

Раздел 3

ЭКСПЛУАТАЦИЯ В АВАРИЙНЫХ УСЛОВИЯХ

О Г Л А В Л Е Н И Е

3.1. Действия экипажа при возникновении пожара на самолете.....	3.3
3.1.0. Общие указания.....	3.3
3.1.1. Пожар на одной из силовых установок.....	3.3
3.1.2. Действия экипажа, предпринимаемые в первую очередь.....	3.3
3.1.3. Действия экипажа, предпринимаемые во вторую очередь.....	3.4
3.1.4. Повторное возникновение пожара.....	3.4
3.1.5. Пожар в кабине экипажа.....	3.4
3.1.6. Пожар в багажных помещениях.....	3.5
3.1.7. Пожар в самолете на земле.....	3.5
3.2 Разгерметизация кабин.....	3.5
3.3 Экстренное снижение.....	3.6
3.4. Техника выполнения аварийной посадки на сушу.....	3.6
3.4.1. Вынужденная посадка вне аэродрома и покидание самолета членами экипажа и пассажирами.....	3.6
3.4.2. Посадка самолета с невыпущенной передней ногой шасси...	3.9
3.4.3. Посадка самолета на одну ногу главного шасси и переднюю ногу.....	3.9
3.4.4. Посадка на фюзеляж.....	3.9
3.5. Вынужденная посадка самолета на воду.....	3.10
3.6. Отказ двух двигателей.....	3.14
3.7. Заход на посадку и посадка с двумя неработающими двигателями..	3.15
3.8. Посадка с весом, превышающим максимальный посадочный.....	3.16
3.9. Посадка с невыпущенным передним крылом.....	3.17

3.1. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ ПОЖАРА НА САМОЛЕТЕ

3.1.0. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

Во всех случаях по докладу бортинженера или любого из членов экипажа: «Пожар... (место)» командиру корабля выполнить экстренное снижение и принять решение о дальнейшем выполнении полета в зависимости от обстановки. Действия экипажа должны быть направлены на сохранение жизни пассажиров.

Если пожар обнаружен визуально или по сообщению с земли, остановите соответствующий двигатель или ВСУ и, не ожидая загорания табло «Пожар» и сигнальной лампы-кнопки, включите нажатием на соответствующую лампу-кнопку 1 очередь огнетушителей, а если необходимо, и последующие очереди с интервалом не менее 10 сек между очередями.

Действия экипажа независимо от места возникновения пожара (в мотогондоле, внутри двигателя или в отсеке ВСУ) одинаковы.

3.1.1. ПОЖАР НА ОДНОЙ ИЗ СИЛОВЫХ УСТАНОВОК

Горит табло «Пожар» и горит красная лампа-кнопка, указывающая место пожара. Автоматически включается 1 очередь огнетушителей, при этом на панели бортинженера загорается желтая лампа срабатывания огнетушителей 1 очереди.

При обнаружении пожара визуально члену экипажа, обнаружившему пожар, доложить командиру корабля о возникновении пожара.

3.1.2. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ

- (1) Переведите РУД загоревшегося двигателя (мотогондолы) в положение «МАЛЫЙ ГАЗ», а рычаг останова – в положение «ОСТАНОВ». В случае пожара на ВСУ нажмите кнопку «СТОП» двигателя ВСУ.
- (2) Закройте перекрывной топливный кран загоревшегося двигателя (мотогондолы).
- (3) Закройте кран отбора воздуха на наддув кабины от остановленного двигателя и выключите его генератор.
- (4) Если табло «ПОЖАР» продолжает гореть через 10 сек после срабатывания 1 очереди, нажмите кнопку включения II очереди. При этом загорится желтая лампа срабатывания огнетушителей II очереди. Одновременно снизьте скорость полета самолета до минимально-допустимой и приступите к снижению до минимальной по условиям погоды и рельефа местности безопасной высоты.
- (5) Если через 10 сек после включения II очереди огнетушителей табло «ПОЖАР» продолжает гореть, нажмите кнопку включения III очереди огнетушителей. При этом загорится желтая лампа срабатывания огнетушителей III очереди.

- (6) Если израсходованы все бортовые средства пожаротушения не локализовался, не теряйте времени, немедленно произведите вынужденную посадку.

