛЯМИ ПРАВОГО (ЛЕВОГО) ПОСТА.


BRAKE AUTO BRK FAULT

Отказ системы автоматического торможения
ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

BRAKE OVERHEAT

Перегрев тормозов.

- **на рулении или перед взлетом:**
МНЕМОКАДР «BRAKE».....ВЫЗВАТЬ
ОХЛАДИТЬ ТОРМОЗА (ТОРМОЗ) ДО УРОВНЯ
ТЕМПЕРАТУРЫ, ПРИ КОТОРОМ ЗЕЛЕНЫЙ ТРЕУГОЛЬНЫЙ
ИНДЕКС НА ИНДИКАТОРЕ ТЕМПЕРАТУРЫ ТОРМОЗОВ
(ТОРМОЗА) ИНДИЦИРУЕТСЯ ПОСТОЯННЫМ ЦВЕТОМ.
- **после взлета:**
 - по возможности для охлаждения шасси:
 - LDG GEAR.....DOWN
 - МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА С ВЫПУЩЕННЫМ
ШАССИ.....255 КТ
 - после снятия сообщения:
LDG GEAR.....UP

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	A-00	7
		4.32	

L/G GEAR NOT DOWNLOCKED

Шасси не зафиксировано на замке выпущенного положения

Рукоятка уборки-выпуска шасси в положении DOWN. Хотя бы одна стойка не встала на замок выпущенного положения.

- если по мнемокадру EWD основные опоры в выпущенном положении, а передняя опора не сошла с замка убранного положения:

– АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ.....ПРИМЕНИТЬ

При аварийном выпуске шасси передняя опора шасси встает на замки выпущенного положения при уменьшении скорости $V_{pr} \leq 170 \text{ kt}$.

- если по мнемокадру EWD основные опоры в выпущенном положении, а передняя опора в промежуточном положении:

– СНИЗИТЬ СКОРОСТЬ ДО МИНИМАЛЬНО ДОПУСТИМОЙ

- если передняя опора не встала на замок выпущенного положения:

ПРОЦЕДУРЫ ПОСАДКИ С НЕВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ
ВЫПОЛНИТЬ

- если основные опоры (или одна опора) или створки не сошли с замков убранного положения:

– АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ.....ПРИМЕНИТЬ

- если после аварийного выпуска шасси не встали на замки выпущенного положения:

ПРОЦЕДУРЫ ПОСАДКИ С НЕВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ
ВЫПОЛНИТЬ.

LDG GEAR NOT DOWN

Если хотя бы одна стойка шасси не установлена на замок в выпущенном положении при заходе на посадку на высоте менее 800 ft и положении закрылков FLAP 3 или FULL.

– УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ.....ВЫПОЛНИТЬ

8	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.32		

ШАССИ

L/G GEAR NOT UPLOCKED

Шасси не зафиксировано на замке убранного положения

Рукоятка уборки-выпуска шасси в положении UP. Хотя бы одна стойка не встала на замок убранного положения.

- LDG GEARDOWN
- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПОЛЕТА.....255KT
- МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА.....20 000 FT

Примечание: Для прогноза дальности и продолжительности полета принимать, что при выпущенных шасси расход топлива увеличивается в среднем в 2.5 раза. Для уточнения дальности и продолжительности полета использовать FMS

LAND ASAP

L/G DOOR NOT CLOSED


Фюзеляжные створки не закрыты

Информация о закрытии фюзеляжной створки не появилась после 28 сек. от начала постановки рукоятки LDG GEAR на уборку

- LDG GEAR.....DOWN
- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ.....255 KT
- МАКСИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА.....20 000 FT

Примечание: Для прогноза дальности и продолжительности полета принимать, что при выпущенных шасси расход топлива увеличивается в среднем в 2,5 раза. Для уточнения дальности и продолжительности полета использовать FMS.

LAND ASAP

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	9
		4.32	

L/G MAIN SYS FAULT

Отказ всех функций вычислителя LGSCU (уборки/основного выпуска опор шасси, управления носовой опорой, формирования сигнала обжатия шасси)

■ **на рулени:**

– РУЛЕНИЕПРЕКРАТИТЬ

■ **на взлете (V < 80 kt):**

– ВЗЛЕТПРЕКРАТИТЬ

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

■ **на взлете(V ≥ 80 kt):**

– ШАССИ.....НЕ УБИРАТЬ

– LDG GEAR.....DOWN

ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ ОБ АЭРОДРОМЕ ПОСАДКИ

■ **в полете**

Перед выпуском шасси

– LDG GEAR.....DOWN


– АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ.....ПРИМЕНИТЬ

■ **после посадки:**

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

– ВЫПУСК ИНЕРЦЕПТОРОВ.....ВРУЧНУЮ

НАПРАВЛЕНИЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ РН И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫМ ТОРМОЖЕНИЕМ.

10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.32		
		ШАССИ	

L/G WOW FAULT

Отказ функции обжатия шасси по 2-м каналам.

■ **на рулении (перед взлетом или после посадки):**

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

УПРАВЛЕНИЕ ПОВОРОТОМ КОЛЕС ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ НЕ РАБОТАЕТ

– РУЛЕНИЕ.....ПРЕКРАТИТЬ

– WING ANTI-ICE.....OFF

– CAB PRESSURE.....EMERG D-PRESS

– ENG MASTEL+R.....OFF

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

ВО ИЗБЕЖАНИЕ ПЕРЕГРЕВА ДАТЧИКОВ СВС, ДВИГАТЕЛИ ВЫКЛЮЧИТЬ НЕ ПОЗДНЕЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ 3 МИН. ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ L/G WOW FAULT.

– APU.....НЕ ЗАПУСКАТЬ

■ **на взлете (V < 80kt):**

– ВЗЛЕТ.....ПРЕКРАТИТЬ

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ


НАПРАВЛЕНИЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ РН И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫМ ТОРМОЖЕНИЕМ.

■ **на посадке:**

– ВЫПУСК ИНТЕРЦЕПТОРОВ.....ВРУЧНУЮ

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

– НАПРАВЛЕНИЕ ВЫДЕРЖИВАТЬ РН И ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНЫМ ТОРМОЖЕНИЕМ.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	11
		4.32	

L/G GEAR FAULT

Отказ обоих каналов блока управления уборки/выпуска шасси

■ **на рулении:**

– РУЛЕНИЕ.....ПРЕКРАТИТЬ

■ **на взлете (V < 80 kt):**

– ВЗЛЕТ.....ПРЕКРАТИТЬ

– ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ПРИМЕНИТЬ

■ **на взлете (V ≥ 80 kt):**

– ШАССИ.....НЕ УБИРАТЬ

– LDG GEAR.....DOWN

ПРИНЯТЬ РЕШЕНИЕ ОБ АЭРОДРОМЕ ПОСАДКИ.:

■ **в полете:**

Перед выпуском шасси

– LDG GEAR.....DOWN

АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ.....ПРИМЕНИТЬ

L/G GEAR SPEED PROT

Выпуск/уборка шасси запрещены из-за превышения скорости

СНИЗИТЬ СКОРОСТЬ ДО 215 КТ ПРИ УБОРКЕ ШАССИ.

СНИЗИТЬ СКОРОСТЬ ДО 255 КТ ПРИ ВЫПУСКЕ ШАССИ.

L/G NW STEER HI ANGLE

Поворот колес передней опоры более 90°

РУЛЕНИЕ.....ПРЕКРАТИТЬ

12	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.32		

ШАССИ

L/G NW STEER FAULT


Отказ системы управления поворотом колес

- **на посадке:**
 - РУЛЬ НАПРАВЛЕНИЯИСПОЛЬЗОВАТЬ
 - ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
 - РЕЖИМ «MIN REV»(ОДНОГО ИЗ ДВИГАТЕЛЕЙ).....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

L/G NW SELF ORIENT FAULT

Отказ системы самоориентирования колес передней опоры

- N/W STRGВКЛ
ЗАРУЛИТЬ НА СТОЯНКУ БЕЗ ПРИМЕНЕНИЯ БУКСИРОВЩИКА.
- При наличии сообщения «L/G NW STEER FAULT»:
 - РУЛЕНИЕ.....ПРЕКРАТИТЬ
 - ELEC 2A, 2B (НА ПАНЕЛИ УПРАВЛЕНИЯ HYD).....OFF
 - ТЯГАЧ ДЛЯ БУКСИРОВКИ.....ВЫЗВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	13
		4.32	

ПОСАДКА С НЕВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ

подготовка

- БОРТПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМИРОВАТЬ
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

ПРОИЗВЕСТИ ВЫРАБОТКУ ТОПЛИВА ДО МИНИМАЛЬНОГО ОСТАТКА.

■ если не выпускается передняя стойка шасси:

- ЗАДНЮЮ ЦЕНТРОВКУ.....СОЗДАТЬ

■ если не выпускается одна основная стойка шасси:

- КРАН X-FEED.....ON
ВЫКЛЮЧИТЬ ТОПЛИВНЫЕ НАСОСЫ НА СТОРОНЕ С
ВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ
- РАЗБАЛАНСИРОВКУ ТОПЛИВА.....СОЗДАТЬ(ТВС)
- ТАБЛО «SEAT BELTS/NO SMOK».....ON
- САЛОН И КАБИНУ.....ПОДГОТОВИТЬ
 - Подготовить аварийно-спасательное оборудование
 - Закрепить все возможное незакрепленное оборудование и вещи
 - Ремни безопасности, включая наплечные, застегнуть


ЗАХОД НА ПОСАДКУ

- TAWS.....ВЫКЛ.
- LDG GEAR LEVER.....CHECK DOWN
- EMER LT.....ON
- КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....ПРОВЕРИТЬ AUTO
- EMERG D-PRESS.....ON
- АВТОМАТИЧЕСКОЕ ТОРМОЖЕНИЕ.....НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- ДОКЛАД ОТ ЭКИПАЖА.....ПОЛУЧИТЬ

перед посадкой:

- RAM AIR.....ON
- ДАТЬ КОМАНДУ В САЛОН.....”ПРИГОТОВИТЬСЯ К ПОСАДКЕ”

Продолжение на следующей странице

14	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.32		

ШАССИ

Продолжение

касание и дальнейшее движение

■ если не выпускается передняя стойка шасси:

– ДВИГАТЕЛИ.....ВЫКЛ.

Выключить двигатели до приземления самолета.

– НОС САМОЛЕТА.....ВЫДЕРЖИВАТЬ ВВЕРХ

После приземления, выдерживать нос самолета вверх, не допуская касания о ВПП до тех пор, пока позволяет эффективность руля высоты. Затем плавно опустить.

– ТОРМОЖЕНИЕ.....ВЫПОЛНИТЬ

Торможение выполнять с учетом эффективности руля высоты.

■ если не выпускается одна основная стойка шасси:

– ДВИГАТЕЛИ.....ВЫКЛ.

Двигатели выключить до приземления самолета.

– НОС САМОЛЕТА.....ОПУСТИТЬ

– КРЫЛО С НЕВЫПУЩЕННЫМ ШАССИ.....ВВЕРХ

С помощью элеронов, как можно дольше, не опускать крыло с невыпущенным шасси.

– НАПРАВЛЕНИЕ.....ВЫДЕРЖИВАТЬ

Выдерживайте направление на ВПП с помощью руля направления и тормозов.

■ если не выпускается две основных стойки шасси:

– ДВИГАТЕЛИ.....ВЫКЛ.

Двигатели выключить до приземления самолета.

– УГОЛ ТАНГАЖА (ПРИ КАСАНИИ).....НЕ МЕНЕЕ (TBD)


Когда самолет остановился

– КНОПКИ ENG FIRE (L+R) И APU FIRE.....НАЖАТЬ

– КНОПКИ AGENTS 1 (L+R) И APU.....НАЖАТЬ

– ЭВАКУАЦИЮ.....НАЧАТЬ

– УВД.....ДОЛОЖИТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ШАССИ	А-00	15
		4.32	

АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ШАССИ

- МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ ПРИ АВАРИЙНОМ ВЫПУСКЕ ШАССИ НЕ БОЛЕЕ.....170КТ
- КНОПКУ–ТАБЛО EMER EXTN.....НАЖАТЬ

На кнопке–табло EMER EXTN светится надпись DOWN.

При аварийном выпуске шасси рычаг выпуска шасси может находиться в любом положении.

- ИНДИКАЦИЮ ПОЛОЖЕНИЯ ШАССИ.....ПРОВЕРИТЬ

Примечание: После аварийного выпуска шасси фюзеляжные створки основных опор шасси остаются в открытом положении.


■ **ЕСЛИ ШАССИ ВЫПУСТИЛОСЬ:**

Во время посадки:

- АВТОМАТИЧЕСКОЕ ТОРМОЖЕНИЕ НЕ ПРИМЕНЯТЬ, ВЫПОЛНЯТЬ ПЕДАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ

■ **ЕСЛИ ШАССИ НЕ ВЫПУСТИЛОСЬ:**

- ВЫПОЛНИТЬ ПЕРЕМЕННОЕ СКОЛЬЖЕНИЕ НА ПРАВОЕ И ЛЕВОЕ КРЫЛО В ДИАПАЗОНЕ 1/3ХОДА ПЕДАЛИ.
- ЗНАКОПЕРЕМЕННУЮ ПЕРЕГРУЗКУ $\pm 0,1$СОЗДАТЬ
 - Если безуспешно
- ПРОЦЕДУРУ ПОСАДКА С НЕИСПРАВНЫМ ШАССИ ВЫПОЛНИТЬ.

16	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.32		

ШАССИ

РАЗРУШЕНИЕ ПНЕВМАТИКА ПЕРЕДНЕЙ ОПОРЫ ШАССИ

Характеризуется сильным ударом (многократными ударами) в нижней части кабины экипажа.


■ На взлете

- **скорость до 80Kt:**
 - ВЗЛЁТ.....ПРЕКРАТИТЬ
 - РУЛЕНИЕ.....ЗАПРЕЩЕНО

Для освобождения ВПП вызвать тягач для буксировки


- **скорость больше 80Kt:**
 - ВЗЛЁТ.....ПРОДОЛЖИТЬ
 - ШАССИ.....НЕ УБИРАТЬ
 - МЕХАНИЗАЦИЮ КРЫЛА.....НЕ УБИРАТЬ
 - УВД.....ДОЛОЖИТЬ

ВОЗВРАТИТЬСЯ НА АЭРОДРОМ ВЫЛЕТА.


 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	А-00	1
		4.33	

4.33 ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ

EMER LT NOT ARM.....	3
LDG SIGNS NOT SW ON	3
TO SIGNS NOT SW ON.....	3

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.33		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	А-00	3
		4.33	

EMER LT NOT ARM

Переключатель EMER LT в положении OFF после запуска двигателей

■ **После запуска двигателей:**

– EMER LT.....ARM

TO SIGNS NOT SW ON

Светосигнальное табло НЕ КУРИТЬ (NO SMOKING) и ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ (SEAT BELTS) не включены на взлёте

– NO SMOK.....ON


– SEAT BELTS.....ON

LDG SIGNS NOT SW ON


Светосигнальное табло НЕ КУРИТЬ (NO SMOKING) и ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ (SEAT BELTS) не включены на посадке.

– NO SMOK.....ON

– SEAT BELTS.....ON


4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.33		
		ОСВЕЩЕНИЕ И СВЕТОВАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	A-00	1
		4.34	

4.34 НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

NAV ADS 1(2) FAULT	3
NAV ADS 1(2)(3) DATA DEGRADED	5
NAV ADS 1+2 FAULT	3
NAV ADS 1+2+3 FAULT	5
NAV ADS 1+3 FAULT	4
NAV ADS 2+3 FAULT	4
NAV ADS 3 FAULT.....	3
NAV ALT DISAGREE	9
NAV AOA DISAGREE	10
NAV ATT DISAGREE	8
NAV BARO REF DISAGREE	6
NAV EXTREME LATITUDE.....	9
NAV FMS 1(2) FAULT	11
NAV FMS 1+2 FAULT	11
NAV FMS POS DISAGREE.....	13
NAV GPS 1+2 FAULT	11
NAV GPS POS DISAGREE.....	14
NAV HDG DISAGREE.....	8
NAV ILS 1+2 FAULT	10
NAV IRS 1 (2) (3) ATT ONLY	14
NAV IRS 1(2) FAULT.....	6
NAV IRS 1+2 (1+3) (2+3) ATT ONLY	14
NAV IRS 1+2 FAULT.....	6
NAV IRS 1+2+3 ATT ONLY.....	14
NAV IRS 1+2+3 FAULT	7
NAV IRS 1+3 FAULT	7
NAV IRS 2+3 FAULT	7
NAV IRS 3 FAULT	6
NAV IRS NOT ALIGNED	14
NAV LS DISAGREE	11
NAV LS TUNING DISAGREE.....	11
NAV RA 1(2) FAULT.....	12
NAV RA 1+2 FAULT	12
NAV SBY/ADS ALT DISAGREE	9
NAV SBY/ADS SPD DISAGREE	9
NAV SBY/IRS ATT DISAGREE	10
NAV SPEED DISAGREE.....	8
SURV BOTH XPDR SELECTED	12
SURV TCAS FAULT	12
SURV WEATHER TGT DET	13
SURV WXR FAULT	13
SURV WXR TGT NOT ARMED	13
SURV XPDR 1 + 2 FAULT	12
SURV XPDR 1(2) FAULT	12
НЕДОСТОВЕРНЫЕ ПОКАЗАНИЯ СКОРОСТИ.....	17
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ TAWS.....	20

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.34		

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ TCAS 15

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	3
		4.34	

NAV ADS 1(2) FAULT

Отказ ADS1(2)

– AIR DATA (RCP)..... CAPT 3 (F/O 3)

Данные от ADS 3 на PFD 1(2)

– ADS1(2) OFF

NAV ADS 3 FAULT

Отказ ADS 3

– AIR DATA (RCP)..... NORM

– ADS 3 OFF

NAV ADS 1+2 FAULT

Отказ ADS 1+2

– AIR DATA (RCP)..... CAPT 3 ИЛИ F/O 3


Данные от ADS 3 на PFD 1(2)

– ADS 1 OFF

– ADS 2 OFF

2/П (КВС) контроль параметров полета по резервному прибору (IESI).

