

Режимы работы двигателя: (РЛЭ, раздел 8.1.)

Режим работы	Наземные режимы:		Высотные режимы (H=11000м, M=0.8)	
	Частота вращения роторов, %			
	КНД	КВД	КНД	КВД
Взлётный	85,5 ... 88,0	94,5 ... 96,0	93,5 ... 95,0	95,5 ... 97,5
Номинальный	82,5 ... 85,0	93,0 ... 95,0	88,0 ... 90,5	93,0 ... 95,0
0,9 номинального	78,5 ... 81,5	91,0 ... 92,8	85,5 ... 88,0	91,0 ... 93,5
0,7 номинального	71,0 ... 74,0	87,5 ... 90,0	79,5 ... 82,5	87,5 ... 90,0
0,6 номинального	67,0 ... 70,0	85,5 ... 88,0	76,0 ... 79,0	85,5 ... 88,0
0,42 номинального (посадочный малый газ)	57,5 ... 60,5	81,0 ... 83,5	68,0 ... 70,5	81,0 ... 83,5
Малый газ	30	59,5 ... 60,5	63,0	78,0

Общие эксплуатационные ограничения (РЛЭ, раздел 2)

2.2.2. Высота полёта и температура воздуха

(1) Максимальная эксплуатационная высота полёта

- с центровкой 32% САХ и менее:

Высота полёта, м	11 100	11 600	12 100
Максимальная полётная масса, кг	Не огранич.	93 500	85 000

- с центровкой более 32% САХ — 10100 м.

2.5.1. Ограничения по массе самолёта

- (1) Максимальная рулëжная масса 100,5 т
 - (2) Максимальная взлётная масса 100 т
 - (3) Максимальная посадочная масса 78 т
 - (4) Максимальная масса самолёта без топлива 74 т
 - (5) Максимальная коммерческая нагрузка 18 т
- [прим. Alex_SPb: в настоящее время макс. взлётный вес (и, очевидно, остальные веса) увеличен до 104 т]

2.5.3. Допустимые центровки

- (1) Предельно допустимая передняя центровка на взлёте, шасси выпущено 21% САХ
 - (2) Предельно допустимая передняя центровка на посадке, шасси выпущено 18% САХ
 - (2) Предельно допустимая задняя центровка (шасси убрано)
 - (а) на взлёте, в полёте и на посадке 32% САХ
 - (б) при взлётной массе до 80 т, эшелоне полёта не больше 10100 м, работе АБСУ только в штурвальном режиме, в тех случаях, когда коммерческая нагрузка отсутствует, или величина её недостаточна для получения центровки в полёте не более 32% САХ, разрешается 40% САХ
- Примечание: Центровка переваливания на хвост самолёта на земле 51,5% САХ

2.5.4.1. Максимальные скорости и числа М полёта

(3) Максимальная скорость полёта с закрылками, отклонёнными на угол:

15°	420 км/ч
28°	360 км/ч
36°	330 км/ч
45°	300 км/ч

В процессе уборки закрылков с 15° до 0° разрешается увеличение скорости до 430 км/ч.

<...>

(8) Максимальная скорость полёта при выпуске фар 400 км/ч

(9) Максимальная путевая скорость:

- касания основными опорами шасси 280 км/ч (310 км/ч для самолётов, оборудованных колёсами КТ-141Е и КТ-183)
- касания передней опорой шасси 270 км/ч (300 км/ч)
- начала торможения на пробеге при температуре наружного воздуха:
 - плюс 30°С и ниже 240 км/ч
 - свыше 30°С 225 км/ч

Расчёт полёта (РЛЭ, раздел 3.1.)