3.1.3. ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА, ПРЕДПРИНИМАЕМЫЕ ВО ВТОРУЮ ОЧЕРЕДЬ

- (1) Если табло «ПОЖАР» прогасло, не ранее чем через 20 сек после загорания желтой лампы последней включенной очереди огнетушителей выключите и снова включите выключатель «ПИТАНИЕ». При этом должна погаснуть лампа-кнопка.
- (2) Выключите противообледенитель ВНА горевшего двигателя.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЯ, НА КОТОРОМ (ИЛИ В ГОНДОЛЕ КОТОРОГО) ПРОИЗОШЕЛ ПОЖАР, НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ.

3.1.4. ПОВТОРНОЕ ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПОЖАРА

При повторном возникновении пожара (при израсходованной 1 очереди огнетушителей) в гондоле (или двигателе), где пожар был потушен, или в другой гондоле автоматического включения огнетушителей не произойдет. В этом случае при загорании сигнальной лампы-кнопки и табло «ПОЖАР» поочередно с интервалом 10 сек нажмите кнопки включения следующих неизрасходованных очередей огнетушителей.

3.1.5. ПОЖАР В КАБИНЕ ЭКИПАЖА

- (1) При возникновении пожара в кабине экипажа или в пассажирском салоне, член экипажа, обнаруживший пожар, должен приступить к его ликвидации, доложив о пожаре командиру корабля. Для ликвидации пожара используйте ближайший переносной огнетушитель.
- (2) При загорании обшивки кресел, портьер, занавесок, ковров и т.д., вызванном неаккуратным обращением пассажиров с огнем, места очага пожара тушите мокрой тряпкой, а при значительных очагах – переносным огнетушителем.
- (3) В крайних случаях из условий допустимой центровки разрешается производить перемещение из одного салона в другой не более 10 пассажиров. Центровку контролирует командир корабля и дает необходимые указания бортпроводникам.
- (4) Экипажу не допускать возникновения паники среди пассажиров, руководство обеспечьте через радиоузел и бортпроводников.
- (5) Если пожар не ликвидирован в полете, то после посадки самолета используйте все аварийные средства для эвакуации пассажиров из самолета и отвода их на безопасное расстояние.

3.1.6. ПОЖАР В БАГАЖНЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ

При появлении дыма в багажных помещениях определенной концентрации загораются красные сигнальные лампы соответственно наименованию багажного помещения «ПЕРЕДНИЙ», «ЗАДНИЙ».

- (1) При появлении дыма в переднем багажном помещении штурману:

- включите освещение багажного помещения;
- откиньте ковры между креслами и в кухне для подхода к крышкам люков, обеспечивающих доступ в багажное помещение (люки расположены: первый между 8-10 рядами кресел, второй в кухне, третий между 12-13 рядами кресел).

Перед открытием соответствующего люка подготовьте огнетушители. После открытия люка устраните причину дымообразования и, если необходимо, примените огнетушители.

- (2) При появлении дыма в заднем багажном помещении:

- включите освещение багажного помещения;
- подготовьте огнетушители;
- проникните в задне багажное помещение через дверь в пассажирском салоне и устраните причину дымообразования и, если необходимо, примените огнетушители.

- (3) Аналогичные вышеуказанным действия предпринимаются экипажем и в случае проникновения дыма из багажных помещений в пассажирские салоны.

3.1.7. ПОЖАР В САМОЛЕТЕ НА ЗЕМЛЕ

При возникновении пожара в самолете на земле:

- эвакуируйте пассажиров из самолета на безопасное расстояние используя все аварийные средства.
- действия экипажа по ликвидации пожара в самолете те же, что и в полете, и выполняются в той же последовательности, при этом, кроме бортовых средств, используйте находящиеся в наличии аэродромные средства пожаротушения.

3.2. РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ КАБИН

Действия экипажа при разгерметизации кабин изложены в п.4.3.16.