– ЗАХОД ПСП

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.34		

NAV ADS 1+3 FAULT


Отказ ADS 1+3

- PFD 2ИСПОЛЬЗОВАТЬ
При необходимости перераспределить функции экипажа
- AIR DATA (RCP) NORM
- ADS 1 OFF
- ADS 3 OFF
- XPDR2ИСПОЛЬЗОВАТЬ
KBC контроль по резервному прибору (IESI)
- TAWS TERR OFF
- TAWS SYS OFF
- ЗАХОД ПСП

NAV ADS 2+3 FAULT

Отказ ADS 2+3

- PFD 1ИСПОЛЬЗОВАТЬ
При необходимости перераспределить функции экипажа.
- AIR DATA (RCP) NORM
- ADS 2 OFF
- ADS 3 OFF
- 2/П контроль по резервному прибору (IESI)*
- ЗАХОД ПСП

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	5
		4.34	

NAV ADS 1+2+3 FAULT

Отказ ADS 1+2+3.

■ **Выполнение полёта**

- IESI.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- MAX SPEED280 КТ/ 0.78М
- AIR DATA (RCP)..... NORM
- ADS1 OFF
- ADS2 OFF
- ADS3 OFF

Контроль параметров полета по резервному прибору (IESI).

- TAWS TERR OFF
- TAWS SYS..... OFF

Примечание: Использовать ручное управление давлением в кабине.

- MODE CAB PRESSURE MAN
- MAN RATE..... КАК ТРЕБУЕТСЯ


ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

ПРОВЕРЬ $\Delta P=0$ ПЕРЕД ОТКРЫТИЕМ ДВЕРЕЙ

NAV ADS 1(2)(3) DATA DEGRADED

Ухудшение характеристик воздушных данных в канале ADS1(2)(3)

- ПОКАЗАНИЯ PFD 1, PFD 2, IESIСРАВНИТЬ
- **при ухудшении характеристик ADS 1 или ADS 2**
 - AIR DATA (RCP) CAPT 3 ИЛИ F/O 3

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.34		

NAV BARO REF DISAGREE

Рассогласование давлений или систем отсчета давлений КВС и 2/П

- УСТАНОВКУ ДАВЛЕНИЯ..... ПРОВЕРИТЬ
- РАССОГЛАСОВАНИЕ ДАВЛЕНИЙ,
СИСТЕМ ОТСЧЕТА.....УСТРАНИТЬ

NAV IRS 1(2) FAULT

Отказ IRS 1(2)

- ATT/HDG (RCP)..... CAPT 3 (F/O 3)
- IRS 1(2) OFF

NAV IRS 3 FAULT


Отказ IRS 3

- ATT/HDG (RCP)..... NORM
- IRS 3 OFF

NAV IRS 1+2 FAULT

Отказ IRS 1+2

- ATT/HDG (RCP).....CAPT 3
- IRS 1 OFF
- IRS 2 OFF
- ЗАХОД ПСП

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	7
		4.34	

NAV IRS 1+3 FAULT

Отказ IRS 1+3

- ATT/HDG (RCP)..... NORM
- IRS 1 OFF
- IRS 3 OFF
- ЗАХОД ПСП

NAV IRS 2+3 FAULT

Отказ IRS 2+3

- ATT/HDG (RCP)..... NORM
- IRS 2 OFF
- IRS 3 OFF
- ЗАХОД ПСП

NAV IRS 1+2+3 FAULT

Отказ IRS 1+2+3


■ **Выполнение полёта:**

- STBY COMPASS ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- IESI ИСПОЛЬЗОВАТЬ
- MAX SPEED 280 КТ/ 0.78М

Полет с использованием данных на MCDU: ФПУ, ЗПУ, ЛБУ, Д до ППМ.

Режим индикации PLAN и DIRECT-TO на MCDU.

На PFD использовать данные H, V, VOR, ADF.

8	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.34		
		НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

NAV ATT DISAGREE

На PFD1 и PFD2 появляется предупреждающая сигнализация CHECK ATT, на EWD - сообщение IRS 1 (2) FAULT

- если отказала IRS 1 или IRS 2:
 - ATT/HDG (RCP)..... CAPT 3 ИЛИ F/O 3
 - IRS (ОТКАЗАВШУЮ) OFF

NAV SPEED DISAGREE


На PFD1 и PFD2 появляется предупреждающая сигнализация CHECK CAS, на EWD - сообщение ADS 1 (2) FAULT

- если отказала ADS 1 или ADS 2:
 - AIR DATA (RCP)..... CAPT 3 ИЛИ F/O 3
 - ADS (ОТКАЗАВШУЮ)..... OFF

NAV HDG DISAGREE

На PFD1 и PFD2 появляется предупреждающая сигнализация CHECK HDG, на EWD - сообщение IRS 1 (2) FAULT

- если отказала IRS 1 или IRS 2:
 - ATT/HDG (RCP)..... CAPT 3 ИЛИ F/O 3
 - IRS (ОТКАЗАВШУЮ) OFF

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	A-00	9
		4.34	

NAV ALT DISAGREE

На PFD1 и PFD2 появляется предупреждающая сигнализация CHECK ALT, на EWD - сообщение ADS 1 (2) FAULT

- **если отказала ADS 1 или ADS 2:**
 - AIR DATA (RCP)..... CAPT 3 ИЛИ F/O 3
 - ADS (ОТКАЗАВШУЮ)..... OFF

NAV EXTREME LATITUDE

Превышение ограничения широты для использования магнитного курса

- TRUE / MAG TRUE

NAV SBY/ADS SPD DISAGREE


Разница по скорости ADS1 и IESI

- ПЕРЕКРЁСТНУЮ ПРОВЕРКУ
ПОКАЗАНИЙ ADS И IESI ВЫПОЛНИТЬ
- **При отказе IESI:**
 - ПОКАЗАНИЯ IESI ПО СКОРОСТИ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

NAV SBY/ADS ALT DISAGREE

Разница по высоте ADC1 и IESI

- ПЕРЕКРЁСТНУЮ ПРОВЕРКУ
ПОКАЗАНИЙ ADS И IESI ВЫПОЛНИТЬ
- **При отказе IESI:**
 - ПОКАЗАНИЯ IESI ПО ВЫСОТЕ НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

10	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.34		
		НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

NAV AOA DISAGREE

Разница показаний ADS более 2.5° по углу атаки.

- ПЕРЕКРЕСТНУЮ ПРОВЕРКУ ПОКАЗАНИЙ
УГЛА АТАКИ НА PFD1 И НА PFD2..... ВЫПОЛНИТЬ

Попарно сравнить показания PFD 1 и PFD 2 путем переключения ADS3 на KBC или 2/П.

Примечание: До отключения отказавшей ADS с пульта на шкале угла атаки на PFD пропадают ограничения.

- AIR DATA SWTG (RCP) КАК ТРЕБУЕТСЯ
- ADS (ОТКАЗАВШУЮ)..... OFF

NAV SBY/IRS ATT DISAGREE

Разница данных о пространственном положении IRS1 и IESI

- ПЕРЕКРЕСТНУЮ ПРОВЕРКУ ПОКАЗАНИЙ
КРЕНА И ТАНГАЖА НА PFD И IESI ВЫПОЛНИТЬ


- При отказе IESI:

- ПОКАЗАНИЯ IESI НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

NAV ILS 1+2 FAULT

Отказ ILS 1+2

- ЗАХОД ПО СХЕМЕ НЕТОЧНОГО ЗАХОДА

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	11
		4.34	

NAV LS TUNING DISAGREE

Обнаружена разница в определении кода опознавания системы посадки между MMR1 и MMR2

- НАСТРОЙКУ ILS ПРОВЕРИТЬ
- РЕШЕНИЕ О ПРОДОЛЖЕНИИ ЗАХОДА ПРИНЯТЬ

NAV LS DISAGREE

Обнаружена разница в показаниях индексов курса (глиссады) ILS 1 и 2

- РЕШЕНИЕ О ПРОДОЛЖЕНИИ ЗАХОДА ПРИНЯТЬ

NAV FMS 1(2) FAULT

Отказ FMS 1 (2)

FMS 2 (1) используется для выполнения всех функций FMS

- FMS (RCP) BOTH 2 (1)

NAV FMS 1+2 FAULT


Отказ FMS 1+2

- STBY NAV (RMP) NAV
- ILS / VOR / ADF ВЫБРАТЬ / НАСТРОИТЬ
- НАВИГАЦИЮ ПО VOR / DME,
ADF, КООРДИНАТАМ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

NAV GPS 1+2 FAULT

Отказ GPS 1+2

- ЗАХОД ПО GPS НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

12	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.34		
		НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

NAV RA 1(2) FAULT

Отказ RA 1 (2)

Действий не требуется.

NAV RA 1+2 FAULT

Отказ RA 1+2

– ЗАХОД ПСП

SURV XPDR 1(2) FAULT

Отказ транспондера 1(2)

– XPDR 2(1) ИСПОЛЬЗОВАТЬ

SURV BOTH XPDR SELECTED

Выбраны одновременно XPDR1 и 2

– НА FMS 1 + 2 XPDR 1 ИЛИ 2 ИСПОЛЬЗОВАТЬ

SURV XPDR 1 + 2 FAULT


Отказ транспондера 1+2

– УВД СООБЩИТЬ

SURV TCAS FAULT

Отказ TCAS

– УВД СООБЩИТЬ


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	13
		4.34	

SURV WXR FAULT	
Отказ WXR	
– WXR	OFF
– В ЗОНУ ГРОЗОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ.....	НЕ ВХОДИТЬ

SURV WEATHER TGT DET	
Обнаружено опасное метеоявление по курсу	
– ND 1 (2) WXR	ВЫБРАТЬ

SURV WXR TGT NOT ARMED	
WXR выключен или пропадает изображение WXR со стороны КВС и 2/П. WXR исправен, но не подготовлен.	
– WXR	ON
– ND 1 (2) WXR	ВЫБРАТЬ
– TGT	НАЖАТЬ

NAV FMS POS DISAGREE	
Разница определения местоположения между FMS 1 и 2	
– FMS НЕЗАВИСИМЫЙ РЕЖИМ.....	ИСПОЛЬЗОВАТЬ
– НЕКОРРЕКТНУЮ FMS.....	НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ

14	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.34		


NAV GPS POS DISAGREE
Разница определения местоположения между GPS 1 и 2 – РЕЖИМ HDG.....УСТАНОВИТЬ – GPS 1+2..... ДЕСЕЛЕКТИРОВАТЬ – ПОКАЗАНИЯ ГЛОНАСС И GPS.....СРАВНИТЬ – НЕКОРРЕКТНУЮ GPS.....ОПРЕДЕЛИТЬ – РАБОТОСПОСОБНУЮ GPS.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ

NAV IRS NOT ALIGNED
Одна из трех IRS находится в режиме выставки. – ВВОД НАЧАЛЬНЫХ КООРДИНАТ ПРОВЕРИТЬ

NAV IRS 1 (2) (3) ATT ONLY
Самолет на рулении, а выставка IRS1(2)(3) не закончилась

NAV IRS 1+2 (1+3) (2+3) ATT ONLY
Самолет на рулении, а выставка IRS 1+2 (1+3) (2+3) не закончилась


NAV IRS 1+2+3 ATT ONLY
Самолет на рулении, а выставка IRS 1+2+3 не закончилась

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	15
		4.34	

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ TCAS

- **уровень сообщения - «ТА»: речевые сообщения «TRAFFIC»**
 - Не выполнять маневр, руководствуясь только сообщением ТА
 - Попытаться визуально обнаружить воздушное судно, вызвавшее сообщение ТА
- **уровень сообщения – предупредительное «RA», речевые сообщения «MONITOR VERTICAL SPEED»**
 - Выдерживать или установить вертикальную скорость вне красной зоны шкалы вертикальной скорости.
 - Попытаться визуально обнаружить конфликтующее воздушное судно.
 - УВД.....ДОЛОЖИТЬ
 - После речевого сообщения "CLEAR OF CONFLICT":
 - Возобновить нормальную навигацию в соответствии с планом полета.

Продолжение на следующей странице

16	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.34		

Продолжение

■ уровень сообщения - корректирующие «RA»: все речевые сообщения типа «CLIMB» и «DESCEND» или «MAINTAIN VERTICAL SPEED MAINTAIN» или «ADJUST VERTICAL SPEED ADJUST»

- Быстро и плавно реагировать на сообщение «RA».
- АВТОПИЛОТ (ЕСЛИ ВКЛЮЧЕН).....ВЫКЛ
- FD.....OFF
- Установить вертикальную скорость в пределах зеленой зоны шкалы вертикальной скорости.

Примечание: Избегать чрезмерного маневрирования для выдерживания вертикальной скорости в пределах зеленой зоны шкалы вертикальной скорости.

Если необходимо, использовать весь диапазон скоростей, от скорости с максимальным углом атаки (α_{max}) до V_{max} .

- Попытаться визуально обнаружить воздушное судно, вызвавшее сообщение RA
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ

● После речевого сообщения «CLEAR OF CONFLICT»:

- Возобновить нормальную навигацию в соответствии с планом полета.

AP/FD могут быть включены.

ВНИМАНИЕ

Выполнить процедуру GO AROUND если сообщение «RA»: «CLIMB» или «INCREASE CLIMB» включились на предпосадочной прямой.

Примечание: Сообщения RA блокируются на высоте ниже 900 ft.

НЕДОСТОВЕРНЫЕ ПОКАЗАНИЯ СКОРОСТИ

ВНИМАНИЕ

Во всех случаях недостоверных показаний скорости, пилоты должны определить отказавший канал ADS, выключить его.

НЕМЕДЛЕННО ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ:

- AP/FD (ЕСЛИ ПОДКЛЮЧЕН).....OFF
- A/T (ЕСЛИ ПОДКЛЮЧЕН).....DISC
- ЗАКРЫЛКИ.....ТЕКУЩЕЕ ПОЛОЖЕНИЕ
- УГОЛ АТАКИ И ТАНГАЖСОГЛАСНО ТАБЛИЦЕ

Примечание: Если отказ произошел в конфигурации FULL или при уходе на второй круг, механизацию убрать в положение “FLAPS 3”.


- SPEED BRAKE.....ПРОВЕРИТЬ, УБРАНЫ
- ШАССИ.....УБРАНЫ, ПОСЛЕ ВЗЛЁТА

ПРИ ОТКАЗЕ НА ВЗЛЕТЕ ДО accel alt:

Фаза взлета	FLAPS	Масса, х1000 кг	Тангаж	Режим двигателя
			Угол атаки	
До accel ALT V ₂ +10	“1+F”, “2”	35-45	13°	NTO
			7°	MCL

- **когда набор стабилизирован**
 - ОБОГРЕВ ДАТЧИКОВ И СТЕКОЛ.....ON
 - ТРАЕКТОРИЮ ПОЛЕТА.....ВЫДЕРЖИВАТЬ
- **когда достигнута высота круга**
 - ГОРИЗОНТАЛЬНЫЙ ПОЛЕТ.....УСТАНОВИТЬ
 - ИНДИКАЦИЮ СКОРОСТЕЙ.....ПРОВЕРИТЬ
 - ОТКАЗАВШИЙ “ADS”.....OFF
 - ПОСАДКУ НА АЭРОДРОМЕ ВЫЛЕТА.....ВЫПОЛНИТЬ

Продолжение на следующей странице

18	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.34		

Продолжение

– УГОЛ АТАКИ И ТАНГАЖА УСТАНОВИТЬ СОГЛАСНО ТАБЛИЦЕ:

	FL, FT	V KT	Масса, X1000 кг	Тангаж, градусы	Угол атаки, градусы
Flaps 2	15-50	150	35	7°	7°
Flaps 1+F		160	40		
		200	35	4°	4°
		200	40		

- Если угол атаки больше чем в таблице, то необходимо увеличить режим работы двигателя,
- Если угол атаки меньше чем в таблице, то необходимо уменьшить режим работы двигателя

ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ НАБОРА ЭШЕЛОНА

– МЕХАНИЗАЦИЮ КРЫЛА.....УБРАТЬ

Уборка механизации выполняется с конфигурации "2" в конф. "1", или с конфигурации "1+F" или "1" в конф. "0". После уборки механизации крыла использовать таблицу «Набор эшелона» для продолжения полета.

– РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ....."CLIMB"

– УГОЛ АТАКИ И ТАНГАЖА СОГЛАСНО ТАБЛИЦЕ:


НАБОР ЭШЕЛОНА

"V", КТ	Масса, x1000 кг	Эшелон, FT	Тангаж, градусы	Угол атаки, градусы	Режим, N1 %
250	35-45	30-100	10	2	CLB
280	35-45	100-320	6		
0.78	35-45	Более 320	3		

крейсерский полет

"V", КТ	Масса, x1000 кг	Эшелон, FT	Тангаж, градусы	Угол атаки, градусы	Режим, N1 %
280	35-45	100-320	2	2	
0.78	35-45	Более 320	2	2	

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	19
		4.34	

Продолжение

СНИЖЕНИЕ


“V”, КТ	Масса, х1000 кг	Эшелон, FT	Тангаж, градусы	Угол атаки, градусы	Режим, N1 %
0.78	35-40	Более 320	-3	2	IDLE
280	35-40	320-100	-2	2	
250	35-40	Менее 100	-1	3	

Заход на посадку (Высота 1500 ft)

“V”, КТ	Масса, х1000 кг	V, КТ	Тангаж, градусы	Угол атаки, градусы	Режим, N1 %
FLAPS 0	35	215	4	4	
	40	225	5	5	
FLAPS 1 V _S	35	200	5	5	
	40	200	6	6	
FLAPS 2 V _F	35	150	6	6	
	40	160	7	7	
FLAPS 3 V _F	35	140	5	5	
	40	150	6	6	
FLAPS FULL V _{LS} +10	35	135	4	4	
	40	145	4	4	

СНИЖЕНИЕ НА ПОСАДОЧНОЙ ПРЯМОЙ (Высота менее 1500 ft)

“V”, КТ	Масса, х1000 кг	V, КТ	Тангаж, градусы	Угол атаки, градусы	Режим, N1 %
FLAPS “3”	35-40 Более 40	V _{LS} +10	2	5	
FLAPS “FULL”	35-40 Более 40		1	4	

20	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.34		
		НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ СИСТЕМЫ TAWS

Примечание: При выполнении полета по IFR или ночью при появлении предупреждающей сигнализации системы TAWS приведенные процедуры выполнить незамедлительно, не пытаясь оценить ситуацию.

■ **«TERRAIN AHEAD»:**

Предупреждающее речевое сообщение: TERRAIN AHEAD (ВПЕРЕДИ ЗЕМЛЯ).

На кнопке-табло TAWS TEST светится надпись TAWS.

- ТРАЕКТОРИЮ ПОЛЁТАОТРЕГУЛИРОВАТЬ
- СНИЖЕНИЕПРЕКРАТИТЬ

Оценить обстановку на основании показаний приборов (индикатор TAWS на дисплее ND), а в случае выполнения полёта днём при достаточной видимости так же за кабиного пространства, и при необходимости выполнить манёвр набора высоты или уклонения от препятствия в безопасную зону (на индикаторе TAWS выделена зелёным или чёрным цветом).

■ **«TERRAIN AHEAD PULL UP»**

Аварийное речевое сообщение: TERRAIN AHEAD PULL UP (ВПЕРЕДИ ЗЕМЛЯ ТЯНИ ВВЕРХ).


На кнопке-табло TAWS TEST светится надпись P/UP.

НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО:

- AP OFF
- ТАНГАЖ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ
- РУД NTO
- SPEED BRAKE ПРОВЕРИТЬ RET

Манёвр выполнять до прекращения сигнализации, после чего выровнять самолёт.

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-01	21
		4.34	

Продолжение

■ **«AVOID TERRAIN»**

Аварийное речевое сообщение: AVOID TERRAIN (УКЛОНИСЬ ЗЕМЛЯ).

На кнопке-табло TAWS TEST светится надпись P/UP.

НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО:

- **МАНЁВР УКЛОНЕНИЯ ОТ ПРЕПЯТСТВИЯ
В СТОРОНУ ЗЕЛЁНОГО СЕГМЕНТА
НА ИНДИКАТОРЕ TAWS, ОТОБРАЖАЕМОГО
НА ДИСПЛЕЕ ND ВЫПОЛНИТЬ**

Углы крена в эксплуатационном диапазоне. По возможности манёвр уклонения совместить с набором высоты. Манёвр выполнять до прекращения сигнализации, после чего выровнять самолёт.

Примечание:

Если в момент срабатывания аварийных сигнализаций "TERRAIN AHEAD PULL UP" и "AVOID TERRAIN" самолёт находится в посадочной конфигурации (FLAPS 3 или FLAPS FULL, шасси выпущены) рекомендуется выполнить процедуру по уборке механизации и шасси, аналогичную процедуре при уходе на 2-ой круг как с двумя, так и с одним работающим двигателем.

■ **«Whoop-Whoop PULL UP»**

Аварийная звуко- речевая сигнализация: Whoop-Whoop PULL UP (где Whoop-Whoop - специфический звуковой сигнал, непрерывно изменяющийся от 400 до 800 Гц).

НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО:


- **AP OFF**
- **ТАНГАЖ МАКСИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЙ**
- **РУД NTO**
- **SPEED BRAKE ПРОВЕРИТЬ RET**

Манёвр выполнять до прекращения сигнализации, после чего выровнять самолёт.

Примечание:

Если в момент срабатывания аварийных сигнализаций "TERRAIN AHEAD PULL UP" и "AVOID TERRAIN" самолёт находится в посадочной конфигурации (FLAPS 3 или FLAPS FULL, шасси выпущены) рекомендуется выполнить процедуру по уборке механизации и шасси, аналогичную процедуре при уходе на 2-ой круг как с двумя, так и с одним работающим двигателем.

Продолжение на следующей странице

22	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.34		

Продолжение

■ «TERRAIN TERRAIN» или «TOO LOW TERRAIN»:

Предупреждающее речевое сообщение: TERRAIN TERRAIN или TOO LOW TERRAIN (ЗЕМЛЯ, ЗЕМЛЯ или НИЗКО ЗЕМЛЯ).

На кнопке-табло TAWS TEST светится надпись TAWS.

Опасная скорость сближения с земной поверхностью

– ТРАЕКТОРИЮ ПОЛЕТАОТРЕГУЛИРОВАТЬ
или

– ПРОЦЕДУРУ УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ НАЧАТЬ

■ «SINK RATE» или «DON'T SINK»:

Предупреждающее речевое сообщение: SINK RATE или DON'T SINK (ОПАСНОЕ СНИЖЕНИЕ или НЕ СНИЖАЙСЯ).

Недопустимая вертикальная скорость снижения или снижение (потеря высоты) после взлета или ухода на второй круг

ОТРЕГУЛИРОВАТЬ ТАНГАЖ И РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ, ТАК ЧТОБЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ПРЕКРАТИЛОСЬ.

■ «TOO LOW GEAR» или «TOO LOW FLAPS»:

Предупреждающее речевое сообщение: TOO LOW GEAR или TOO LOW FLAPS (НИЗКО ШАССИ или НИЗКО ЗАКРЫЛКИ).

Приближение к земле не в посадочной конфигурации

– КОНФИГУРАЦИЮ САМОЛЕТАПРОВЕРИТЬ И ИЗМЕНИТЬ
или

– УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ВЫПОЛНИТЬ.

■ «GLIDE SLOPE»:


Предупреждающее речевое сообщение: GLIDE SLOPE (ГЛИССАДА).

Недопустимое отклонение вниз от линии глиссады

– ПОЛЕТ ПО ГЛИССАДЕ ВОССТАНОВИТЬ


• при заходе на посадку по неточным системам или
при полете ниже глиссады

– G/S MODE НА ПУЛЬТЕ TAWS OFF


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	1
		4.35	

4.35 КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

OXY AUTO OXY PASS FAULT	3
OXY NO OXY FOR CREW	3
OXY OXY EMERG RESERVE	3

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.35		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	А-00	3
		4.35	

OXY NO OXY FOR CREW

Нет кислорода для экипажа

■ **при отсутствии разгерметизации или задымления:**

- СОСТОЯНИЕ КИСЛОРОДНОЙ СИСТЕМЫ.....ПРОВЕРИТЬ
- ПОДАЧУ КИСЛОРОДА К КИСЛОРОДНЫМ
МАСКАМ.....ПРОВЕРИТЬ
 - при отсутствии подачи кислорода к кислородным маскам:
 - СНИЖЕНИЕ ДО FL 100 / MEA.....ВЫПОЛНИТЬ

OXY AUTO OXY PASS FAULT

Отказ кислородного оборудования для пассажиров

■ **В УСЛОВИЯХ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИИ:**


- КНОПКУ PASS OXY.....НАЖАТЬ
- ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ до FL 100/ MEA.....ВЫПОЛНИТЬ

OXY OXY EMERG RESERVE


Аварийный остаток кислорода - $p < 690$ psi

■ **при отсутствии разгерметизации или задымления:**

- ЗАПАС КИСЛОРОДА..... ПРОВЕРИТЬ
 - при давлении кислорода в баллоне менее 690 PSI или отсутствии индикации цифрового значения давления кислорода в баллоне
 - СНИЖЕНИЕ ДО FL 100 / MEA.....ВЫПОЛНИТЬ


4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.35		
		КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	1
		4.36	

4.36 ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

AIR APU BLEED LEAK	3
AIR APU DET LEAK FAULT	4
AIR L (R) BLEED LEAK.....	3
AIR L (R) DET LEAK FAULT	4
AIR L (R) ENG BLEED LO PR	3
AIR L (R) X-BLEED CLOSED.....	3
AIR X-BLEED NOT CLOSED	3

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.36		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	А-00	3
		4.36	

AIR L (R) ENG BLEED LO PR

Низкое давление лев. (прав.) BAS

- ТЯГУ ДВИГАТЕЛЯ L(R) ПО ВОЗМОЖНОСТИ..УВЕЛИЧИТЬ
- **если сообщение не пропало:**
 - КНОПКА-ТАБЛО L (R) AIR.....OFF
 - СНИЖЕНИЕ ДО FL250.....ВЫПОЛНИТЬ

AIR L (R) BLEED LEAK

Утечка лев. (прав.) BAS

- АВТОМАТИЧЕСКОЕ ЗАКРЫТИЕ L(R) AIRПРОВЕРИТЬ
- СНИЖЕНИЕ ДО FL250.....ВЫПОЛНИТЬ

Избегать условий обледенения

AIR X-BLEED NOT CLOSED

Оба клапана CBV не закрыты

Примечание: Сообщение выводится совместно с сообщением
AIR R AIR FAULT.

- R AIR.....OFF
- СНИЖЕНИЕ ДО FL250.....ВЫПОЛНИТЬ

AIR L (R) X-BLEED CLOSED

Левый (правый) CBV закрыт


ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩЕН

Примечание: Сообщение выводится только на земле.

AIR APU BLEED LEAK

Утечка отбора APU

- APU BLEED НА ПУЛЬТЕ AIR.....OFF

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.36		

AIR L (R) DET LEAK FAULT


Отказ системы обнаружения утечки в линии левого (правого) двигателя
ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩЕН

Примечание: Обнаруживается только на земле до запуска двигателей


AIR APU DET LEAK FAULT

Отказ системы обнаружения утечки в линии отбора от APU
ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩЕН


Примечание: Обнаруживается только на земле до запуска двигателей и APU

 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	1
		4.49	

4.49 ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	
APU ABNORMAL	3
APU AUTO SHUTDOWN	3
APU DOOR NOT CLSD	3
APU OVERSPEED	3

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.49		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	3
		4.49	

APU OVERSPEED

Произошёл автоматический защитный останов АПУ при скорости вращения более 106%

- КНОПКУ-ТАБЛО АПУ MASTER SW.....НАЖАТЬ
- (НАДПИСЬ ON НА КНОПКЕ-ТАБЛО АПУ MASTER SW НЕ СВЕТИТСЯ)

APU ABNORMAL

АПУ работает с отклонениями параметров от нормы до достижения превышения ограничений, приводящих к выключению.

- КНОПКУ-ТАБЛО АПУ START/STOP.....НАЖАТЬ
Надпись ON на кнопке-табло START/STOP гаснет.
- КНОПКУ-ТАБЛО АПУ MASTER SW.....НАЖАТЬ
(Надпись ON на кнопке-табло АПУ MASTER SW не светится)

APU DOOR NOT CLSD

Створка не закрылась после выключения АПУ.


- КНОПКУ-ТАБЛО АПУ MASTER SW.....НАЖАТЬ
(надпись ON на кнопке-табло АПУ MASTER SW светится)
- ОБОРОТЫ АВТОРОТАЦИИ
АПУКОНТРОЛИРОВАТЬ (НЕ БОЛЕЕ 4%)
- КНОПКУ-ТАБЛО АПУ MASTER SW.....НАЖАТЬ
(надпись ON на кнопке-табло АПУ MASTER SW не светится)

Примечание: 1. При увеличении скорости контроль повторить
2. Расход топлива на крейсерском режиме полета из-за открытой створки АПУ увеличивается на 1.5%
3. Если обороты авторотации превысили 4 % -произвести запись в бортжурнал


APU AUTO SHUTDOWN

Любое автоматическое выключение АПУ , включая аварийное выключение.

- КНОПКУ-ТАБЛО АПУ MASTER SW.....НАЖАТЬ
(надпись ON на кнопке-табло АПУ MASTER SW не светится)


4	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.49		
		ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ	А-00	1
		4.52	

4.52 ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ

DOORS AFT CARGO NOT CLSD.....	5
DOORS AFT PASS NOT CLSD	3
DOORS AFT S RV NOT CLSD	4
DOORS AVIONICS NOT CLSD	6
DOORS FWD CARGO NOT CLSD	4
DOORS FWD HATCH NOT CLSD	5
DOORS FWD PASS NOT CLSD.....	3
DOORS FWD SERV NOT CLSD.....	4
DOORS L HATCH NOT CLSD	5
DOORS R HATCH NOT CLSD.....	6
DOORS SLIDE NOT ARMED.....	3

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.52		
		ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТОРКИ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ	А-00	3
		4.52	

DOORS SLIDE NOT ARMED

Трап не взведен

РУЧКУ СЕЛЕКТОРА АВАРИЙНОГО ТРАПАARMED

DOORS FWD PASS NOT CLSD

Передняя входная дверь не закрыта

Кабинный экипаж может проконтролировать состояние дверей по визуальным индикаторам.

в полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

DOORS AFT PASS NOT CLSD

Задняя входная дверь не закрыта

Кабинный экипаж в пассажирском салоне может проконтролировать состояние дверей по визуальным индикаторам.


в полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.52		

ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ

DOORS FWD SERV NOT CLSD

Передняя служебная дверь не закрыта

Кабинный экипаж может проконтролировать состояние дверей по визуальным индикаторам.

В полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

DOORS AFT SERV NOT CLSD

Задняя служебная дверь не закрыта

Кабинный экипаж в пассажирском салоне может проконтролировать состояние дверей по визуальным индикаторам.

В полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

DOORS FWD CARGO NOT CLSD

Передняя грузовая дверь не закрыта


В полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ	А-00	5
		4.52	

DOORS AFT CARGO NOT CLSD

Задняя грузовая дверь не закрыта

в полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

DOORS FWD HATCH NOT CLSD

Люк переднего техотсека не закрыт

в полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

DOORS L HATCH NOT CLSD

Люк левого техотсека не закрыт


в полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА FL 100/MEA

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.52		

ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ

DOORS R HATCH NOT CLSD

Люк правого техотсека не закрыт

В полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.

при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА..... FL 100/MEA

DOORS AVIONICS NOT CLSD

Люк отсека авионики не закрыт


В полете

высота в кабине в норме:

ДЕЙСТВИЯ НЕ ТРЕБУЮТСЯ.


при ненормальном изменении высоты и/или вертикальной скорости в кабине

МАКС. ЭШЕЛОН ПОЛЕТА..... FL 100/MEA


 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	1
		4.70	

4.70 СИЛОВАЯ УСТАНОВКА

ENG DUAL FAILURE	10
ENG FLEX TEMP OUT OF RNG.....	18
ENG L(R) ALTERNATE MODE	7
ENG L(R) BLEED STATUS FAULT	9
ENG L(R) COMP CTRL FAULT.....	26
ENG L(R) DECU FAULT	7
ENG L(R) DECU HI TEMP	25
ENG L(R) EGT OVERLIMIT	18
ENG L(R) EIU FAULT.....	8
ENG L(R) EOSU HI TEMP	25
ENG L(R) FADEC SYS FAULT	26
ENG L(R) FAIL	13
ENG L(R) FLAME OUT	24
ENG L(R) FRV NOT CLSD.....	25
ENG L(R) FRV NOT OPEN.....	25
ENG L(R) FUEL CTRL FAULT	7
ENG L(R) FUEL VLV NOT CLSD	6
ENG L(R) FUEL VLV NOT OPEN	6
ENG L(R) HI N1 / N2 / EGT	16
ENG L(R) HI VIB.....	19
ENG L(R) IMPENDING STALL.....	15
ENG L(R) LOW THRUST	13
ENG L(R) MAX TIME LIMIT	24
ENG L(R) N1 / N2 OVERLIMIT	17
ENG L(R) OIL HI TEMP.....	3
ENG L(R) OIL LO LVL	4
ENG L(R) OIL LO PR	3
ENG L(R) OIL TEMP OVERLIMIT	3
ENG L(R) OVER THR PROT FAULT	5
ENG L(R) OVER THRUST	14
ENG L(R) OVSPD PROT FAULT	4
ENG L(R) OVSPD	4
ENG L(R) REV FAULT	9
ENG L(R) REV PRESSURIZED	24
ENG L(R) REV UNLOCKED.....	8
ENG L(R) SENSOR FAULT	7
ENG L(R) STALL	16
ENG L(R) START FAULT NO IGN	22
ENG L(R) START FAULT.....	21
ENG L(R) START STALL	23
ENG L(R) START VLV NOT CLSD	5
ENG L(R) START VLV NOT OPEN.....	6
ENG L(R) STOP TCM MODE.....	14
ENG L(R) T/O TIME LIMIT	23
ENG L(R) THR LEVER FAULT	8
ENG L(R) VIB DET FAULT	9
ENG L+R FUEL FILTER CLOG.....	6

2	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЕТЕ 28
ПРОЦЕДУРА ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ 27

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	3
		4.70	

ENG L(R) OIL TEMP OVERLIMIT

Левый (правый) двигатель температура масла выше допустимой.

- AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ
- THR LEVER L(R).....IDLE
- ENG MASTER L(R).....OFF
- ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ

ENG L(R) OIL HI TEMP


Левый (правый) двигатель высокая температура масла.

- THR LEVER L(R)УМЕНЬШИТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ
(ЕСЛИ ПОЗВОЛЯЮТ УСЛОВИЯ ПОЛЁТА)
- ТЕМПЕРАТУРУ МАСЛАКОНТРОЛИРОВАТЬ
- Если температура масла не уменьшается
 - GEN L(R).....OFF

ENG L(R) OIL LO PR

Левый (правый) двигатель низкое давление масла.

- ДАВЛЕНИЕ МАСЛА.....ПРОВЕРИТЬ
- Если давление < 13 PSI:
 - AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ
 - THR LEVER L(R).....IDLE
 - ENG MASTER L(R).....OFF
 - ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

ENG L(R) OIL LO LVL

Левый (правый) двигатель низкий уровень масла.

– ДАВЛЕНИЕ И ТЕМПЕРАТУРУ МАСЛА.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

ENG L(R) OVSPD

Левый (правый) двигатель превышение оборотов N1 или N2.

Произошло автоматическое выключение двигателя. N2<62,5%

На влёте или при уходе на 2 круг

– АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ
РЕЖИМА MAX (РАБОТАЮЩЕГО
ДВИГАТЕЛЯ).....КОНТРОЛИРОВАТЬ / ВКЛЮЧИТЬ

На индикаторе режима работы двигателя появляется зелёная надпись MAX

Отключение и повторное включение режима MAX работающего двигателя в случае его автоматического включения производить кнопкой-табло ENG APR.

В полёте на H>400ft

– AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ
– THR LEVER L(R).....IDLE
– ENG MASTER L(R).....OFF
– ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ

ENG L(R) OVSPD PROT FAULT

Левый (правый) двигатель отказ защиты от превышения оборотов.

При запуске на земле


– ЗАПУСК.....ПРЕКРАТИТЬ
– ПОВТОРНЫЙ ЗАПУСК.....ВЫПОЛНИТЬ

- Если сообщение появляется при повторном запуске;
ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩЁН

В полёте

Уведомление экипажу

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	5
		4.70	

ENG L(R) OVER THR PROT FAULT

Левый (правый) двигатель отказ защиты от превышения тяги.

При запуске на земле

- ЗАПУСК.....ПРЕКРАТИТЬ
- ПОВТОРНЫЙ ЗАПУСК.....ВЫПОЛНИТЬ
- Если сообщение появляется при повторном запуске:
 - СЛЕДУЮЩИЙ ЗАПУСК.....НЕ ВЫПОЛНЯТЬ

В полёте

Уведомление экипажу

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

ENG L(R) START VLV NOT CLSD

Левый (правый) двигатель не закрыт клапан SAV воздушного турбостартера.

- L+R AIR.....OFF
- APU BLEED.....OFF
- **В полёте**
 - КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....НАДЕТЬ
 - СНИЖЕНИЕ ДО FL100 ИЛИ MEA (ЧТО ВЫШЕ).....ВЫПОЛНИТЬ
 - КНОПКА -ТАБЛО RAM AIR (НА ЭШЕЛОНЕ МЕНЕЕ FL100)ON


LAND ASAP

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

ИЗБЕГАТЬ УСЛОВИЙ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

■ **На земле**

- ENG MASTER L(R).....OFF
- ENG START.....OFF
- При запуске от УВЗ
 - ПОДАЧУ ВОЗДУХА ОТ УВЗ.....ОТКЛЮЧИТЬ

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

ENG L(R) START VLV NOT OPEN

Левый (правый) двигатель не открыт клапан SAV воздушного турбостартера.

- ENG MASTER L(R).....OFF
- ENG START.....OFF

В ПОЛЁТЕ

- ПРОЦЕДУРУ «ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ
(ОТ АВТОРОТАЦИИ)»ВЫПОЛНИТЬ

ENG L+R FUEL FILTER CLOG

Топливные фильтры левого и правого двигателя засорены.

LAND ASAP

ENG L(R) FUEL VLV NOT CLSD

Левый (правый) двигатель не закрыт топливный клапан HPSOV.

Для выключения двигателя

- ENG L(R) FIRE.....НАЖАТЬ

ENG L(R) FUEL VLV NOT OPEN

Левый (правый) двигатель не открыт топливный клапан HPSOV.

При запуске на земле


- ENG MASTER L(R).....OFF

При запуске в полете

- Если FF = 0
 - ENG MASTER L(R).....OFF/ 10 СЕК ON

- Если FF > 0
ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

Неисправен датчик положения клапана HP SOV

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	7
		4.70	

ENG L(R) FUEL CTRL FAULT

Левый (правый) двигатель отказ управления подачей топлива.

- АТ.....OFF
- THR LEVER L(R).....ПОЛОЖЕНИЕ НЕ МЕНЯТЬ *(ЕСЛИ ПОЗВОЛЯЮТ УСЛОВИЯ ПОЛЁТА)*
- При необходимости изменения режима работы двигателя
 - THR LEVER L(R).....ПЕРЕМЕЩАТЬ ПЛАВНО

ENG L(R) ALTERNATE MODE

Левый (правый) двигатель альтернативный режим.

Возможно увеличение режима работы двигателя

- THR LEVER L(R)IDLE *(НА ВРЕМЯ НЕ МЕНЕЕ 2 СЕК)*
- THR LEVER L(R)УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ

ENG L(R) SENSOR FAULT


Левый (правый) двигатель отказ датчиков.

- АТ.....OFF
- THR LEVER L(R).....ПОЛОЖЕНИЕ НЕ МЕНЯТЬ *(ЕСЛИ ПОЗВОЛЯЮТ УСЛОВИЯ ПОЛЁТА)*
- При необходимости изменения режима работы двигателя
 - THR LEVER L(R).....ПЕРЕМЕЩАТЬ ПЛАВНО

ENG L(R) DECU FAULT

Левый (правый) двигатель отказ блока DECU.

- АР *(ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН)*.....ОТКЛ
- THR LEVER L(R).....IDLE
- ENG MASTER L(R)OFF
- ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ» ВЫПОЛНИТЬ

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.70		

ENG L(R) EIU FAULT

Левый (правый) двигатель отказ концентратора данных EIU. Двигатель переходит на ALTERNATE MODE.

- THR LEVER L(R).....IDLE (*НА ВРЕМЯ НЕ МЕНЕЕ 2 СЕК*)
- THR LEVER L(R).....УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ
- ОТСУТСТВИЕ ОДНОГО РЕВЕРСА НА ПОСАДКЕ... УЧИТЫВАТЬ

ENG L(R) THR LEVER FAULT

Левый (правый) двигатель отказ рычага управления.

- Если неисправный двигатель перешел на режим IDLE :
 - THR LEVER L(R).....IDLE
 - ПЛАН ПОЛЁТА.....ИЗМЕНИТЬ
(ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ)
- Использовать данные для полёта с одним работающим двигателем*
- Если
- Режим работы двигателя не уменьшается или РУД не двигается (заклинен) и при этом повышенный режим работы двигателя не позволяет обеспечить требуемые параметры полёта

или

На H<1500фт появляется сообщение «ENG L(R) T/O TIME LIMIT» или «ENG L(R) MAX TIME LIMIT»:


- AP (*ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН*).....ОТКЛ
- ENG MASTER L(R).....OFF
- ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ

ENG L(R) REV UNLOCKED

Левый (правый) двигатель реверс не заблокирован.

Отказ L(R) реверса

ОТСУТСТВИЕ ОДНОГО РЕВЕРСА НА ПОСАДКЕ... УЧИТЫВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	9
		4.70	

ENG L(R) REV FAULT

Левый (правый) двигатель отказ реверса.

Отказ L(R) реверса

ОТСУТСТВИЕ ОДНОГО РЕВЕРСА НА ПОСАДКЕ... УЧИТЫВАТЬ

- Если сообщение «ENG L(R) REV FAULT» появилось на пробеге, после перевода THR LEVER L(R) в положение IDLE:
– ENG MASTER L(R).....OFF

ENG L(R) BLEED STATUS FAULT

Левый (правый) двигатель не имеет информации по конфигурации СКВ.


Примечание: Возможно увеличение режима работы двигателя.

В ПОЛЕТЕ ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

ENG L(R) VIB DET FAULT

Отказ системы контроля вибрации.

- При тактильном ощущении вибрации:
– THR LEVER L(R).....ИЗМЕНИТЬ РЕЖИМ
ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ ВИБРАЦИИ

10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по полетной эксплуатации
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

ENG DUAL FAILURE

Отказ двух двигателей

- THR LEVERS L+R.....IDLE
- ENG MASTERS L+R.....OFF
- RAT.....ПРОВЕРИТЬ ВЫПУСК И ПОДКЛЮЧЕНИЕ

Проверить автоматический выпуск и подключение RAT по свечению надписей DOWN и ON на кнопке-табло RAT GEN, при необходимости продублировать выпуск RAT вручную.
- МНЕМРКАДР«HYD»КОНТРОЛЬ

Проверить включение ELEC2A и отключение ELEC2B

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ


НА ВЫСОТЕ ВЫШЕ 20000FT И АВТОРОТАЦИИ <16% НАДЁЖНЫЙ ЗАПУСК НЕ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ

- КНОПКА-ТАБЛО WINDOW PROB.....MAN
- ПОЛЕТ.....В НАПРАВЛЕНИИ ПРЕДПОЛАГАЕМОЙ ПОСАДКИ
 - PF начинать маневрирование сразу после появления сообщения
 - Учитывать рельеф и безопасные высоты
 - Дистанция планирования при снижении на 1000 ft в зависимости от полётного веса и скорости.

Полетный вес, кг	28000	32000	36000	40000
	Дистанция, nm/1000ft			
GREEN DOT	2.3	2.4	2.5	2.5
280 KIAS	1.6	1.8	2.0	2.1
- ПУЛЬТ RMP.....OFF
- ДЛЯ ВВОДА ДАННЫХ В VHF1/HF1/ATC1.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ FMS

Если радиосвязь со службой УВД отсутствует, установить код опознавания 7700 и передавать аварийное сообщение на частоте 121,5 MHz, используя радиостанцию VHF1, или на частоте 2182 KHZ или 8364 KHZ, используя радиостанцию HF1.


Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	A-00	11
		4.70	

Продолжение


- **Если запуск APU возможен**
 - FL<370, APU..... ЗАПУСТИТЬ
 - ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ**
1,РАЗРЕШАЕТСЯ ТОЛЬКО ОДНА ПОЫТКА ЗАПУСКА APU
 - ГЕНЕРАТОР APU..... ПРОВЕРИТЬ ПОДКЛЮЧЕНИЕ
Надпись ON на кнопке-табло APU GEN светится зеленым цветом
 - RAT GEN.....НАЖАТЬ
Проверить отключение RAT по погасанию надписи ON на кнопке-табло RAT GEN
 - МНЕМОКАДР «HYD» НА EWD.....КОНТРОЛЬ
Проверить включение ELEC1 и ELEC2B
- **FL<200, скорость > 280kt (в области гарантированного запуска от авторотации)**
 - ENG START.....IGN/ON
 - ENG MASTERS L+ R.....ON
 - ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙКОНТРОЛИРОВАТЬ
- **Если нет увеличения EGT в течении 30 секунд:**
 - ENG MASTER (ЗАПУСКАЕМОГО ДВИГАТЕЛЯ).....OFF/ 10 СЕК ON
- **После запуска ENG L(R) и подключения его генератора (если генератор APU не подключен):**
 - RAT GEN.....НАЖАТЬ
Проверить отключение RAT по погасанию надписи ON на кнопке-табло RAT GEN
 - P. «HYD»КОНТРОЛЬ
Проверить включение ELEC3 (ELEC1) и ELEC2B
- **H<14000 ft , если APU работает**
 - СКОРОСТЬ.....GREEN DOT
 - ПРОЦЕДУРУ «ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ
В ПОЛЁТЕ (ОТ APU)»ВЫПОЛНИТЬ

Продолжение на следующей странице

12	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.70		

Продолжение

- **FL=100 , ЕСЛИ ДВИГАТЕЛЬ ЗАПУСТИТЬ НЕ УДАЛОСЬ**
 - ПОДГОТОВКУ К ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ.....НАЧАТЬ
 - ДАВЛЕНИЕ QNH (НА *Высоте GRID MORE* ИЛИ НА МИНИМАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОЙ *Высоте*)УСТАНОВИТЬ
- **При 5000 ft AGL над предполагаемым местом посадки**
 - При принятии решения о вынужденной посадке на воду:
ПРОЦЕДУРУ «ПОСАДКА НА ВОДУ».....ВЫПОЛНИТЬ
 - При принятии решения о вынужденной посадке на аэродром/площадку:
 - FLAPS.....FLAPS 2
 - LANDING GEARВЫПУСТИТЬ АВАРИЙНО
 - СКОРОСТЬ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ155KT
 - ELEC 2B.....ON
 - **Перед выравниванием:**
 - КОМАНДУ В САЛОН «ПРИГОТОВИТЬСЯ К ПОСАДКЕ»ОТДАТЬ
 - ENG MASTERS (L+R).....OFF
 - КНОПКИ ENG FIRE (L+R) И APU FIRE.....PUSH
 - **После посадки:**
 - PARK/ALTN BRAKE.....ПРИМЕНИТЬ
 - КНОПКИ AGENT 1 (L+R), APU
(ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ).....НАЖАТЬ
 - ЭВАКУАЦИЮ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ).....НАЧАТЬ
 - BAT 1,2,3,4 (ПЕРЕД ПОКИДАНИЕМ САМОЛЁТА).....OFF

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	13
		4.70	

ENG L(R) FAIL

Левый (правый) двигатель отказ.

При самовыключении двигателя быстро уменьшаются FF, EGT, N1, N2<62,5%

- АР (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН)ОТКЛ
- THR LEVER L(R)IDLE
- ENG MASTER L(R)OFF
- ENG STARTIGN/ON
- ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ


ENG L(R) LOW THRUST

Левый (правый) двигатель низкая тяга.

На взлёте после V1 или при уходе на 2 круг:

- THR LEVER L(R).....УСТАНОВИТЬ РЕЖИМ MAX

На индикаторе режима работы двигателя появляется зелёная надпись MAX

14	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

ENG L(R) OVER THRUST

Левый (правый) двигатель превышение по тяге

– THR LEVER L(R).....УМЕНЬШИТЬ РЕЖИМ ДО ИСЧЕЗНОВЕНИЯ СООБЩЕНИЯ «ENG L(R) OVER THRUST»

- Если повышенный режим работы двигателя не позволяет обеспечить требуемые параметры полёта:

– AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ


– ENG MASTER L(R).....OFF

ENG L(R) STOP TCM MODE

Левый (правый) двигатель остановлен автоматически функцией TCM на земле, N2<62,5%

– THR LEVER L(R).....IDLE

– ENG MASTER L(R).....OFF

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	15
		4.70	

ENG L(R) IMPENDING STALL

Левый (правый) двигатель предпомпажные явления.

- ENG L(R) THR LEVER.....IDLE
- ENG L(R) ПАРАМЕТРЫ N1, N2, EGT, VIB.....ПРОВЕРИТЬ

● Если параметры в норме:

- WING A-ICE.....ON
- ENG L(R) A-ICE.....ON
- THR LEVER L(R).....МЕДЛЕННО УВЕЛИЧИТЬ РЕЖИМ


● Если сообщение «ENG L(R) IMPENDING STALL» появляется вновь:

- THR LEVER L(R).....УМЕНЬШИТЬ РЕЖИМ ДО ИСЧЕЗНОВЕНИЯ СООБЩЕНИЯ «ENG L(R) IMPENDING STALL»

Допускается работа двигателя на режиме менее режима начала помпажа.

● Если сообщение «ENG L(R) IMPENDING STALL» не появляется вновь:

- THR LEVER L(R).....УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ
- WING A-ICE.....КАК ТРЕБУЕТСЯ
- ENG L(R) A-ICE.....КАК ТРЕБУЕТСЯ

16	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

ENG L(R) STALL

Помпаж левого (правого) двигателя, $N2 < 62,5\%$

– THR LEVER L(R).....IDLE

- если $N2 < 50\%$

– ENG MASTER L(R).....OFF

– ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ

- если $N2 \geq 50\%$ и другие параметры в норме


– СЧИТАТЬ СИГНАЛИЗАЦИЮ ЛОЖНОЙ

ENG L(R) HI N1 / N2 / EGT

Левый (правый) двигатель $N1(N2),(EGT)$ выше нормы.

Предупреждение экипажу о приближении к предельным $N1(N2),(EGT)$


– THR LEVER L(R).....УМЕНЬШИТЬ РЕЖИМ ДО
ПРОПАДАНИЯ СООБЩЕНИЯ «ENG L(R) HI N1 / N2 / EGT»

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	17
		4.70	

ENG L(R) N1 / N2 OVERLIMIT

Левый (правый) двигатель N1(N2) выше предельного уровня 105% (110%)

- Если N1(N2) достигли предельного значения **105% (110%)**:
 - THR LEVER L(R).....IDLE
- Если сообщение «ENG L(R) N1 / N2 OVERLIMIT» не пропало:
 - AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ
 - ENG MASTER L(R)OFF
 - ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ
- Если сообщение «ENG L(R) N1 / N2 OVERLIMIT» пропало
 - THR LEVER L(R).....УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ
(НЕ ДОПУСКАТЬ ДОСТИЖЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНЫХ N1 (N2))

18	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

ENG L(R) EGT OVERLIMIT

Температура выхлопных газов выше предельного уровня.