3.1.3.1. Наивыгоднейшие эшелоны полёта

Дальность полёта, км	Высота эшелона, м	
	Курс полёта	
	0° - 179°	180° - 359°
200 - 300	5 700	6 000
300 - 400	9 100	8 600
400 - 500	11 100	10 600
500 - 600	12 100	11 600
600 - 1500		
1500 - 3200	11 100 — 12 100	10 600 — 11 600
3200 и более		

- Примечания:
1. Рекомендуется выполнять ступенчатый профиль полёта по согласованию с УВД (если до конца маршрута остаётся не менее 400 км):
 - при полёте на эшелоне 10600 м при достижении полётной массы 93,5 т занимать эшелон 11600 м.
 - при полёте на эшелоне 11100 м при достижении полётной массы 85 т занимать эшелон 12100 м.
 2. Разрешается занимать больший, чем указано в таблице эшелон в пределах ограничений по максимально допустимым высотам, если позволяет температура наружного воздуха, см.раздел 7.8.

3.1.4 Определение потребного количества топлива

(1) Количество потребного на полёт запаса топлива ($M_{п.з.т.}$) должно быть не менее, чем:

$$M_{п.з.т.} = M_{о.з.т.} + M_{а.н.з.} = M_T \pm M_{т.у} + M_{т.рул.} + M_{а.н.з.}$$

где: $M_{о.з.т.}$ - основной запас топлива = $M_T \pm M_{т.у} + M_{т.рул.}$

M_T — топливо, расходуемое с момента взлёта до посадки самолёта в штиль;

$M_{т.у.}$ - поправка, учитывающая ветер при полёте по маршруту («+» при встречном ветре);

$M_{т.рул.}$ - топливо, расходуемое на запуск, прогрев двигателей и руление к месту старта (принимается равным 500 кг и заправляется сверх максимально допустимой взлётной массы);

$M_{а.н.з.}$ - аэронавигационный запас топлива

<...>

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ РАСЧЁТА АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ ЗАПАС ТОПЛИВА ДОЛЖЕН БЫТЬ НЕ МЕНЕЕ 5000 КГ.

3.1.4.1. Число М полёта, расход топлива, компенсационный запас топлива, рейсовое время в зависимости от штилевой дальности и эшелона полёта с учётом поправки на ветер.

(приводится с сокращениями)

Режим МД

Эшелон 10100 м

Дальность в штиль, км	Число М полёта	Расход топлива, кг	Поправки на ветер, кг	Компенсационный запас топлива, кг	Рейсовое время, ч
500	0,815	4600	50	150	0,89
1000		7300	150	200	1,47
1500		10100	250	300	2,04
2000		12900	350	400	2,61
2500		15800	450	450	3,18
3000		18750	600	550	3,75
3500		21550	600	650	4,32
4000		24100	700	700	4,89
4500		26650	750	800	5,46
5000		29150	850	900	6,03

Подготовка к полёту (РЛЭ, раздел 3.2.)

3.2.3. Осмотр внутри самолёта. Листы контрольного осмотра

3.2.3.3. Лист контрольного осмотра Б/И

Объект осмотра	Необходимые действия
<...>	
«Подсоединить АПА» (?Аэродромное питание)	Дать команду
Напряжение в сетях +27 В, ~200 В, ~36 В	Проверить. Информировать экипаж «ЭЛЕКТРОПИТАНИЕ ВКЛЮЧЕНО»
<...>	
ВСУ	Запустить
<...>	
В исправности всей световой сигнализации и средств освещения <...>	Убедиться нажатием кнопок КОНТРОЛЬ ЛАМП
<...>	
Переключатель АВТОМАТ-РУЧНОЕ	В положение АВТОМАТ
Работоспособность топливомера, автомата выравнивания, автомата расхода топлива и исправность топливных насосов	Проверить
На расходомере	Выставить фактическое количество топлива на самолёте
<...>	

3.2.4. Перед запуском двигателей. Листы контрольного осмотра

Командир воздушного судна

- включает табло ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ;
- получает у диспетчера УВД разрешение на буксировку;
- даёт команду Б/И на запуск ВСУ (если она не была запущена);
- даёт команду технику отсоединить аэродромный источник питания (если он был подсоединён);
- приняв доклад техника о готовности к буксировке, выключает стояночный тормоз;
- <...>
- буксировка ночью производится с включёнными импульсным маяком, АНО и габаритными огнями;
- на месте запуска двигателей по команде техника включает стояночный тормоз.