3.3. ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ

- (1) После принятия решения об экстренном снижении, переведите двигатели на режим малого газа и сохраняя неизменное число M выведите самолет на программу экстренного снижения.
Программа экстренного снижения совпадает с программой разгона-набора высоты (см. рис. 5.4.1.1).
Второму пилоту в начале снижения:
 - (а) предупредить диспетчера о начале экстренного снижения и доложить ему высоту предполагаемого выхода из снижения;
 - (б) включить сигнал «Авария» ответчика СОМ;
 - (в) по возможности информировать пассажиров о выполнении экстренного снижения.
- (2) На числе $M = 1,0 - 1,05$ включить балансировочную перекачку топлива из бака № 8 в передний бак. По достижении высоты 5000 м начать вывод самолета из снижения так, чтобы на высоте 4200 м перевести самолет в режим горизонтального полета и принять решение о дальнейшем продолжении полета или выполнения посадки на ближайшем аэродроме.
Время снижения с высоты 16000 – 17000 м составляет около 7,5 минут.
Дальнейшая балансировочная перекачка топлива выполняется с контролем допустимых центровок при использовании графика контроля центровки.

3.4. ТЕХНИКА ВЫПОЛНЕНИЯ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКИ НА СУШУ

1. Общие указания

- (а) Во всех случаях выполнения аварийной посадки на сушу, в том числе и вне аэродрома, посадку производить с выпущенным шасси и ПК. Если невозможно выпустить шасси полностью, выпустите две или хотя бы одну ногу шасси.
- (б) Перед посадкой по возможности уменьшить полетный вес до остатка топлива 10 т.
ВНИМАНИЕ! При необходимости захода на посадку в условиях полета по приборам или при полете ночью решение о количестве оставляемого в баках топлива к моменту посадки принимает командир корабля.
- (в) После снижения до истинной высоты 400 м разгерметизировать кабину самолета, для чего выключить наддув и включить выключатель аварийной разгерметизации.
Открыть форточки пилотской кабины и аварийные выходы.
- (г) Перед заходом на посадку выключить все ненужные для аварийной посадки потребители электроэнергии.
- (д) После приземления выпустить тормозной парашют.

3.4.1. ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА ВНЕ АЭРОДРОМА И ПОКИДАНИЕ САМОЛЕТА ЧЛЕНАМИ ЭКИПАЖА И ПАССАЖИРАМИ

- (1) Командиру корабля (первому пилоту):
 - сообщите по радио службе движения ближайшего аэропорта причину вынужденной посадки и координаты предполагаемого места приземления;

- предупредите бортпроводников, а через них – пассажиров о посадке вне аэродрома;
 - подайте команду второму пилоту «ВКЛЮЧИТЕ СИГНАЛ БЕДСТВИЯ»;
 - включите аварийное освещение (при посадке ночью);
 - посадку производите на минимально-допустимой скорости (с максимальным посадочным углом);
 - на высоте выдерживания, перед приземлением, подайте команду бортинженеру: «ОСТАНОВИТЬ ДВИГАТЕЛИ И ЗАКРЫТЬ ПЕРЕКРЫВНЫЕ (ПОЖАРНЫЕ) КРАНЫ»;
 - примените аварийные тормоза, удерживая самолет от опускания носа, выпустите тормозной парашют;
 - в случае угрозы столкновения с препятствиями подайте команду «ОБЕСТОЧИТЬ САМОЛЕТ»;
 - после остановки самолета примите меры к быстрой эвакуации пассажиров из самолета, используя аварийно-спасательное оборудование;
 - подайте команду членам экипажа и бортпроводникам действовать по схеме, указанной на рис. 3.4.-1;
 - откройте переднюю входную дверь и приведите в действие надувной трап.
- (2) Второму пилоту:
- включите транспаранты «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»;
 - после остановки самолета откройте переднюю служебную дверь и приведите в действие надувной трап.
- (3) Бортовому инженеру:
- на высоте 400 м сбавьте избыточное давление в салонах;
 - остановите двигатели (по команде командира корабля) и закройте перекрывные (пожарные) краны;
 - выключите после остановки самолета аккумуляторы (при посадке днем).
- (4) Бортпроводникам:
- откройте и привяжите в открытом положении дверь из кабины экипажа в пассажирскую кабину;
 - проверьте, все ли пассажиры привязаны ремнями;
 - проинструктируйте пассажиров о мерах безопасности (см. рис. 3.5.-1);
 - примите меры для защиты детей от возможных ударов во время посадки;
 - откройте двери служебных аварийных выходов заднего салона для покидания самолета пассажирами после посадки;
 - приведите в действие надувной трап и спасательные канаты;
 - перед высадкой пассажиров объявите им о необходимости освободиться от острых предметов, снять очки, обувь на высоком каблуке, объясните как спускаться по трапу;
 - после высадки пассажиров отведите их на безопасное расстояние от самолета на случай пожара.
- (5) Штурману:
- включите сигнал «БЕДСТВИЕ» (по команде командира);
 - откройте заднюю входную дверь и приведите в действие надувной трап.