ПРИ ЗАПУСКЕ ДВИГАТЕЛЯ

■ На земле

– ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

Система FADEC переводит двигатель в режим холодной прокрутки и появляется сообщение «ENG L(R) START FAULT»

■ В полёте

- Если EGT достигла предельного значения 830°C :

- ENG MASTER L(R).....OFF
- EGT, N2, FF.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
- ЗАПУСК (НЕ РАНЕЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ 30 СЕК)ВЫПОЛНИТЬ

ПРИ РАБОТАЮЩЕМ ДВИГАТЕЛЕ

- Если EGT достигла предельного значения (972°C) :

– THR LEVER L(R)IDLE

- Если сообщение «ENG L(R) EGT OVERLIMIT» не пропало:

- AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ
- ENG MASTER L(R).....OFF
- ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ


- Если сообщение «ENG L(R) EGT OVERLIMIT» пропало;

- THR LEVER L(R).....УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ
(НЕ ДОПУСКАТЬ ДОСТИЖЕНИЯ ПРЕДЕЛЬНОЙ EGT)

ENG FLEX TEMP OUT OF RNG

Температура FLEX вне диапазона.

- ТЕМПЕРАТУРУ FLEX.....ПРОВЕРИТЬ, ВВЕСТИ
КОРРЕКТНУЮ FLEX TEMP

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	19
		4.70	

ENG L(R) HI VIB

Левый (правый) двигатель высокая вибрация.

Уровень вибрации больше 0.4

• **При отсутствии условий обледенения:**

■ **На земле**

- THR LEVER L(R).....IDLE
- ENG MASTER L(R).....OFF

■ **В полете**

- THR LEVER L(R).....СНИЗИТЬ РЕЖИМ
ДО УМЕНЬШЕНИЯ УРОВНЯ ВИБРАЦИИ МЕНЕЕ 0,4 (ЕСЛИ
ПОЗВОЛЯЮТ УСЛОВИЯ ПОЛЁТА)

• **Если уровень вибрации не снижается менее 0.4 (сообщение ENG L(R) HI VIB не пропадает):**

- ПАРАМЕТРЫ N1, N2, EGT, ТЕМПЕРАТУРУ
И ДАВЛЕНИЕ МАСЛА ПРОВЕРИТЬ И
СРАВНИТЬ С ПАРАМЕТРАМИ ИСПРАВНОГО ДВИГАТЕЛЯ


• **Если параметры в норме и вибрация не ощущается:**

- ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

• **Если параметры не в норме или ощущается неприемлемая вибрация:**

- AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ
- THR LEVER L(R).....IDLE
- ENG MASTER L(R).....OFF
- ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ

Продолжение на следующей странице

20	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

Продолжение

● **В условиях обледенения:**

■ **На земле**

– THR LEVER L(R).....ПЛАВНО
УВЕЛИЧИТЬ РЕЖИМ ДО ОБОРОТОВ N1=70% НА 20 СЕК

Возможно кратковременное увеличение вибрации до 1,0

– ПОСЛЕ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ВИБРАЦИИ МЕНЕЕ 0,4
...УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ

● Если уровень вибрации не снижается менее 0.4 (сообщение «ENG L(R)
HI VIB» не пропадает):

– THR LEVER L(R).....IDLE

– ENG MASTER L(R).....OFF

■ **В полёте**


– THR LEVER L(R)..... УСТАНОВИТЬ НА УПОР TO/GA

Возможно кратковременное увеличение вибрации до 1,0


– ПОСЛЕ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ВИБРАЦИИ
МЕНЕЕ 0,4.....УСТАНОВИТЬ ТРЕБУЕМЫЙ РЕЖИМ
РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ

● Если уровень вибрации не снижается менее 0.4:

– ВЫПОЛНИТЬ ДЕЙСТВИЯ ПО СООБЩЕНИЮ «ENG L(R) HI
VIB» ПРИ ОТСУТСТВИИ УСЛОВИЙ ОБЛЕДЕНЕНИЯ В

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	21
		4.70	

ENG L(R) START FAULT
Отказ левого (правого) двигателя на запуске <i>Система FADEC прерывает запуск на земле и переводит двигатель в режим холодной прокрутки</i>
– ENG MASTER L(R) (ЧЕРЕЗ 30 СЕК ПОСЛЕ ПОЯВЛЕНИЯ СООБЩЕНИЯ).....OFF
– L(R) MAN.....ПРОВЕРИТЬ/OFF
– ЗАПУСК (НЕ РАНЕЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ 10 СЕК).....ВЫПОЛНИТЬ
• Если сообщение появляется при повторном запуске:
– СЛЕДУЮЩИЙ ЗАПУСКНЕ ВЫПОЛНЯТЬ

22	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 ТРИБУНАЛЬНЫЕ САМОЛЕТЫ Сухопутный транспорт и авиация RRJ-95B Руководство по полетной эксплуатации
	4.70		

ENG L(R) START FAULT NO IGN

Левый (правый) двигатель отсутствие воспламенения

На земле

■ При автоматическом запуске

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ


Система FADEC переводит двигатель в режим холодной прокрутки на 30сек, после чего запуск продолжается с двумя работающими свечами. При успешном запуске сообщение исчезает, при отсутствии воспламенения появляется сообщение ENG L(R) START FAULT

■ При ручном запуске

- ENG MASTER L(R).....OFF
- ENG STARTCRANK
- ENG START (ЧЕРЕЗ 30 СЕК).....OFF
- L(R) MAN.....OFF
- СЛЕДУЮЩИЙ ЗАПУСКНЕ ВЫПОЛНЯТЬ

В полете

- ENG MASTER L(R).....OFF
- L(R) MAN.....ПРОВЕРИТЬ/OFF
- ЗАПУСК (НЕ РАНЕЕ, ЧЕМ ЧЕРЕЗ 10 СЕК).....ВЫПОЛНИТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	<div>23</div>
		4.70	

ENG L(R) START STALL

Помпаж левого (правого) двигателя в процессе запуска.

Система FADEC пытается восстановить нормальную работу двигателя

На земле

На земле при сохранении помпажа система FADEC переводит двигатель в режим холодной прокрутки и появляется сообщение «ENG L(R) START FAULT»

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

В полёте

Ситуация может привести к зависанию оборотов или превышению EGT

EGT, N2.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

ENG L(R) T/O TIME LIMIT

Превышено ограничение по времени работы на взлетном режиме

• Если позволяют условия полета:

– РЕЖИМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ.....УМЕНЬШИТЬ
ДО ИСЧЕЗНОВЕНИЯ СООБЩЕНИЯ «ENG L(R) T/O TIME
LIMIT»


• Если на H < 1500ft уменьшить режим работы не удаётся:

– AP (ЕСЛИ ВКЛЮЧЁН).....ОТКЛ

– THR LEVER L(R).....IDLE

– ENG MASTER L(R).....OFF

– ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ
ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ

24	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

ENG L(R) MAX TIME LIMIT

Превышение времени режима MAX.

– ENG APROFF

ENG L(R) FLAME OUT

Срыв пламени в камере сгорания.


- Если система FADEC восстановила работу двигателя:
ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ
- Если работа двигателя не восстановилась и появилось сообщение «ENG L(R) FAIL» :
 - ПРОЦЕДУРУ «ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ»ВЫПОЛНИТЬ
 - ПРОЦЕДУРУ «ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ».....ВЫПОЛНИТЬ

ENG L(R) REV PRESSURIZED

Гидросистема реверса под давлением в отсутствие команды.

Отказ L(R) реверса

ОТСУТСТВИЕ ОДНОГО РЕВЕРСА НА ПОСАДКЕ... УЧИТЫВАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	25
		4.70	

ENG L(R) FRV NOT CLSD

Левый (правый) двигатель не закрыт возвратный клапан топлива.

Уведомление экипажу

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

ENG L(R) FRV NOT OPEN

Левый (правый) двигатель не открыт возвратный клапан топлива.

Возможно увеличение температуры масла на пониженных режимах работы

– ТЕМПЕРАТУРУ МАСЛАКОНТРОЛИРОВАТЬ

- Если температуру масла достигла 140°C:
 - THR LEVER L(R)УВЕЛИЧИТЬ РЕЖИМ РАБОТЫ ВПЛОТЬ ДО МСТ (ЕСЛИ ПОЗВОЛЯЮТ УСЛОВИЯ ПОЛЁТА)

ENG L(R) EOSU HI TEMP

Левый (правый) двигатель высокая температура блока EOSU.

Возможен отказ блока EOSU.


ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

ENG L(R) DECU HI TEMP

Левый (правый) двигатель высокая температура блока DECU.

Возможен отказ блока DECU

ДЕЙСТВИЙ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

26	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по лётной эксплуатации
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

ENG L(R) COMP CTRL FAULT

Левый (правый) двигатель отказ механизации компрессора.

Возможен помпаж двигателя

- AT.....ОТКЛ
- THR LEVER L(R).....IDLE


ENG L(R) FADEC SYS FAULT

Левый (правый) двигатель отказ системы FADEC.

ВЫЛЕТ ЗАПРЕЩЁН

Примечание

- Сообщение «**ENG L(R) FADEC SYS FAULT**» принимать во внимание через 20 с после подключения электропитания
- Сообщение «**ENG L(R) FADEC SYS FAULT**» принимать во внимание при запуске, если оно индицируется более 5 с
- Сообщение «**ENG L(R) FADEC SYS FAULT**» принимать во внимание после выключения двигателя, если оно индицируется более 5 с

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	27
		4.70	

ПРОЦЕДУРА ПОСЛЕ ВЫКЛЮЧЕНИЯ ДВИГАТЕЛЯ в ПОЛЁТЕ

LAND ASAP

ENG STARTIGN/ON

Продолженное зажигание увеличивает надёжность работы двигателя

AP (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ)ПОДКЛЮЧИТЬ

FUEL X-FEEDON

Кран кольцевания может быть использован для устранения дисбаланса топлива или для выработки топлива из крыльцевого бака остановленного двигателя.

T2CASУСТАНОВИТЬ РЕЖИМ ТА

ЗАНЯТЬ ВЫСОТУ НЕ ВЫШЕ 25000 FT (7600 M)

При отборе воздуха только от одного двигателя максимальная высота полёта 25000 FT (7600 M)

AIR (СО СТОРОНЫ ВЫКЛЮЧЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ)AUTO

Надпись OFF не светится.

GEN (СО СТОРОНЫ ВЫКЛЮЧЕННОГО ДВИГАТЕЛЯ)AUTO


Надпись FAULT светится

РЕЖИМ «ENGINE OUT» НА СТРАНИЦЕ VNAV

MCDUАКТИВИЗИРОВАТЬ (ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ)

Если правый двигатель не работает

ELEC 2BON

28	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ В ПОЛЁТЕ

*В полёте рекомендуется автоматический режим запуска.
При обнаружении отклонений во время запуска в полёте экипаж прерывает запуск вручную.*

ВНИМАНИЕ
Запуск двигателя в полёте в условиях обледенения запрещён.

запуск от работающего двигателя

ВЫСОТА И СКОРОСТЬ.....СОГЛАСНО ГРАФИКУ
(ОБЛАСТЬ ПЕРЕКРЁСТПОГО ЗАПУСКА)

THR LEVER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....IDLE

ENG MASTER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ)OFF

ОБОРОТЫ N2(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....НЕ БОЛЕЕ 16%

ОБОРОТЫ N1(РАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....НЕ МЕНЕЕ 40%

ВНИМАНИЕ

Если во время запуска обороты N1 работающего двигателя снизились ниже 30% - запуск прекратить.

Разрешено уменьшение оборотов N1 работающему двигателю менее 40% только после выхода запускаемого двигателя на режим малый газ

ENG START.....ПРОВЕРИТЬ - IGN/ON

ENG MASTER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ) НА N2 =5 %.....ON

N2,FUEL FLOW, EGT, N1КОНТРОЛИРОВАТЬ


ЗАКРЫТИЕ КЛАПАНА SAV

(ПО МНЕМОКАДРУ "AIR" НА N2 =55 %)КОНТРОЛИРОВАТЬ

ВЫХОД ДВИГАТЕЛЯ НА РЕЖИМ

МАЛЫЙ ГАЗКОНТРОЛИРОВАТЬ
(ИНДИКАЦИЯ РЕЖИМА IDLE НА EWD МЕНЯЕТ ЦВЕТ С СИНЕГО НА ЗЕЛЁНЫЙ)

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	A-00	29
		4.70	

Продолжение

■ После запуска двигателя

– ENG START.....OFF

Если позволяют условия полёта, перед установкой требуемого режима проработать на режиме IDLE 2 мин

– T2CAS.....УСТАНОВИТЬ РЕЖИМ TA\RA

– ELEC 2B (НА ПАНЕЛИ ГИДРОСИСТЕМЫ)..... ПРОВЕРИТЬ/AUTO

– FUEL X-FEED.....КАК ТРЕБУЕТСЯ

– L (R) AIRAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕЯТСЯ)

– L (R) GENAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕЯТСЯ)

■ При неудавшемся запуске:

– СКОРОСТЬУВЕЛИЧИТЬ НА 20 КТ
(НО НЕ БОЛЕЕ 280 КТ)

ИЛИ ЗАНЯТЬ МЕНЬШИЙ ЭШЕЛОН ПОЛЁТА
(ПРИ ВОЗМОЖНОСТИ)

– ENG MASTER (ЗАПУСКАЕМОГО ДВИГАТЕЛЯ).....OFF

– ЗАПУСК (НЕ РАНЕЕ, ЧЕРЕЗ 30 СЕК)ПОВТОРИТЬ

запуск двигателя от авторотации

ВЫСОТА И СКОРОСТЬСОГЛАСНО ГРАФИКУ
(ОБЛАСТЬ ВОЗМОЖНЫХ ЗАПУСКОВ ОТ АВТОРОТАЦИИ)

THR LEVER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....IDLE

ENG MASTER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ)OFF

ОБОРОТЫ АВТОРОТАЦИИ N2..... НЕ МЕНЕЕ 16%

ENG START..... ПРОВЕРИТЬ IGN/ON


ENG MASTER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ)ON

N2,FUEL FLOW, EGT, N1.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

ВЫХОД ДВИГАТЕЛЯ НА РЕЖИМ

МАЛЫЙ ГАЗКОНТРОЛИРОВАТЬ
(ИНДИКАЦИЯ РЕЖИМА IDLE НА EWD МЕНЯЕТ ЦВЕТ С СИНЕГО НА ЗЕЛЁНЫЙ)

Продолжение на следующей странице

30	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

Продолжение

После запуска двигателя

– ENG START.....OFF

*Примечание: Если позволяют условия полёта, перед установкой
требуемого режима проработать на режиме IDLE 2 мин.*

– ELEC 2B (на панели гидросистемы).....ПРОВЕРИТЬ/AUTO

– T2CAS.....УСТАНОВИТЬ РЕЖИМ TA\RA

– FUEL X-FEED.....КАК ТРЕБУЕТСЯ

– L (R) AIRAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕТАТСЯ)

– L (R) GENAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕТАТСЯ)


■ При неудавшемся запуске:

– СКОРОСТЬУВЕЛИЧИТЬ НА 20 КТ
(НО НЕ БОЛЕЕ 308 КТ)
ИЛИ ЗАНЯТЬ МЕНЬШИЙ ЭШЕЛОН ПОЛЁТА
(ПРИ ВОЗМОЖНОСТИ)

– ENG MASTER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....OFF

– ЗАПУСК(НЕ РАНЕЕ, ЧЕРЕЗ 30 СЕК).....ПОВТОРИТЬ

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	A-00	31
		4.70	

Продолжение

запуск двигателя от APU

если APU запущена ранее

– ВЫСОТА И СКОРОСТЬСОГЛАСНО
ГРАФИКУ (ОБЛАСТЬ ВОЗМОЖНЫХ ЗАПУСКОВ ОТ ВСУ)

– КНОПКУ APU BLEEDНАЖАТЬ
(НАДПИСЬ ON - СВЕТИТСЯ)

По мнемокадру «AIR» убедиться, что воздух от APU подаётся

– THR LEVER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....IDLE

– ENG MASTER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....OFF

– ОБОРОТЫ N2 (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ)НЕ БОЛЕЕ 16%

– ENG START.....ПРОВЕРИТЬ - IGN/ON

– ENG MASTER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ) НА N2 =5 %.....ON

– N2, FUEL FLOW, EGT, N1.....КОНТРОЛИРОВАТЬ

– ЗАКРЫТИЕ КЛАПАНА SAV

(ПО МНЕМОКАДРУ "AIR" НА N2 =55 %).....КОНТРОЛИРОВАТЬ

– ВЫХОД ДВИГАТЕЛЯ НА РЕЖИМ

МАЛЫЙ ГАЗ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
(ИНДИКАЦИЯ РЕЖИМА IDLE НА EWD МЕНЯЕТ ЦВЕТ С СИНЕГО НА ЗЕЛЁНЫЙ)

■ **После запуска двигателя**

– ENG START.....OFF

Примечание: Если позволяют условия полёта, перед установкой
требуемого режима проработать на режиме IDLE 2 мин..