3.2.4.3. Лист контрольного осмотра Б/И

Объект осмотра	Необходимые действия
<...>	
Топливомер, автомат расхода топлива, топливные насосы	Включить
Пожарные краны	Открыть
<...>	
РУД МАЛЫЙ ГАЗ	Установить
<...>	
Готовность к запуску двигателей	Доложить

Руление (РЛЭ, раздел 4.1)

4.1.1. Общие указания

<...>

- (5) На предварительном старте выключить габаритные огни.

<...>

4.1.2. Режим руления

- (2) <...> ВНИМАНИЕ. При стоянке и до страгивания самолёта производить разворот передней опоры шасси с помощью механизма управления ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

- (3) <...> Руление на исполнительный старт производить на режиме МАЛЫЙ ГАЗ.

- (4) Руление после посадки

Руление разрешается производить на двигателях №1 и №3 или на двигателе №1. Двигатель №2 выключить после выключения реверса двигателей (разрешается двигатель №2 не выключать).

ВНИМАНИЕ: 1. <...> Для выполнения манёвра при рулении разрешаются кратковременные увеличения режима работы двигателей до $n_2 = 81 — 85\%$ на время 5 -10 секунд.

- (5) Расход топлива на земле на запуск и руление 500 кг.

- (6) Запрещается руление с выпущенной механизацией крыла, за исключением случаев руления с предварительного старта на исполнительный <...>.

Запрещается уборка механизации крыла на рулении после применения на посадке реверса тяги до полной остановки самолёта.

Взлёт: (РЛЭ, разделы 4.2.2.2, 3.1.8)

2. При взлёте ночью на высоте не ниже 50 м, а при наличии облачности — до входа в неё — выключить и убрать фары.

4. При взлёте с закрылками 28° уборку их производить в два приёма:

- на скорости не менее 330 км/ч с 28° до 15°;
- на скорости не менее 360 км/ч с 15° до 0°, а при взлёте с закрылками 15° - в один приём.

6. После уборки закрылков до 15° при вертикальных скоростях набора более 15 м/с при достижении рекомендованных скоростей полёта допускается уменьшение работы двигателей до режима не ниже номинального.

8. На аэродромах с ограниченными подходами и схемой взлёта, предусматривающей выполнение разворота до уборки механизации крыла, разворот выполнять с высоты не менее 50 м на $V_2 + 40$ км/ч с набором высоты. В процессе разворота <...> не допускать крен более 25°. Уборку механизации крыла производить после выхода из разворота на прямой.

Набор высоты круга: (продолжение)

КВС	2/П	Б/И
- продолжает разгон самолёта с набором высоты до $V_2 + 40$ км/ч		
	- «ВЫСОТА 50»	
- выключает и убирает фары		
	- «ВЫСОТА 150»	
При полёте с закрылками 28°		
- увеличивает скорость до 330 км/ч		
	- «СКОРОСТЬ 330»	
- «ЗАКРЫЛКИ 15°»		
- увеличивает скорость до 360 км/ч	- убирает закрылки с 28° до 15°	
При полёте с закрылками 15°		
- увеличивает скорость до 360 км/ч		
	- «СКОРОСТЬ 360»	
- «ЗАКРЫЛКИ 0»		
- в процессе уборки закрылков разгоняет самолёт до скорости не менее 410 км/ч <...>	- убирает закрылки с 15° до 0° <...> - контролирует уборку механизации и в конце уборки: «ЗАКРЫЛКИ И ПРЕДКРЫЛКИ УБРАНЫ. СТАБИЛИЗАТОР НОЛЬ»	
- увеличивает скорость до расчетной скорости набора высоты эшелона		
- набирает высоту круга	- устанавливает на ПУ УКВ частоту диспетчера круга и докладывает о взлёте	
- производит манёвр по выходу в коридор <...> - на высоте круга и расчётной скорости : «НОМИНАЛ»		
		- устанавливает номинальный режим работы двигателей: «НОМИНАЛ УСТАНОВЛЕН»
- при необходимости: «ВКЛЮЧИТЬ ОБОГРЕВ ДВИГАТЕЛЕЙ», «ВКЛЮЧИТЬ ПОС (противообледенительная система)»		
	- включает противообледенители стекла на режим СИЛЬНО	- включает обогрев двигателей - включает ПОС предкрылков, крыла, стабилизаторов