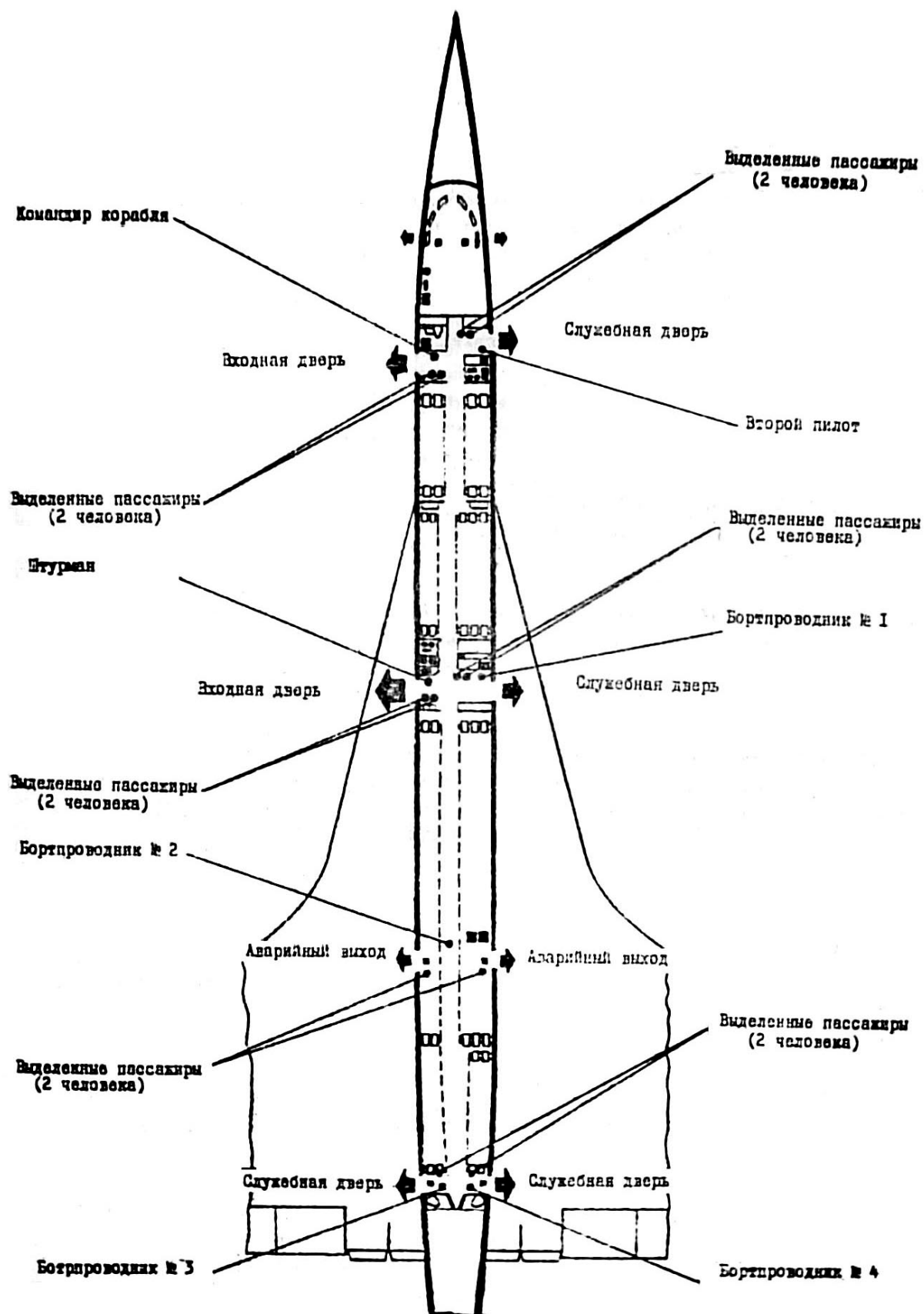


Рис. 3.4.-1. СХЕМА ЭВАКУАЦИИ ПассажиРОВ И ЭКИПАЖА ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ НА СУШУ