– ELEC 2B (НА ПАНЕЛИ ГИДРОСИСТЕМЫ).....ПРОВЕРИТЬ/AUTO

– T2CAS.....УСТАНОВИТЬ РЕЖИМ TA/RA


– FUEL X-FEED.....КАК ТРЕБУЕТСЯ

– L (R) AIRAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕТАТСЯ)

– L (R) GENAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕТАТСЯ)

– APU BLEEDOFF

Продолжение на следующей странице

32	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.70		

Продолжение

■ При неудавшемся запуске:

- ENG MASTER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....OFF
- СКОРОСТЬУВЕЛИЧИТЬ НА 20 КТ
(НО НЕ БОЛЕЕ 280 КТ)
ИЛИ ЗАНЯТЬ МЕНЬШИЙ ЭШЕЛОН ПОЛЁТА
(ПРИ ВОЗМОЖНОСТИ)
- ЗАПУСК (НЕ РАНЕЕ, ЧЕРЕЗ 30 СЕК).....ПОВТОРИТЬ

ручной запуск двигателя

ВЫСОТА И СКОРОСТЬ.....СОГЛАСНО
ГРАФИКУ (ОБЛАСТЬ ПЕРЕКРЁСТНОГО ЗАПУСКА)

THR LEVER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....IDLE

ENG MASTER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ)OFF

ОБОРОТЫ N2(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....НЕ БОЛЕЕ 16%

ОБОРОТЫ N1(РАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....НЕ МЕНЕЕ 40%

ВНИМАНИЕ

Если во время запуска обороты N1 работающего двигателя снизились до 30% - запуск прекратить.

**Разрешено уменьшение оборотов N1 работающему двигателю менее 40%
только после выхода на режим малый газ**

ENG START.....ПРОВЕРИТЬ - IGN/ON

КНОПКА MAN (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....ON

ENG MASTER (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ) НА N2 >10 %.....ON

N2,FUEL FLOW, EGT, N1КОНТРОЛИРОВАТЬ

ЗАКРЫТИЕ КЛАПАНА SAV


(ПО МНЕМОКАДРУ "AIR" НА N2 =55 %)КОНТРОЛИРОВАТЬ

ВЫХОД ДВИГАТЕЛЯ НА РЕЖИМ

МАЛЫЙ ГАЗКОНТРОЛИРОВАТЬ

(ИНДИКАЦИЯ РЕЖИМА IDLE НА EWD МЕНЯЕТ ЦВЕТ С СИНЕГО НА ЗЕЛЁНЫЙ)

Продолжение на следующей странице

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	А-00	33
		4.70	

Продолжение

После запуска двигателя

- КНОПКА MAN (НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....AUTO
- ENG START.....OFF


Примечание: Если позволяют условия полёта, перед установкой требуемого режима проработать на режиме IDLE 2 мин

- ELEC 2B (НА ПАНЕЛИ ГИДРОСИСТЕМЫ).....ПРОВЕРИТЬ/AUTO
- T2CAS.....УСТАНОВИТЬ.РЕЖИМ TA\RA
- FUEL X-FEED.....КАК ТРЕБУЕТСЯ
- L (R) AIRAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕЯТСЯ)
- L (R) GENAUTO
(НАДПИСИ OFF, FAULT-НЕ СВЕЯТСЯ)

■ **При неудавшемся запуске:**

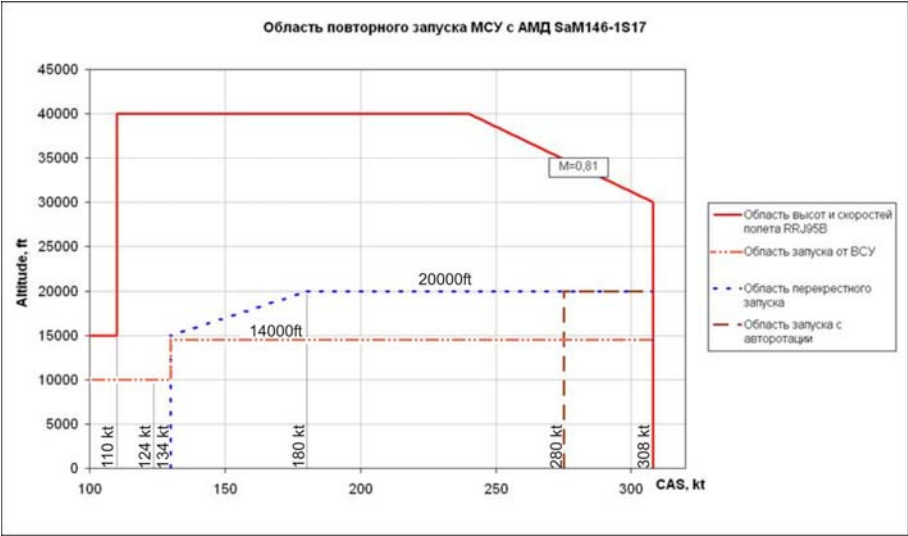
- ENG MASTER(НЕРАБОТАЮЩЕГО ДВИГАТЕЛЯ).....OFF
- СКОРОСТЬУВЕЛИЧИТЬ НА 20 КТ
(НО НЕ БОЛЕЕ 280 КТ)
ИЛИ ЗАНЯТЬ МЕНЬШИЙ ЭШЕЛОН ПОЛЁТА
(ПРИ ВОЗМОЖНОСТИ)
- ЗАПУСК(НЕ РАНЕЕ, ЧЕРЕЗ 30 СЕК).....ПОВТОРИТЬ


Продолжение на следующей странице

34	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	<div>  RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации </div>
	4.70		
		СИЛОВАЯ УСТАНОВКА	

Продолжение


График области возможных запусков двигателя в зависимости от высоты и скорости полёта




 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	1
		4.80	

4.80 ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ НА ЗЕМЛЕ	4
ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА	7
ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА НА ВОДУ	5
ПОПАДАНИЕ В ЗОНУ ВУЛКАНИЧЕСКОГО ПЕПЛА	23
ПОСАДКА С ПРЕВЫШЕНИЕМ ПОСАДОЧНОЙ МАССЫ	9
ПОТЕРЯ РАБОТОСПОСОБНОСТИ ОДНОГО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА В ПОЛЕТЕ.....	10
ТРЕЩИНА НА СТЕКЛАХ/ФОРТОЧКАХ	9
УСЛОЖНЕНИЕ УСЛОВИЙ ПОЛЕТА.....	11
ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ	3

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	A-00	3
		4.80	

ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ

НЕМЕДЛЕННЫЕ ДЕЙСТВИЯ

- КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ.....ПРИМЕНИТЬ
- РУДIDLE
- SPEED BRAKE.....FULL
- ТАНГАЖ..... - 7°

Начать снижение с углом тангажа не менее -7 до разгона скорости.

КОГДА СНИЖЕНИЕ УСТАНОВЛЕНО

- ВЫПОЛНИТЬ СНИЖЕНИЕ ДО FL100, НО НЕ НИЖЕ БЕЗОПАСНОЙ ВЫСОТЫ
- СКОРОСТЬ..... V_{MO}/M_{MO}

ВНИМАНИЕ:

Если имеется подозрение о возможности повреждения конструкции, управлять самолетом плавно. при необходимости уменьшить скорость.

При необходимости выпуск шасси выполнять на высотах ниже 25000 FT

Перед выпуском шасси уменьшить скорость полета до скорости VLO/VLE.


- SEAT BELTS/NO SMOKON
- ENG START.....IGN/ON
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ

Если радиосвязь со службой УВД отсутствует, установить код аварии 7700, или передавать аварийное сообщение на частоте 121,5 MHz VHF, или на частоте 2182 KHZ или 8364 KHZ HF.

- Если “CAB ALT” выше 14000 FT:


- PASS OXY.....ON

После достижения безопасной высоты проинформировать бортпроводников об отсутствии необходимости использования кислородных масок.

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	

АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ НА ЗЕМЛЕ

- САМОЛЕТ.....ОСТАНОВИТЬ
- СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ.....ВКЛ
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ
- ENG MASTER.....OFF
- САЛОН.....ИНФОРМ
- EMER D-PRESS.....ON
- КНОПКИ ENG FIRE (L+R) И APU FIRE.....НАЖАТЬ
- КНОПКИ AGENTS 1 (L+R) И APU.....НАЖАТЬ
- ЭВАКУАЦИЮ.....НАЧАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	A-00	5
		4.80	

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА НА ВОДУ

ПОДГОТОВКА

- БОРТПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМИРОВАТЬ
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ
- ОТВЕТЧИК.....КАК ТРЕБ.
 - Используя страницу MCDU/FMS “ADF ATC NAV”, на ответчике ATC системы T2CAS установить код опознавания 7700.
 - На CPO установить код “Терплю бедствие”.
- TAWS.....ВЫКЛ.
- ТАБЛО «SEAT BELTS/NO SMOK».....ON
- САЛОН И КАБИНУ.....ПОДГОТОВИТЬ
- Закрепить все возможное незакрепленное оборудование и вещи
- Ремни безопасности, включая наплечные, застегнуть
- Подготовить аварийно-спасательное оборудование
- LDG ELEV.....УСТАНОВИТЬ “00”
- ЗАДАТЧИК СКОРОСТИ.....УСТАНОВИТЬ V_{APPR}

 V_{APPR} установить в зависимости от конфигурации захода
- Карту контрольных проверок на подходе и на посадке не выполнять

ЗАХОД НА ПОСАДКУ

- РАДИОМАЯК ELT.....ON
- EMER EXIT LT.....ON
- BARO SET.....КАК ТРЕБ.
- ШАССИ.....НЕ ВЫПУСКАТЬ
- FLAPS.....FULL


ВНИМАНИЕ

Минимальная скорость для работы RAT 120 КТ

- ДОКЛАД БОРТПРОВОДНИКОВ.....ПОЛУЧИТЬ

Получить доклад борТПпроводников о готовности к посадке на воду

Продолжение на следующей странице

6	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	


Продолжение

ПЕРЕД ПРИВОДНЕНИЕМ

- L И R AIR.....OFF
 - КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....ПРОВЕРИТЬ AUTO
 - КНОПКА DITCHING.....ON
- ДАТЬ КОМАНДУ В САЛОН "ПРИГОТОВИТЬСЯ К ПОСАДКЕ"
- ENG MASTER (L+R)(ПЕРЕД КАСАНИЕМ ВОДЫ).....OFF
 - Выдерживать минимальную скорость с данной конфигурацией
 - Приводнение произвести с углом тангажа не менее 6°, без крена, с минимально возможной вертикальной скоростью
 - При ветровом волнении приводнение производить навстречу ветру и волнам, при длинном регулярном волнении типа зыби – параллельно гребням волн.

ПОСЛЕ ПРИВОДНЕНИЯ

- КНОПКИ ENG FIRE (L+R) И APU FIRE.....НАЖАТЬ
- КНОПКИ AGENTS 1 (L+R) И APU.....НАЖАТЬ
- ЭВАКУАЦИЮНАЧАТЬ
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-00	<div>7</div>
		4.80	

ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА

ПОДГОТОВКА

- БОРТПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМИРОВАТЬ
- УВД.....ДОЛОЖИТЬ
- ОТВЕТЧИК.....КАК ТРЕБ.
- БЕДСТВИЕ.....КАК ТРЕБ.
 - Используя страницу MCDU/FMS “ADF ATC NAV”, на ответчике ATC системы T2CAS установить код опознавания 7700.
 - На СРО установить код “Терплю бедствие”.
- TAWSВЫКЛ.
- ТАБЛО «SEAT BELTS/NO SMOK».....ON
- САЛОН И КАБИНУ.....ПОДГОТОВИТЬ

Закрепить все возможное незакрепленное оборудование и вещи

Ремни безопасности, включая наплечные, застегнуть


Подготовить аварийно-спасательное оборудование
- LDG ELEV.....УСТАНОВИТЬ “00”
- ЗАДАТЧИК СКОРОСТИ.....УСТАНОВИТЬ V_{APPR}

V_{APPR} установить в зависимости от конфигурации захода
- Карту контрольных проверок на подходе и на посадке не выполнять

ЗАХОД НА ПОСАДКУ

- РАДИОМАЯК ELT.....ON
- ШАССИ.....ВЫПУСТИТЬ
- L И R AIR.....OFF
- КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....ПРОВЕРИТЬ AUTO
- EMERG D-PRESS.....ON

Продолжение на следующей странице

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	

Продолжение

■ если двигатели работают:

– FLAPS.....FULL

■ если двигатели не работают:

– FLAPS.....FLAP 3

ВНИМАНИЕ

Минимальная скорость для работы RAT 120KT

ПЕРЕД КАСАНИЕМ

ДАТЬ КОМАНДУ В САЛОН: «ПРИГОТОВИТЬСЯ К ПОСАДКЕ»

– ENG MASTER (L+R).....OFF


– Выдерживать минимальную скорость с данной конфигурацией

ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ

– КНОПКИ ENG FIRE (L+R) И APU FIRE.....НАЖАТЬ

– КНОПКИ AGENTS 1 (L+R) И APU.....НАЖАТЬ

– ЭВАКУАЦИЮ.....НАЧАТЬ

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	9
		4.80	

ТРЕЩИНА НА СТЕКЛАХ/ФОРТОЧКАХ

СНИЗИТЬСЯ ДО ЭШЕЛОНА ПОЛЕТА НЕ БОЛЕЕ FL 100 (3000 M)

– КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....MAN

– ЗАДАТЧИК MAN RATE (CAB PRESSURE).....КАК ТРЕБУЕТСЯ

ИЗБЕГАТЬ ВХОДА В ЗОНУ ОБЛЕДЕНЕНИЯ

■ **На конечном этапе снижения:**

– КНОПКА MODE (CAB PRESSURE).....AUTO

ПОСАДКА С ПРЕВЫШЕНИЕМ ПОСАДОЧНОЙ МАССЫ

– ПОСАДОЧНАЯ КОНФИГУРАЦИЯ..... ОПРЕДЕЛИТЬ

При планировании посадки с превышением максимальной посадочной массы определить посадочную конфигурацию по графикам Определения максимальной посадочной массы (Глава 3 РЛЭ) с учетом внешних условий и фактического полетного веса.

– ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ.....УТОЧНИТЬ

– L AIR И R AIR..... OFF

Для получения максимальной располагаемой тяги на случай ухода на второй круг отключить систему кондиционирования воздуха.

■ **На конечном этапе захода:**

– ВЫДЕРЖИВАТЬ СКОРОСТЬ..... V_{REF}

Выдерживать скорость с таким расчетом, чтобы при пролете торца ВПП скорость была уменьшена до V_{LS} .

Приземление произвести с вертикальной скоростью снижения не более 1,8 м/с.

■ **После приземления на основные колеса шасси**

– РЕВЕРС ТЯГИ.....ИСПОЛЬЗОВАТЬ MAX


– SPEED BRAKE.....ПРОВЕРИТЬ ВЫПУСК

■ **После опускания носового колеса:**

– ТОРМОЗА.....ПРИМЕНИТЬ

Максимальное торможение можно применить после опускания носового колеса. Если длина ВПП позволяет, выбрать интенсивность торможения для предотвращения перегрева колес.

Вызвать машину для охлаждения колес.

10	А-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	

ПОТЕРЯ РАБОТОСПОСОБНОСТИ ОДНОГО ЧЛЕНА ЭКИПАЖА В ПОЛЕТЕ

Работоспособный член экипажа обязан взять управление самолетом на себя и выполнить данную процедуру, если двукратное обращение или команда, данная другому члену экипажа, остается без подтверждения.

- КОМАНДА RA CALL.....ВНИМАНИЕ, БРИГАДИРУ БОРТПРОВОДНИКОВ ПРОЙТИ В КАБИНУ

Если член экипажа теряет работоспособность, оставшийся член экипажа должен немедленно вызвать бригадира борТПРОВОДНИКОВ. Бригадир или любой другой борТПРОВОДНИК должен немедленно пройти в кабину.

ПОСЛЕ ПРИБЫТИЯ В КАБИНУ БОРТПРОВОДНИК ДОЛЖЕН:


- Натянуть и вручную заблокировать наплечные ремни члена экипажа, потерявшего работоспособность
- Переместить кресло полностью назад
- Спинку кресла наклонить назад

Для перемещения неработоспособного члена экипажа из кресла требуется не менее двух человек, для того чтобы предотвратить непреднамеренное вмешательство в управление самолетом или работу оборудования.

Если нет возможности переместить неработоспособного члена экипажа, один борТПРОВОДНИК должен остаться в кабине, для оказания помощи и наблюдения за ним.


РАБОТОСПОСОБНЫЙ ЧЛЕН ЭКИПАЖА В КООРДИНАЦИИ С БОРТПРОВОДНИКОМ ДОЛЖЕН:

- Запросить квалифицированную медицинскую помощь от пассажиров;
- Проверить, есть ли на борту квалифицированный пилот компании, чтобы заменить члена экипажа, потерявшего работоспособность.