3.1.8.1. Скорости при взлёте с закрылками, выпущенными на 15°

Взлётная масса	Скорость подъёма передней опоры шасси $V_{п.ст.}$, км/ч	Безопасная скорость взлёта V_2 , км/ч	Скорость начального набора высоты со всеми работающими двигателями $V_{2п.}$, км/ч	Скорость в момент начала уборки механизации на взлёте V_3 , км/ч
80 - 82	250	265	290	330
82 - 84	250	270	295	330
84 - 86	255	275	295	335
86 - 88	260	275	300	340
88 - 90	260	280	305	345
90 - 92	265	285	305	350
92 - 94	265	285	310	350
94 - 96	270	290	315	355
96 - 98	275	290	315	360
98 - 100	275	295	320	360

3.1.8.2. Скорости при взлёте с закрылками, выпущенными на 28°

Взлётная масса	Скорость подъёма передней опоры шасси $V_{п.ст.}$, км/ч	Безопасная скорость взлёта V_2 , км/ч	Скорость начального набора высоты со всеми работающими двигателями $V_{2п.}$, км/ч	Скорость в момент начала уборки механизации на взлёте V_3 , км/ч
80 - 82	230	250	265	330
82 - 84	235	255	270	330
84 - 86	235	260	275	335
86 - 88	240	260	275	340
88 - 90	240	265	280	345
90 - 92	245	270	285	350
92 - 94	250	270	285	350
94 - 96	250	275	290	355
96 - 98	255	280	290	360
98 - 100	255	280	295	360

3.1.8.3. Скорости при взлёте с убранной механизацией

	80 - 82	82 - 84	84 - 86	86 - 88	88 - 90	90 - 92	92 - 94	94 - 96	96 - 98	98 - 100
V_4 , км/ч	370	375	380	385	385	390	395	400	405	410

Набор высоты: (РЛЭ, раздел 4.3.)

4.3.1. Общие указания

<...>

(2) Набор высоты производить на номинальном режиме работы двигателей.

<...>

(6) Действия экипажа при наборе высоты

КВС	2/П	Б/И
	На высоте перехода: «ВЫСОТА ПЕРЕХОДА»	
«УСТАНОВИТЬ ДАВЛЕНИЕ 760»		
устанавливает на высотомерах давление 760 мм рт.ст. (1013 мбар)	устанавливает на высотомерах давление 760 мм рт.ст.	устанавливает на высотомерах давление 760 мм рт.ст.
Выдерживает заданный режим набора высоты	Ведёт командную радиосвязь Докладывает диспетчеру о пересечении высоты перехода	
<...>	<...>	<...>

4.3.3. Режимы наборы высоты:

(I) В соответствии с расчётом полёта, см. пункт 3.1.3, набор высоты рекомендуется выполнять:

- в режиме МД (максимальная дальность) на приборной скорости 550 км/ч до числа М, равного 0.8, и далее на числе М, равном 0.8.
- в режиме МКр (крейсерский?) на приборной скорости 575 км/ч до числа М, равного 0.85, и далее на числе М, равном 0.85.

Примечания: 1. В исключительных случаях разрешается использование режима работы двигателей выше номинального (до взлётно включительно) при непрерывной работе не более 15 мин.

2. <...>

3. При необходимости разворота после взлёта на курс следования с целью экономии топлива набор высоты рекомендуется выполнять на приборной скорости 450 км/ч, после окончания разворота произвести разгон самолёта до рекомендуемой скорости набора высоты.

4. Для обеспечения набора высоты на заданном рубеже или по требованию УВД разрешается уменьшать скорость набора высоты до 500 км/ч с переходом на число М, равное 0,78 — 0,8.

Крейсерский полёт (РЛЭ, раздел 4.4.)