3.4.2 ПОСАДКА САМОЛЕТА С НЕВЫПУЩЕННОЙ ПЕРЕДНЕЙ НОГОЙ ШАССИ

- (а) Посадку с невыпущенной передней ногой шасси производить на бетонированную ВПП:
 - Перед посадкой необходимо:
 - создать центровку 42%
 - отклонить ОНФ на 11° .
- (б) Посадку и торможение производить как при нормальной посадке. После касания самолета поставить переключатель ОНФ в положение «Подъем». При достижении скорости примерно 200 км/час прекратить торможение, плавно опустить нос фюзеляжа на ВПП, не ожидая его самопроизвольного резкого опускания после потери эффективности элевонов.
- (в) Перед опусканием носа остановить двигатели и выключить генераторы.
- (г) После опускания носа фюзеляжа применить аварийное торможение.

3.4.3 ПОСАДКА САМОЛЕТА НА ОДНУ НОГУ ГЛАВНОГО ШАССИ И ПЕРЕДНЮЮ НОГУ

- (а) Перед посадкой необходимо:
 - включить обдув тормозов шасси;
 - отклонить ОНФ на 11° .
- (б) Посадку производить только на бетонированную ВПП между осевой линией и обочиной ВПП в сторону исправной ноги.
- (в) Приземление произвести с небольшим креном (около 2°) в сторону исправной ноги. После касания поставить переключатель ОНФ в положение «Подъем».
- (г) После приземления выпустить тормозной парашют, опустить самолет на переднюю ногу, выключить генераторы, остановить двигатели и закрыть пожарные краны; отклонить штурвал в сторону исправной ноги и удерживать самолет от сваливания на крыло.
- (д) В поцессе пробега, в момент сваливания самолета на крыло, затормозить аварийным тормозом колеса выпущенной ноги.

3.4.4 ПОСАДКА НА ФЮЗЕЛЯЖ

- (а) Посадку на фюзеляж производить только на грунт. ОНФ отклонен на 11° .
- (б) Заход на посадку и полет по прямой после четвертого разворота выполнять как и в нормальном полете. При выполнении посадки учесть уменьшение лобового сопротивления за счет убранного шасси. Перед приземлением бортинженеру по команде командира корабля остановить двигатели, выключить генераторы и закрыть пожарные краны.
- (в) При посадке на фюзеляж автоматически включаются все три очереди огнетушителей для предотвращения возникновения пожара.
- (г) После остановки самолета выключить аккумуляторы, покинуть самолет через двери и аварийные люки, а в случае возникновения пожара на самолете и ранения людей принять меры по оказанию помощи пострадавшим и ликвидации пожара.

3.5. ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА САМОЛЕТА НА ВОДУ

- (1) Посадку производите с убраннным шасси, опущенными элевонами, выпущенными передними крыльями и отклоненным вниз носком фюзеляжа.
- (2) Командиру корабля:
 - сообщите по радио службе движения ближайшего аэропорта причину вынужденной посадки и координаты предполагаемого места приводнения;
 - предупредите членов экипажа, бортпроводников, а бортпроводники – пассажиров о посадке на воду; надеть всем спасательные жилеты, жилеты внутри самолета не надувать;
 - включить аварийное освещение (при посадке ночью);
 - при наличии наката (зыби) на поверхности воды при ветре менее 10 м/сек посадку производить вдоль гребня наката независимо от направления ветра; при ветре более 10 м/сек – против ветра на восходящий склон волны; в лунную ночь – по направлению к луне;
 - посадку производите на минимально-допустимой скорости, все внимание сосредоточив на определении высоты начала выравнивания самолета перед приводнением, не допуская удара его о воду или потери скорости;
 - на высоте выдерживания, перед приводнением, дайте команду бортинженеру: «ОСТАНОВИТЬ ДВИГАТЕЛИ И ЗАКРЫТЬ ПЕРЕКРЫВНЫЕ (ПОЖАРНЫЕ) КРАНЫ»;
 - после приводнения оцените положение самолета на воде и подайте команду членам экипажа и бортпроводникам на открытие дверей и люков, действуя по схеме, рис. 3.5-2;
 - примите меры к быстрой эвакуации пассажиров, не допуская скопления их в одном месте (во избежание опасных наклонов самолета);
 - дайте указания отвести плоты с пассажирами на расстояние 50-100 м.
- (3) Второму пилоту:
 - включите транспаранты: «НЕ КУРИТЬ», «ЗАСТЕГНУТЬ РЕМНИ»;
 - после приводнения самолета окажите помощь командиру корабля в организации эвакуации пассажиров;
 - откройте служебные двери правого борта;
 - опустите на воду (с помощью пассажиров) надувные плоты, расположенные в первом и втором гардеробах;
 - перейдите после посадки пассажиров на один из плотов.
- (4) Бортовому инженеру:
 - стравите избыточное давление в салонах на высоте не более 1500 м;
 - остановите двигатели (по команде командира корабля) и закройте перекрывные (пожарные) краны;
 - выключите (после остановки самолета) аккумуляторы (при посадке дном);