 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	11
		4.80	

УСЛОЖНЕНИЕ УСЛОВИЙ ПОЛЕТА


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА																																
21	CAB PRESS HI ALT LAND Высокогорная посадка	Действий не требуется																																
	CAB PRESS ALT LMTR FAULT Отказ ограничителя высоты	на высотах более FL250: – КНОПКА-ТАБЛО MODE на пульте CAB PRESSURE.....MAN Давлением в салоне вручную управлять с помощью задатчика MAN RATE и индикаторов CAB ALT и RATE: <table><tr><td>Высота полёта</td><td>FL090</td><td>FL120</td><td>FL150</td><td>FL180</td><td>FL210</td><td>FL240</td></tr><tr><td>CAB ALT, FT</td><td>980</td><td>1260</td><td>1740</td><td>2160</td><td>2630</td><td>3100</td></tr></table> <table><tr><td>Высота полёта</td><td>FL270</td><td>FL300</td><td>FL330</td><td>FL370</td><td>FL400</td></tr><tr><td>CAB ALT, FT</td><td>3640</td><td>4400</td><td>5380</td><td>6560</td><td>7550</td></tr></table> <table><tr><td>Этап полёта</td><td>Набор</td><td>Снижение</td></tr><tr><td>Индикация RATE на мнемокадре AIR</td><td>Зелёный</td><td>Зелёный</td></tr></table> на высотах менее FL250: Действий не требуется	Высота полёта	FL090	FL120	FL150	FL180	FL210	FL240	CAB ALT, FT	980	1260	1740	2160	2630	3100	Высота полёта	FL270	FL300	FL330	FL370	FL400	CAB ALT, FT	3640	4400	5380	6560	7550	Этап полёта	Набор	Снижение	Индикация RATE на мнемокадре AIR	Зелёный	Зелёный
	Высота полёта	FL090	FL120	FL150	FL180	FL210	FL240																											
	CAB ALT, FT	980	1260	1740	2160	2630	3100																											
	Высота полёта	FL270	FL300	FL330	FL370	FL400																												
	CAB ALT, FT	3640	4400	5380	6560	7550																												
	Этап полёта	Набор	Снижение																															
	Индикация RATE на мнемокадре AIR	Зелёный	Зелёный																															

12	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
21	AIR AFT E-BAY COOL FAULT Отказ охлаждения заднего отсека авионики	– КНОПКА-ТАБЛО RECIRC.....ON/ПРОВЕРИТЬ ON Повысить контроль за работой системы охлаждения авионики
	AIR R E-BAY COOL FAULT Отказ охлаждения правого отсека авионики	Повысить контроль за работой системы охлаждения авионики
	AIR CRGO VENT FAULT Отказ вентиляции БГО	Действий не требуется
	AIR CRGO VENT NOT CLSD Отсечные клапана БГО не закрыты	Действий не требуется
	CAB PRESS GND VLV CLOSED Клапан GV закрыт	Перед открытием пассажирской двери: Проверить по мнемокадру AIR $\Delta P=0$.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	13
		4.80	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
22	AUTO FLT SYS 1 FAULT Отказ первого канала САУ.	Действий не требуется
	AUTO FLT SYS 2 FAULT Отказ второго канала САУ.	Действий не требуется
	AUTO FLT APPROACH 1 FAULT Заход на посадку по CAT 1 невозможен.	При необходимости изменить план полета
	AUTO FLT APPROACH 2 FAULT Заход на посадку по CAT 2 невозможен.	При необходимости изменить план полета.
	AUTO FLT FD FAULT Отказ FD.	Перейти на ручное управление самолетом без директорной индикации (если был включен FD)
	AUTO FLT PART REND LOST Отказ резервирования в системе AFCS	Действий не требуется
	AUTO FLT SYSTEM FAULT Отказ системы автоматического управления полетом	Перейти на ручное управление самолетом и тягой (если были включены автопилот и автомат тяги). если полет осуществлялся под автопилотом в пространстве RVSM – запросить эшелон полета ниже FL290.

14	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
23	COM RMP 1 FAULT Пульт RMP1 неисправен	Использовать оставшуюся работоспособную RMP
	COM RMP 2 FAULT Пульт RMP2 неисправен	Использовать оставшуюся работоспособную RMP
	COM OBS AUDIO FAULT Отказ канала RCAU OBS	Действий не требуется
	COM CAPT AUDIO DEGRADED Ухудшение конфигурации RCAU для KBC	Действий не требуется
	COM F/O AUDIO DEGRADED Ухудшение конфигурации RCAU для 2/П	Действий не требуется
	COM HF1 EMER Радиостанция HF1 в режиме EMER	Действий не требуется
	COM HF 2 EMER Радиостанция HF2 в режиме EMER	Действий не требуется
	COM CAB COM FAULT Отказ каналов связи с бортпроводниками и оповещения пассажиров	Действий не требуется
	REC VOICE RECORDER FAULT Отказ CVR.	Время обнаружения сообщения REC DATA RECORDER FAULT фиксировать. В боржурнал записать. Наземному персоналу доложить.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	15
		4.80	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
25,38	Необеспечение подачи воды в переднюю (G1) (заднюю (G2))кухню	<p>Кабинный экипаж</p> Доложить КВС о необеспечении подачи воды в переднюю (G1) (заднюю (G2))кухню
	Необеспечение подачи воды в передний L1 (задний L2) туалет.	<p>Лётный экипаж</p> Дать команду бортпроводникам закрыть ручной перекрывной (запорный) кран в передней кухне (G1) (задней кухне (G2)).
	Необеспечение подачи воды в переднюю (G1) и заднюю (G2) кухни и передний (L1) и задний (L2) туалеты. Отказ подсистемы подачи сжатого воздуха.	<p>Кабинный экипаж</p> Доложить КВС о необеспечении подачи воды в переднюю (G1) и заднюю (G2) кухни и передний (L1) и задний (L2) туалеты.
		<p>Лётный экипаж</p> Дать команду бортпроводникам закрыть туалеты и довести информацию до пассажиров об их нерабочем состоянии.
		<p>Кабинный экипаж</p> Довести информацию до пассажиров о нерабочем состоянии туалетов.

16	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
25,38	Отсутствие или выдача ложной информации об уровне воды в баке	Кабинный экипаж Доложить КВС об отсутствии или выдачи ложной информации об уровне воды в баке. Лётный экипаж Дать команду бортпроводникам проверить работоспособность системы подачи воды в кухни и туалеты
	Необеспечение удаления отходов из переднего L1 (заднего L2) туалета	Кабинный экипаж Доложить КВС о необеспечении удаления отходов из переднего L1 (заднего L2) туалета Лётный экипаж Дать команду бортпроводникам закрыть туалет L1(L2) и довести информацию до пассажиров о нерабочем состоянии переднего (заднего) туалета Кабинный экипаж Довести информацию до пассажиров о нерабочем состоянии переднего (заднего) туалета
	Отсутствует удаление использованной воды в передней (G1) (задней (G2)) кухне	Кабинный экипаж Доложить КВС об отсутствии удаления использованной воды в передней (G1) (задней (G2)) кухне. Лётный экипаж Дать команду бортпроводникам не использовать раковину G1(G2).

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	17
		4.80	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
25,38	Необеспечение удаления отходов из переднего L1 и заднего L2 туалетов, и из передней (G1) и задней (G2) кухонь	<p>Кабинный экипаж</p> <p>Доложить КВС о необеспечении удаления отходов из переднего L1 и заднего L2 туалетов, и из передней (G1) и задней (G2) кухонь.</p> <p>Лётный экипаж</p> <p>Дать команду бортпроводникам закрыть туалеты и довести информацию до пассажиров о нерабочем состоянии туалетов.</p> <p>Кабинный экипаж</p> <p>Довести информацию до пассажиров о нерабочем состоянии туалетов.</p>
	Наличие информации об отказе работы системы удаления отходов при нормальном функционировании системы	<p>Кабинный экипаж</p> <p>Нажать на кнопку-лампу WASTE INOP</p> <ul style="list-style-type: none"> ● При повторном загорании отказа: <p>Убедиться в функциональности системы удаления отходов.</p> <p>Доложить КВС о наличии информации об отказе работы системы удаления отходов при нормальном функционировании системы</p> <p>Лётный экипаж</p> <p>На земле доложить техническому персоналу.</p> <p>В полёте действий не требуется</p>

18	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
25,38	Отсутствие подогрева пищи или недостаточный подогрев пищи в конвекционной печи.	Кабинный экипаж Выключить конвекционную печь Не использовать конвекционную печь для разогрева пищи. Доложить экипажу о неисправности. Лётный экипаж На земле доложить техническому персоналу. В полёте действий не требуется
	Отсутствие нагрева жидкости в приготовителе напитков. .	Кабинный экипаж Выключить приготовитель напитков. Не использовать приготовитель напитков. Доложить экипажу о неисправности. Лётный экипаж На земле доложить техническому персоналу. В полёте действий не требуется.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	19
		4.80	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
28	FUEL AUTO REFUEL FAULT Отказ режима автоматической заправки топливом Сообщение индицируется только на земле.	Произвести заправку в ручном режиме с пульта FRCP.

20	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
31	SWS SPEED STALL WARN DEGRADED Деградация системы SWS.	Действий не требуется. <i>Примечание: Ложное появление сообщения после приземления самолёта.</i>
	AVNCS SWITCH 11 (12) (21) (22) FAULT Отказ соответствующих модулей коммутации.	Действий не требуется.
	CDS CAPT PFD DU NOT MON Отсутствует контроль дисплея PFD KBC.	Действий не требуется.
	CDS CAPT MFD DU NOT MON Отсутствует контроль дисплея MFD KBC.	Действий не требуется.
	CDS F/O PFD DU NOT MON Отсутствует контроль дисплея PFD второго пилота.	Действий не требуется.
	CDS F/O MFD DU NOT MON Отсутствует контроль дисплея MFD второго пилота.	Действий не требуется.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	21
		4.80	

№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
31	CDS EWD DU NOT MON Отсутствует контроль дисплея EWD.	Действий не требуется.
	CDS EFIS ADS SINGLE SRCS Информация от одного источника ADS.	Действий не требуется.
	CDS EFIS IRS SINGLE SRCS Информация от одного источника IRS.	Действий не требуется.
	REC DATA RECORDER FAULT Отказ FDR.	Время обнаружения сообщения REC DATA RECORDER FAULT фиксировать. В бортжурнал записать. Наземному персоналу доложить.
	SWS SPD STALL WARN SYS 1 (2) Отказ одного приложения SWA 1(2).	Действий не требуется.

22	A-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80		


№ СИСТЕМЫ	ВИД ОТКАЗА	ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА
32	L/G EMERGENCY DOWN Активирована система аварийного выпуска шасси	Действий не требуется.
	L/G CHECK SYSTEM Отказ одного канала блока управления шасси (LGSCU)	Действий не требуется.
	. L/G NW STEER DISARMED Система управления передним колесом отключена	ВЫРУЛИВАНИЕ И ВЗЛЕТ ЗАПРЕЩЕН. ■ на посадке: – РУЛЬ – НАПРАВЛЕНИЯ..ИСПОЛЬЗОВАТЬ – ДИФФЕРЕНЦИАЛЬНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ..ИСПОЛЬЗОВАТЬ
	BRAKE TEMP DET FAULT Отказ системы индикации температуры	Действий не требуется.
	BRAKE CHECK SYSTEM Имеется неисправность не влияющая на эффективность тормозов. <i>Вылет разрешается</i>	Действий не требуется.
	BRAKE HOT Высокая температура тормозов. Температура тормозов выше 180°C.	Контролировать температуру тормозов при заруливании, контролировать дальнейший рост температуры.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	А-01	23
		4.80	


ПОПАДАНИЕ В ЗОНУ ВУЛКАНИЧЕСКОГО ПЕПЛА

ВЫПОЛНИТЬ СЛЕДУЮЩУЮ ПРОЦЕДУРУ ВО ВРЕМЯ РАЗВОРОТА НА 180 ГРАДУСОВ:

- УВД.....ДОЛОЖИТЬ
- АТ.....ОТКЛ.
- THR LEVER /.....УМЕНЬШИТЬ ТЯГУ (ПО ВОЗМОЖНОСТИ)
- КИСЛОРОДНЫЕ МАСКИ (100%).....ПРИМЕНИТЬ
- БОРТПРОВОДНИКОВ.....ИНФОРМИРОВАТЬ
- PASS OXY.....ON
- ENG STARTIGN/ON
- ПОС ДВИГАТЕЛЯ.....ВКЛ.
- ПОС КРЫЛА.....ВКЛ.
- ВСУ.....ЗАПУСТИТЬ
- ПАРАМЕТРЫ ДВИГАТЕЛЯ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
- ПОКАЗАНИЯ ПРИБОРНОЙ СКОРОСТИ.....КОНТРОЛИРОВАТЬ
- При недостоверных показаниях скорости выполнить процедуру «недостоверные показания скорости»
- При отказе обоих двигателей использовать процедуру запуска двигателя в полёте. Перед запуском двигателя отключить ПОС крыла


24	А-01	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.80	ПРОЧИЕ АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	1
		4.90	

4.90 АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ	3
АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА	4
АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ КАБИННОГО ЭКИПАЖА	6
ВНУТРИСАМОЛЕТНАЯ СВЯЗЬ	7
ЭВАКУАЦИЯ ЭКИПАЖА И ПассажиРОВ НА СУШЕ	10
ЭВАКУАЦИЯ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ЧЕРЕЗ ФОРТОЧКУ	11
ЭВАКУАЦИЯ ЭКИПАЖА И ПассажиРОВ НА ВОДЕ	13
ФИКСИРОВАННЫЕ ПОЗЫ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ	15
ТИПОВОЙ ТЕКСТ ОБРАЩЕНИЯ К ПАССАЖИРАМ	16
ТИПОВОЙ ТЕКСТ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ	16

2	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90		

Эта страница преднамеренно оставлена пустой


 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	3
		4.90	

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

В случае аварийной посадки на сушу (на воду) основной задачей экипажа является обеспечение безопасности пассажиров при приземлении (при приводнении) самолета и эвакуация пассажиров из самолета, а в безлюдной местности — и создание условий для дальнейшего существования до получения внешней помощи (или с оказанием им помощи на воде).

Успешное завершение аварийной эвакуации зависит, прежде всего, от того, насколько каждый член экипажа хорошо знает и выполнит обязанности, предписанные Аварийным расписанием.

В случае, если КВС по состоянию здоровья не может выполнять возложенные на него обязанности, другой член экипажа обязан заменить его в соответствии с установленными правилами.

4	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90		

АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

Основным вариантом аварийной эвакуации летного экипажа из самолета является эвакуация из пассажирской кабины через любой пригодный аварийный выход в соответствии с аварийным расписанием.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

ЕСЛИ ПРОХОД В ПАССАЖИРСКУЮ КАБИНУ НЕВОЗМОЖЕН ЭВАКУАЦИЮ ВЫПОЛНЯТЬ ЧЕРЕЗ ФОРТОЧКИ КАБИНЫ ЭКИПАЖА.


■ Эвакуация через входную (служебную) дверь:

- КВС** :
- Покидает кабину экипажа с закрепленным за ним аварийно-спасательным оборудованием, убедившись, что все члены летного экипажа эвакуировались из кабины экипажа
 - Эвакуируется из самолета через любой пригодный для эвакуации аварийный выход
 - Руководит членами экипажа и пассажирами до прибытия спасателей.

- 2/П** :
- Покидает кабину экипажа с закрепленным за ним аварийно-спасательным оборудованием, проходит в пассажирский салон, оказывает помощь кабинному экипажу и пассажирам при эвакуации из самолета, если этого требуют обстоятельства
 - Эвакуируется из самолета через любой пригодный аварийный выход
 - На земле оказывает помощь пассажирам и направляет их в безопасное место

- ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ЧЛЕН ЭКИПАЖА** :
- Первым покидает кабину экипажа, проходит в пассажирский салон, оказывает помощь пассажирам при эвакуации из самолета, если этого требуют обстоятельства
 - Эвакуируется из самолета через любой пригодный аварийный выход

—

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	5
		4.90	

■ **Эвакуация через форточку:**


Примечание: *Выполняется, если проход в пассажирскую кабину невозможен*

- КВС** :
- Покидает кабину экипажа, убедившись, что все члены летного экипажа эвакуировались из кабины экипажа.
 - Эвакуируется из самолета с закрепленным за ним аварийно-спасательным оборудованием через левую или правую форточку, используя спасательный канат.
 - Руководит членами экипажа и пассажирами до прибытия спасателей.
- 2/П** :
- Эвакуируется из самолета с закрепленным за ним аварийно-спасательным оборудованием через правую или левую форточку, используя спасательный канат.
 - На земле оказывает помощь пассажирам и направляет их в безопасное место.
- ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ЧЛЕН ЭКИПАЖА** :
- Эвакуируется из самолета через левую или правую форточку, используя спасательный канат.

ЗАКРЕПЛЕННОЕ АВАРИЙНО СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

КВС : Аварийно-осветительный фонарь, медицинская аптечка.

2/П : Аварийно-осветительный фонарь, радиостанция Р-855А1, топор.

6	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90		

АВАРИЙНОЕ РАСПИСАНИЕ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

Аварийная эвакуация cabinного экипажа и пассажиров выполняется из пассажирской кабины через передние и задние входные (служебные) двери в соответствии с аварийным расписанием.

Примечание: Открытие дверей выполняется cabinным экипажем в соответствии с аварийным расписанием в следующей очередности, если внешние условия позволяют, передняя и задняя входные двери, затем передняя и задняя служебные двери


КАБИННЫЙ ЭКИПАЖ	ЗАКРЕПЛЕННЫЙ АВАРИЙНЫЙ ВЫХОД	ЗАКРЕПЛЕННОЕ РАБОЧЕЕ МЕСТО	ЗАКРЕПЛЕННАЯ ЗОНА В ПАССАЖИРСКОЙ КАБИНЕ
СТАРШИЙ Б/П	Передние входная и служебная двери	Откидное кресло в переднем вестибюле. При эвакуации пассажиров занять место напротив двери кабины экипажа	От середины пассажирского салона (10 ряда кресел) до переднего вестибюля
Б/П	Задние входная и служебная двери	Откидное кресло в заднем вестибюле. При эвакуации пассажиров занять место напротив продольного прохода	От середины пассажирского салона (11 ряда кресел) до заднего вестибюля

Примечание: При наличии третьего бортпроводника, третий бортпроводник помогает старшему бортпроводнику и открывает переднюю служебную дверь.