4.4.1. Общие указания

<...>

(3) Не допускается производить горизонтальный полёт:

<...>

- на режиме двигателей выше номинального.

Примечание. В исключительных случаях разрешается использование режима работы двигателей выше номинального (до взлётно включительно) при непрерывной работе не более 15 мин.

Снижение (РЛЭ, раздел 4.5.)

4.5.2. Режимы снижения

- (1) Снижение в режиме МД рекомендуется производить в на числе М, равном 0.8, до достижения приборной скорости 500 км/ч, далее на приборной скорости 500 км/ч
- (2) Снижение в режиме МКр рекомендуется производить в на числе М, равном 0.85, до достижения приборной скорости 575 км/ч, далее на приборной скорости 575 км/ч.
При снижении в режиме МКр средние интерцепторы отклонять на угол 45° в диапазоне высот от 7000 м до 3000 м.
При необходимости для коррекции в процессе снижения разрешается использовать средние интерцепторы в любом диапазоне высот и скоростей.
- (3) <...>
Дистанция, потребная для уменьшения скорости самолёта на 100 км/ч в горизонтальном полёте после уборки РУД в положение МАЛЫЙ ГАЗ (в диапазоне высот от 3000 м до высоты круга), составляет 6 км при начальной скорости 600 км/ч и 5 км — при 500 км/ч.
- (4) В диапазоне высот от высоты перехода до высоты круга выдерживать вертикальную скорость снижения не более 10 м/с. <...> К моменту достижения высоты круга вертикальная скорость должна быть уменьшена до 0. Экипажу осуществлять контроль за выдерживанием высоты полёта при заходе на посадку по радиовысотомерам.

<...>

КВС	2/П	Б/И
- при достижении высоты круга плавно переводит самолёт в режим горизонтального полёта <...>		
- на высоте круга на скорости 400 км/ч стабилизирует самолёт по тангажу. <...>	- при пролёте траверза ДПРМ включает секундомер: «ТРАВЕРЗ ДПРМ, БОКОВОЕ ... КМ» - при заходе по кратчайшему пути «УДАЛЕНИЕ ... КМ»	
- «КОНТРОЛЬ ПО КАРТЕ»		
- отвечает на пункты карты	<...>	<...>
- выдерживает скорость не менее 370 км/ч	- определяет начало третьего разворота: «ТРЕТИЙ РАЗВОРОТ»	
- выполняет третий разворот с креном не более 25° и скоростью не менее 370 км/ч	- докладывает диспетчеру круга о начале третьего разворота - контролирует выход самолёта на заданный курс - определяет начало четвёртого разворота: «ЧЕТВЁРТЫЙ РАЗВОРОТ»	
- выполняет четвёртый разворот с креном не более 25° и скоростью не менее 370 км/ч - выдерживает заданную высоту - величиной крена корректирует вывод самолёта на ось ВПП - управляет режимом работы двигателей или даёт команды Б/И: «РЕЖИМ ...»	- докладывает диспетчеру круга о начале четвёртого разворота - помогает КВС в пилотировании - докладывает диспетчеру круга курс и высоту полёта - при подходе к ТВГ: «ДО ТОЧКИ ВХОДА В ГЛИССАДУ ... КМ»	
- на удалении не менее 6 км от ТВГ: «ШАССИ ВЫПУСТИТЬ»		
	- переводит кран шасси в положение ВЫПУСК - контролирует процесс выпуска - после загорания последней зелёной сигнальной лампы на табло выпущенного положения шасси: «ШАССИ ВЫПУЩЕНО»	
- приступает к уменьшению скорости - при скорости 370 км/ч : «ЗАКРЫЛКИ 28°»		
	- устанавливает рукоятку управления закрылками в положение 28° <...>	
- на скорости 340 км/ч выпускает фары		
<...> - выдерживает скорость 280 — 300 км/ч		
	- при пролёте ТВГ: «ВХОД В ГЛИССАДУ, СНИЖЕНИЕ ... м/с»	
- после входа в глиссаду на снижении: «ЗАКРЫЛКИ 45°» или «ЗАКРЫЛКИ 36°»		
- устанавливает скорость захода на посадку	- переставляет рукоятку управления закрылками в положение 45° или 36° <...>	

Посадка (РЛЭ, разделы 3.1.8, 4.7.)