- перейдите после посадки пассажиров на один из плотов.
- (5) Бортпроводникам:
- откройте и привяжите в открытом положении дверь из кабины экипажа в пассажирскую кабину;
 - проверьте, все ли пассажиры надели спасательные жилеты и привязались ремнями;
 - проинструктируйте пассажиров о мерах безопасности (см. рис. 3.5-2);
 - примите меры для защиты детей от возможных ударов во время приводнения.
- (6) Штурману:
- включите выключатель «БЕДСТВИЕ» (по команде командира корабля);
 - откройте аварийные люки правого и левого борта, выбросьте наружу спасательные каналы;
 - спустите на воду (с помощью пассажиров) надувные плоты, расположенные в пассажирском салоне, у аварийных люков.
- (7) Члены экипажа и бортпроводники после эвакуации пассажиров передайте на надувные плоты аварийные упаковки, радиомаяки, контейнеры с продовольствием и питьевой водой.

ПРИБЯВНОЙ РЕМЕНЬ КРЕСЛА

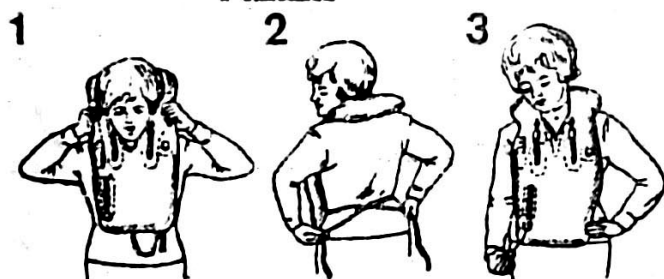


СПАСАТЕЛЬНЫЙ ЖИЛЕТ



ПОЛЬЗОВАНИЕ СПАСАТЕЛЬНЫМ ЖИЛЕТОМ

В САМОЛЁТЕ



Наденьте жилет через голову так, чтобы баллончик с углекислотой был снаружи.

Пропустите тесьму назад, перекрестите её на талии, перенесите концы тесьмы вперед и завяжите под жилетом.

После покидания самолёта надуйте жилет, для чего резко потяните за болтачок пусковой головки баллончика.

ВНЕ САМОЛЁТА



При необходимости подуть жилет используйте клапаны поддува.

Ночью включите сигнальную лампочку, для чего необходимо дернуть за шнур и выдернуть пробки на батарейках.



РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПОЗА ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ САМОЛЁТА НА СУШУ И НА ВОДУ.