ЗАКРЕПЛЕННОЕ АВАРИЙНО СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

СТАРШИЙ Б/П : Переносной аварийный радиомаяк, медицинская аптечка, аварийно-осветительный фонарь, электромегафон и НАЗ (если установлен)


Б/П : Медицинская аптечка, аварийно-осветительный фонарь и НАЗ (если установлен)

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	7
		4.90	

ВНУТРИСАМОЛЕТНАЯ СВЯЗЬ

1	АВАРИЙНЫЙ ВЫЗОВ		
СВЯЗЬ МЕЖДУ	СПОСОБ СВЯЗИ		ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	<ul style="list-style-type: none"> – Кнопку EMER на пульте АСР.....НАЖАТЬ или – Используя систему PACIS подать команду: «СТАРШИЙ БОРТПРОВОДНИК, ПРОЙДИТЕ В КАБИНУ ЭКИПАЖА» 	<i>Старший бортпроводник обязан немедленно пройти в кабину экипажа.</i>
ПАСС КАБИНА	КАБИНА ЭКИПАЖА	<ul style="list-style-type: none"> – Кнопку EMER на терминале связи бортпроводников...НАЖАТЬ 	<i>Любой член cabinного экипажа может выполнить аварийный вызов. Летный экипаж обязан ответить.</i>


2	АВАРИЙНОЕ СООБЩЕНИЕ		
СВЯЗЬ МЕЖДУ	СПОСОБ СВЯЗИ		ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	<ul style="list-style-type: none"> – Используя систему PACIS подать команду: «ВНИМАНИЕ ЭКИПАЖ! ЗАНЯТЬ РАБОЧИЕ МЕСТА» 	<i>Летный экипаж информирует cabinный экипаж, о том, что, возможно, вскоре потребуется аварийная эвакуация.</i> <i>Кabinный экипаж обязан занять рабочие места, определенные аварийным расписанием, и пристегнуть привязные ремни.</i>

8	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации
	4.90		

АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ

3 ОПОВЕЩЕНИЕ ПассажиРОВ			
СВЯЗЬ МЕЖДУ		СПОСОБ СВЯЗИ	ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	<ul style="list-style-type: none"> – Переключатель NO SMOK.....ON – Кнопка-табло SEAT BELTSНАЖАТЬ – Переключатель EMER LT.....ON – используя систему PACIS обращение к пассажирамВЫПОЛНИТЬ <p>Типовой текст обращения к пассажирам, см. РЛЭ 4.10 стр.18</p>	<p>Учитывая психологические особенности, летный экипаж обязан первым информировать пассажиров о намерении выполнить аварийную посадку.</p>
СТАРШИЙ Б/П	КАБИНА ЭКИПАЖА	<ul style="list-style-type: none"> – Освещение пассажирской кабины на полную яркость.....ВКЛЮЧИТЬ – Используя систему PACIS пассажиров ПРОИНФОРМИРОВАТЬ <p>Типовой текст информации для пассажиров, см. РЛЭ 4.10 стр.18</p>	<p>Старший бортпроводник информирует пассажиров о действиях, которые следует выполнить при подготовке к аварийной посадке и эвакуации, особое внимание обращая на действия, связанные с командами:</p> <p>«ПРИГОТОВИТЬСЯ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ»;</p> <p>«ВНИМАНИЕ! ПОСАДКА»;</p> <p>«ЭВАКУАЦИЯ ПАССАЖИРОВ».</p>


4 ЗАВЕРШЕНИЕ ПОДГОТОВКИ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ			
СВЯЗЬ МЕЖДУ		СПОСОБ СВЯЗИ	ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	<ul style="list-style-type: none"> – Используя систему PACIS подать команду: «ЗАВЕРШИТЬ ПОДГОТОВКУ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ» 	<p>Летный экипаж подает эту команду незадолго до выполнения аварийной посадки.</p>

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	9
		4.90	

5	ПОСАДКА		
СВЯЗЬ МЕЖДУ	СПОСОБ СВЯЗИ		ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	– Используя систему RACIS подать команду: «ВНИМАНИЕ! ПОСАДКА»	<i>Летный экипаж подает эту команду не позднее, чем за 1 мин до выполнения посадки.</i>

6	НАЧАЛО ЭВАКУАЦИИ		
СВЯЗЬ МЕЖДУ	СПОСОБ СВЯЗИ		ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	– Используя систему RACIS подать команду: «ЭВАКУАЦИЯ Пассажиров»	<i>Летный экипаж подает команду начать немедленную эвакуацию пассажиров, кабинный экипаж направляет пассажиров к аварийным выходам.</i>
ПАСС КАБИНА	КАБИНА ЭКИПАЖА И ПАСС КАБИНА	– Используя систему RACIS или ЭЛЕКТРОМЕГАФОН подать команду: «ЭВАКУАЦИЯ Пассажиров»	<i>Кабинный экипаж подает команду немедленно начать эвакуацию пассажиров в случае, если такую команду не подал летный экипаж и достоверно известно, что выполнить эвакуацию необходимо.</i>
ПАСС КАБИНА	ПАСС КАБИНА	– Используя систему RACIS или ЭЛЕКТРОМЕГАФОН или ГРОМКИМ ГОЛОСОМ	<i>Кабинный экипаж встает в проходе подает команды: «РАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ», «ВЕЩИ НЕ БРАТЬ», «ПРОЙДИТЕ К ВЫХОДУ», «СЛЕДУЙТЕ СЮДА».</i>

7	ЭВАКУАЦИЯ НЕ ТРЕБУЕТСЯ		
СВЯЗЬ МЕЖДУ	СПОСОБ СВЯЗИ		ПРИМЕЧАНИЕ
КАБИНА ЭКИПАЖА	ПАСС КАБИНА	– Используя систему RACIS подать команду: «ОСТАВАТЬСЯ НА СВОИХ МЕСТАХ»	<i>После оценки ситуации, если КВС считает, что эвакуация не требуется и он гарантирует безопасность пассажиров, летный экипаж немедленно сообщает об этом..</i>

10	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90		

ЭВАКУАЦИЯ ЭКИПАЖА И ПассаЖИРОВ НА СУШЕ

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

- Летный экипаж информирует cabinный экипаж о причинах вынужденной посадки и устанавливает план действий;
- Летный экипаж использует систему PACIS для подачи команд, таких как «ЭВАКУАЦИЯ ПассаЖИРОВ».
- По команде «ВНИМАНИЕ! ПОСАДКА»
- Ручку стопорения ремней в положение ручного стопорения.....УСТАНОВИТЬ

Примечание: Кресло дополнительного члена экипажа не оборудовано системой ручного стопорения ремней, стопорение выполняется автоматическим инерционным механизмом

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ КАБИННОГО ЭКИПАЖА

Когда cabinный экипаж получает команду начать эвакуацию пассажиров, каждый член cabinного экипажа должен действовать в соответствии со следующими процедурами:

- Подать команду.....«РАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ»
- ВНЕШНИЕ УСЛОВИЯ.....ОЦЕНИТЬ


Перед открытием двери через смотровое окно или ближайший к двери иллюминатор убедиться в отсутствии сильного задымления, открытого огня и других препятствий в зоне эвакуации.

- если зона эвакуации безопасна:
- ДВЕРЬ.....ОТКРЫТЬ

Повернуть внутреннюю ручку вверх до упора и толкнуть дверь

Примечание: Перед открытием двери убедиться, что ручка селектора аварийного трапа находится в положении ARMED (Режим аварийного открытия двери и выброса аварийного надувного трапа).

Примечание: Если дверь не открылась автоматически, открыть дверь вручную, толкая дверь наружу вперед до постановки на фиксаторы открытого положения.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	A-00 4.90	11
--	--	--------------------------------	-----------

- **если аварийный трап не раскрылся:**
 - РУЧКУ PULL.....ВЫТЯНУТЬ

Вытянуть ручку ручного включения наддува трапа. На выполнение аварийного трапа и на установку трапа в рабочее положение требуется не более 10 сек
 - ПОДАТЬ КОМАНДУ.....«СЛЕДУЙТЕ СЮДА»
 - ПОДАТЬ КОМАНДУ.....«ПОКИНУТЬ САМОЛЕТ»
 - ЭВАКУАЦИЮ ПассажиРОВ.....УСКОРИТЬ
- **если аварийный трап становится неработоспособным:**
 - ЭВАКУАЦИЮ ПассажиРОВ.....ПРЕКРАТИТЬ
 - ПассажиРОВ к другому аварийному выходу....НАПРАВИТЬ
- ЗАКРЕПЛЕННУЮ ЗОНУ.....ОСМОТРЕТЬ

Перед эвакуацией cabinный экипаж обязан проверить закрепленную Аварийным расписанием зону в пассажирской кабине и убедиться, что все пассажиры эвакуировались
- КАБИННОМУ ЭКИПАЖУЭВАКУИРОВАТЬСЯ

Эвакуация аварийно-спасательного оборудования выполняется cabinным экипажем в соответствии с Аварийным расписанием.
- ПАССАЖИРОВ В БЕЗОПАСНОЕ МЕСТО.....НАПРАВИТЬ

• **если зона эвакуации небезопасна:**

- ДВЕРЬ.....НЕ ОТКРЫВАТЬ
- ПассажиРОВ к другому аварийному выходу.....НАПРАВИТЬ

ЭВАКУАЦИЯ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ЧЕРЕЗ ФОРТОЧКУ

ОТКРЫТИЕ ФОРТОЧКИ


Перед открытием форточки убедиться в отсутствии сильного задымления, открытого огня и других препятствий в зоне эвакуации.

- КНОПКУ ФИКСАЦИИ.....НАЖАТЬ И УДЕРЖИВАТЬ

На ручке управления кнопку фиксации удерживать в нажатом состоянии до полного открытия форточки
- РУЧКУ УПРАВЛЕНИЯ ПОВЕРНУТЬ НА СЕБЯ И ТЯНУТЬ НАЗАД

Форточка сходит с замков и поворачивается внутрь кабины относительно передней опоры для дальнейшего перемещения назад. Переместить форточку назад до упора и отпустить кнопку фиксации.
- ВНЕШНИЕ УСЛОВИЯ.....ОЦЕНИТЬ

Убедиться в отсутствии сильного задымления, открытого огня и других препятствий в зоне эвакуации. В темное время суток использовать аварийно-осветительный фонарь.

12	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90		

ЭВАКУАЦИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СПАСАТЕЛЬНОГО КАНАТА


- Кресло пилота в крайнем заднем положении
.....ЗАФИКСИРОВАТЬ
- ПОДЛОКОТНИКИ КРЕСЛА.....ПОДНЯТЬ ВВЕРХ
- КРЫШКУ НИШИ РАЗМЕЩЕНИЯ КАНАТА.....ОТКРЫТЬ
- БУХТУ КАНАТА.....РАЗМОТАТЬ

Размотать бухту каната и выбросить свободный конец каната в открытый проем форточки

- *Взяться правой рукой за канат;
- Развернуться спиной к форточке;
- Удерживаясь за канат обеими руками на уровне груди, сесть на нижнюю часть переплета фонаря;
- *Перенести левую ногу через проем форточки наружу
- *Взяться левой рукой за канат ниже переплета фонаря, наклонить туловище горизонтально вдоль нижней кромки проема форточки;
- *Взяться правой рукой за нижнюю часть переплета фонаря, перенести правую ногу через проем форточки наружу
- *Взяться правой рукой за канат ниже левой руки
- Перебирая канат руками, спуститься на землю.

Примечание: * Действия пилота приведены при эвакуации через правую форточку, действия пилота при эвакуации через левую форточку симметричны (зеркально отражены) действиям пилота через правую форточку.

Примечание: При эвакуации через левую форточку, в начале спуска, соблюдать осторожность, опасаясь получить травму о резервный датчик полного давления.

 RRJ-95B Руководство по летней эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	13
		4.90	

ЭВАКУАЦИЯ ЭКИПАЖА И ПассаЖИРОВ НА ВОДЕ

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

- **По команде «ПРИГОТОВИТЬСЯ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ»**
 - СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ.....НАДЕТЬ
- **По команде «ВНИМАНИЕ! ПОСАДКА»**
 - Ручку стопорения ремней в положение ручного стопоренияУСТАНОВИТЬ

Примечание: Кресло дополнительного члена экипажа не оборудовано системой ручного стопорения ремней, стопорение осуществляется автоматическим инерционным механизмом

ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ КАБИННОГО ЭКИПАЖА


Каждый член cabinного экипажа должен действовать в соответствии со следующими процедурами:

■ **По команде «ПРИГОТОВИТЬСЯ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ»**

- Подать команду...«НАДЕНЬТЕ СПАСАТЕЛЬНЫЕ ЖИЛЕТЫ»
Спасательные жилеты приводить в действие только в момент прохождения аварийного выхода
- СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ.....НАДЕТЬ
- Подать команду.....«ЗАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ»

■ **По команде «ЭВАКУАЦИЯ ПассаЖИРОВ»**

- Подать команду.....«РАСТЕГНУТЬ ПРИВЯЗНЫЕ РЕМНИ»
- Ручку селектора аварийного трапа в положение DISARMED.....УСТАНОВИТЬ
Режим открытия двери без выброса аварийного надувного трапа
- ДВЕРЬ.....ОТКРЫТЬ
Для эвакуации рекомендуется использовать аварийные выходы, расположенные с подветренной стороны.
- ЭВАКУАЦИЮ ПассаЖИРОВ В ВОДУ.....ВЫПОЛНИТЬ
- ЗАКРЕПЛЕННУЮ ЗОНУ.....ОСМОТРЕТЬ
Перед эвакуацией cabinный экипаж обязан проверить закрепленную Аварийным расписанием зону в пассажирской кабине и убедиться, что все пассажиры эвакуировались.

14	A-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90	АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	

- **при наличии времени:**

В качестве вспомогательных плавсредств могут использоваться аварийные надувные трапы, расположенные на аварийных выходах.

 - Плавающих у двери в целях безопасности.....УДАЛИТЬ
 - ДВЕРЬ.....ЗАКРЫТЬ
 - Ручку селектора аварийного трапа в положение ARMED.....УСТАНОВИТЬ
 - Режим аварийного открытия двери и выброса аварийного надувного трапа*

 - ДВЕРЬ.....ОТКРЫТЬ
- **если аварийный трап не раскрылся:**

 - Ручку PULL.....ВЫТЯНУТЬ
 - Вытянуть ручку ручного включения наддува трап. На наполнение аварийного трапа и на установку трапа в рабочее положение требуется не более 10 секунд*


 - ШВАРТОВОЧНЫЙ ТРОС.....ВЫПУСТИТЬ
 - Для выпуска швартовочного троса потяните за выпускной шнур, прикрепленный к швартовочному тросу, на краю трапа*

 - ТРАП ОТ САМОЛЕТА.....ОТСОЕДИНИТЬ
 - Для отсоединения трапа от самолета откидной клапан выходной площадки трапа поднять и рукоятку отсоединения выходной площадки трапа вытянуть.*

Трап отплывает от самолета на расстояние длины швартовочного троса приблизительно на 20 ft (6,1 м).

 - ТРАП ОТ САМОЛЕТАОТШВАРТОВАТЬ
 - Чтобы отшвартовать трап от самолета потяните отстыковочный шнур, закрепленный на швартовочном тросе в торцевой части трапа.*
- КАБИННОМУ ЭКИПАЖУЭВАКУИРОВАТЬСЯ

Эвакуация аварийно-спасательного оборудования выполняется cabinным экипажем в соответствии с Аварийным расписанием.

 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	А-00	15
		4.90	

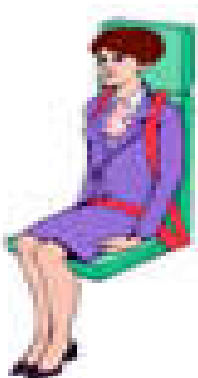
ФИКСИРОВАННЫЕ ПОЗЫ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ


Пассажиры



**Ст.бортпроводник,
третий
бортпроводник**

Бортпроводник



16	А-00	АВАРИЙНЫЕ И ОСОБЫЕ ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНАЯ ЭВАКУАЦИЯ	 RRJ-95B Руководство по летной эксплуатации
	4.90		

ТИПОВОЙ ТЕКСТ ОБРАЩЕНИЯ К Пассажирам

Внимание!

Говорит командир воздушного судна.

Самолет неисправен, возможна аварийная посадка (Через ____ минут наш самолет из-за неисправности выполнит аварийную посадку на воду).

На борту имеется необходимое аварийно-спасательное оборудование (спасательные жилеты, для детей).

Мы предупредили наземные спасательные службы, и они принимают необходимые меры.

Сохраняйте полное спокойствие, оставайтесь на своих местах, точно выполняйте все указания членов экипажа.

ТИПОВОЙ ТЕКСТ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ПассажиРОВ

Внимание!

Перед аварийной посадкой (посадкой на воду) по команде «ПРИГОТОВИТЬСЯ К АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ» вы должны:

- снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авторучки, ножи, зажигалки
- снять обувь на высоких каблуках
- расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду
- надеть спасательный жилет и не надувать его в самолете. Порядок надевания спасательного жилета, детского спасательного жилета и приведение в действие детского спасательного плотика указан в Инструкции по безопасности, которая находится в спинке кресла
- поставить в вертикальное положение спинку кресла и проверить, застегнуты ли привязные ремни

За несколько секунд до посадки мы подадим команду: «ВНИМАНИЕ! ПОСАДКА»

В этот момент вы должны:

- принять фиксированную позу
- оставаться в этом положении до полной остановки самолета

По команде «ЭВАКУАЦИЯ ПАССАЖИРОВ» вы должны:

- расстегнуть привязные ремни и покинуть самолет, следуя указаниям членов экипажа
- сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды
- пользоваться только тем выходом, который будет указан. При задымлении салона Вам необходимо передвигаться к аварийному выходу так, чтобы органы дыхания находились ниже уровня задымления (полусогнувшись или на четвереньках), руководствуясь напольной маркировкой пути эвакуации.

Благодарю за внимание.