3.1.8.4. Скорости захода на посадку в зависимости от посадочной массы и угла отклонения закрылков (предкрылки выпущены)

Угол отклонения закрылков, град.			0	15	28	36	45
Посадочная масса, т	60 - 62	Скорость захода на посадку, V _{зп} , км/ч	295	250	240	235	230
	62 - 64		300	255	245	240	235
	64 - 66		305	260	250	240	240
	66 - 68		310	265	250	245	245
	68 - 70		315	270	255	250	245
	70 - 72		320	275	260	255	250
	72 - 74		325	275	265	255	255
	74 - 76		330	280	265	260	255
	76 - 78		335	285	270	265	260
	78 - 80		340	290	275	265	265
	80 - 82		340	290	275	270	-
	82 - 84		345	295	280	275	-
	84 - 86		350	300	285	275	-
	86 - 88		355	300	285	280	-
	88 - 90		360	305	290	285	-

4.7.1. Техника посадки

<...>

- (2) Пролёт входного торца ВПП и дальнейший полёт до высоты 6...4 м производить по продолженной глиссаде. Расчёт места приземления должен быть таким, чтобы в момент касания боковые отклонения самолёта от оси ВПП не превышали ¼ ширины ВПП, а вектор путевой скорости был направлен параллельно оси ВПП или в сторону оси ВПП <...>

<...>

- (4) На высоте 6...4 м уменьшить режим работающих двигателей до малого газа и начать выравнивание. К концу выравнивания рулём высоты предупредить увеличение угла тангажа и произвести приземление, не допуская выдерживания и взмывания самолёта, удлинняющих посадочную дистанцию.
- (5) При правильном пилотировании приземление происходит в расчётной зоне на удалении 300...600 м от входного торца ВПП со скоростью на 5...10 км/ч меньше скорости захода и вертикальной скоростью 0,5...0,1 м/с.
- (6) Включение реверса (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС) производить:
- в момент касания, если самолёт движется параллельно оси ВПП;
 - на пробеге, после устранения угла упреждения, вывода самолёта на траекторию движения, параллельную оси ВПП и опускания самолёта на переднюю опору, если самолёт приземлился под углом к оси ВПП.

<...>

- (9) Приступить к торможению на скорости не более максимальной, см. пункт 2.5.4.1.
- (10) <...> На скорости 180-160 км/ч выключить противообледенители ЗАСЛОНКИ ОБОГРЕВА СТАБИЛ И КРЫЛА, ПРЕДКР и сигнализатор обледенения.
- (11) <...> на скорости не менее 120 км/ч (100 км/ч **) выключить реверс тяги (включить МАЛЫЙ РЕВЕРС*).
- (12) При необходимости (посадка на скользкую ВПП, отказ тормозов, малая длина ВПП и т.д.) разрешается использовать максимальную тягу реверса вплоть до полной остановки.

<...>

- (16) При посадке ночью по окончании пробега переключатели СВЕТ ФАР установить в положение РУЛЕЖНЫЙ.
- (17) После окончания пробега <...> Б/И перекачивает остатки топлива из баков №3 в баки №2. При остатке в баках №3 3 т топлива и менее перекачивает всё топливо в баки №2, а при остатке топлива в баках №3 более 3 т в баках №2 после перекачки должно быть 3 т топлива. Перекачивает топливо из бака №4 в баки №2, запускает ВСУ (при необходимости) <...>

<...>

- (19) Выключить противообледенители двигателей, обогрев стёкол, выключить двигатель <...>.