СНИМИТЕ ПРИ АВАРИЙНОЙ ПОСАДКЕ



Рис. 3.5-1. РЕКОМЕНДАЦИИ ПАССАЖИРАМ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ САМОЛЁТА НА СУШУ И НА ВОДУ

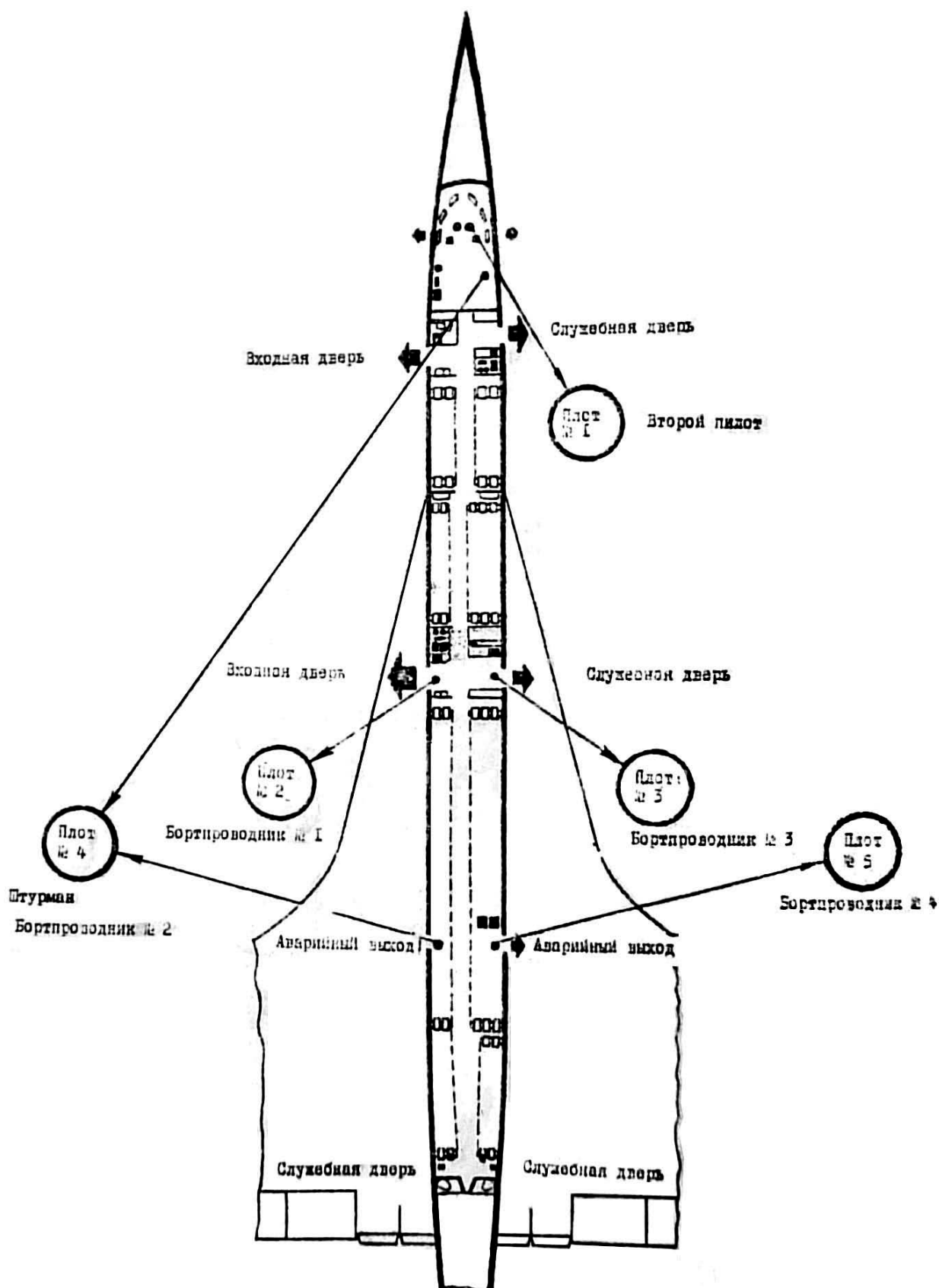


Рис. 3.5-2. СХЕМА ЭВАКУАЦИИ ПАССАЖИРОВ И ЭКИПАЖА ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ПОСАДКЕ НА ВОДУ

3.6. ОТКАЗ ДВУХ ДВИГАТЕЛЕЙ

- (1) При отказе двух двигателей необходимо:
 - удерживать самолет от разворота и крена;
 - выключить поочередно отказавшие двигатели, закрыть их пожарные краны, открыть краны перекрестного питания всех четырех двигателей и выключить генераторы отказавших двигателей;
 - закрыть краны отбора воздуха отказавших двигателей;
 - убедиться в нормальной работе насосов перекачки по давлению в коллекторах перекачки ($0,2 \pm 2 \text{ кг/см}^2$);
 - снизиться по программе разгон-набора (см. рис. 5.4.1.1) при $\alpha_{\text{в}} = 72^\circ$ работающих двигателей и выдерживать скорость по ИВР, соответствующую программе разгона-набора до стабилизации самолета в горизонтальном полете.
- (2) Дальнейший полет выполнять на высоте ближайшего нижнего эшелона. Следовать на ближайший аэродром (Практические потолки и километровые расходы см. рис. 5.4.3.4).
- (3) В случае необходимости полета на высоте, превышающей практический потолок на $\alpha_{\text{в}} = 72^\circ$ – включить максимальный режим.
- (4) При отказе двух двигателей с одной стороны в дополнение к перечисленному выше:
 - (а) Включить систему аварийного перепуска топлива через ТРЖ с соответствующей стороны.
 - (б) При необходимости выравнивания расхода топлива с левой и правой сторон допускается выключение двух струйных насосов и двух насосов ЭНЦ-321М.
 - (в) На высоте 3000 м запустить ВСУ и включить ТНУ:
 - при отказе 1-го и 2-го двигателей ТНУ 2-й гидросистемы;
 - при отказе 3-го и 4-го двигателей ТНУ 4-й гидросистемы;
 - иметь ввиду, что при резких переключениях штурвала и педалей возможны провалы давлений в гидросистемах с пониженной производительностью до величины ниже загорания сигнальной лампы в гидросистеме.