Разное

3.1.12.3. Перевод километров в час в узлы и километров в мили (приводится с сокращениями)

км/ч (км)	0	100	200	300	400	500	600	700	800	900
	Узлы (морские мили)									
0	0	53,9	107,8	161,7	215,6	269,5	323,4	377,3	431,2	485,1
5	2,7	56,6	110,5	164,4	218,3	272,2	326,1	380,0	433,9	487,8
10	5,4	59,3	113,2	167,1	221,0	274,9	328,8	382,7	436,6	490,5
15	8,1	62,0	115,9	169,8	223,7	277,6	331,5	385,4	439,3	493,2
20	10,8	64,7	118,6	172,5	226,4	280,3	334,2	388,1	442,0	495,9
25	13,5	67,4	121,3	175,2	229,1	283,0	336,9	390,8	444,7	498,6
30	16,2	70,1	124,0	177,9	231,8	285,7	339,6	393,5	447,4	501,3
35	18,9	72,8	126,7	180,6	234,5	288,4	342,3	396,2	450,1	504,0
40	21,6	75,5	129,4	183,3	237,2	291,1	345,0	398,9	452,8	506,7
45	24,3	78,2	132,1	186,0	239,9	293,8	347,7	401,6	455,5	509,4
50	27,0	80,8	134,7	188,6	242,6	296,5	350,4	404,2	458,1	512,0
55	29,6	83,5	137,4	191,3	245,2	299,1	353,0	406,9	460,8	514,7
60	32,3	86,2	140,1	194,0	247,9	301,8	355,7	409,6	463,5	517,4
65	35,0	88,9	142,8	196,7	250,6	304,5	358,4	412,3	466,2	520,1
70	37,7	91,6	145,5	199,4	253,3	307,2	361,1	415,0	468,9	522,8
75	40,4	94,3	148,2	202,1	256,0	309,9	363,8	417,7	471,6	525,5
80	43,1	97,0	150,9	204,8	258,7	312,6	366,5	420,4	474,3	528,2
85	45,8	99,7	153,6	207,5	261,4	315,3	369,2	423,1	477,0	530,9
90	48,5	102,4	156,3	210,2	264,1	318,0	371,9	425,8	479,7	533,6
95	51,2	105,1	159,0	212,9	266,8	320,7	374,6	428,5	482,4	536,3

3.1.12.4. Перевод метров в футы

Метры (единицы)	Футы	Метры (десятки)	Футы	Метры (сотни)	Футы	Метры (тысячи)	Футы
1	3,2808	10	33	100	328	1000	3 281
2	7	20	66	200	656	2000	6 562
3	10	30	98	300	984	3000	9 842
4	13	40	131	400	1 312	4000	13 123
5	16	50	164	500	1 640	5000	16 404
6	20	60	197	600	1 968	6000	19 685
7	23	70	230	700	2 297	7000	22 966
8	26	80	262	800	2 625	8000	26 246
9	30	90	295	900	2 953	9000	29 527
						10 000	32 808
						11 000	36 089
						12 000	39 370
						13 000	42 650

3.1.12.5. Перевод футов в метры

Футы	Метры	Футы	Метры	Футы	Метры	Футы	Метры
1	0,3048	100	30	10 000	3 048	28 000	8 534
2	0,6	200	61	11 000	3 353	29 000	8 839
3	0,9	300	91	12 000	3 658	30 000	9 144
4	1,2	400	122	13 000	3 962	31 000	9 449
5	1,5	500	152	14 000	4 267	32 000	9 754
6	1,8	600	183	15 000	4 572	33 000	10 058
7	2,1	700	213	16 000	4 877	34 000	10 363
8	2,4	800	244	17 000	5 182	35 000	10 668
9	2,7	900	274	18 000	5 486	36 000	10 973
10	3	1 000	305	19 000	5 791	37 000	11 278
20	6	2 000	610	20 000	6 096	38 000	11 582
30	9	3 000	914	21 000	6 401	39 000	11 887
40	12	4 000	1 219	22 000	6 706	40 000	12 192
50	15	5 000	1 524	23 000	7 010	41 000	12 497
60	18	6 000	1 829	24 000	7 315	42 000	12 802
70	21	7 000	2 134	25 000	7 620		
80	24	8 000	2 438	26 000	7 925		
90	27	9 000	2 743	27 000	8 230		