ПРИМЕЧАНИЕ. На самолетах Ту-144Д включение ТНУ производится автоматически при включении отбора воздуха от ВСУ.

 - (г) При отказе 1-го и 2-го двигателей шасси выпускать от аварийной системы.

3.7. ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА С ДВУМЯ НЕРАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ

- (1) Выход на аэродром посадки выполняйте и «Прямой» или по «Коробочке» в зависимости от направления выхода на аэродром.
- (2) При заходе на посадку с прямой необходимо:
Командиру корабля:
 - при подлете к аэродрому на высоте 2000 м, на удалении 30 км затормозить самолет и на скорости не более 400 км/час дать команду выпустить переднее крыло, шасси и отклонить носок фюзеляжа на 17°, после чего сбалансировать самолет. Установить взлетный режим работы внутреннему работающему двигателю (УПРТ-82).

ПРИМЕЧАНИЕ. При отказе двух двигателей с левой стороны выпуск шасси и торможение производить аварийно, при отказе с правой стороны – нормально.

 - скорость полета по глиссаде определяйте по рис. 5.5.1.1;
 - проход ДПРМ, ВПРМ выполнять как и в нормальном полете;
 - выравнивание начинайте на высоте 10 м с одновременным дроселированием двигателей до режима «малый газ»;
 - после касания колес ВПП дать команду выпустить тормозной парашют и приступить к торможению самолета тормозами колес. При отказе правых двигателей направление движения самолета выдерживать основными тормозами.
- (3) При заходе на посадку методом «БОЛЬШАЯ КОРОБОЧКА» выпуск шасси, отклонение ОНФ и выпуск переднего крыла производить как и в нормальном полете, при этом скорость полета по кругу выдерживать 350 км/час, остальные действия, как и при заходе с прямой.

Второму пилоту:

- выполнять команды командира корабля и помогать ему в технике пилотирования.

3.8 ПОСАДКА С ВЕСОМ, ПРЕВЫШАЮЩИМ МАКСИМАЛЬНЫЙ ПОСАДОЧНЫЙ

- (1) Посадку с весом, превышающим максимальный посадочный, разрешается производить в исключительных случаях и только на бетонированную полосу.
- (2) Посадка с повышенным посадочным весом по технике пилотирования не отличается от посадки с нормальным весом.
- (3) При заходе на посадку снижение по глиссаде выполняйте на скорости определенной по графику, рис. 5.5.1.0.
Пролет входной кромки ВПП производите на высоте не более 15 м. На высоте 10 м начните выравнивание самолета с одновременным плавным дроселированием двигателей.
- (4) При посадке вертикальные скорости касания старайтесь по возможности уменьшить, увеличив участок выдерживания.
- (5) После приземления, на пробеге, выпустите тормозной парашют и примените основные тормоза.
- (6) После посадки должен быть произведен осмотр самолета представителями Поставщика и эксплуатирующей организации:
 - фюзеляжа – на отсутствие остаточных деформаций;
 - колес, тормозов и пневматиков – для определения пригодности к дальнейшей эксплуатации.

3.9 ПОСАДКА С НЕВЫПУЩЕННЫМ ПЕРЕДНИМ КРЫЛОМ

- (1) Полет по кругу выполняйте на $V_{пр.} = 400$ км/час.
- (2) Заход на посадку выполняйте на скорости $V_{пр.} = 330$ км/час до высоты 10 метров.
- (3) Касание самолета ВПП на скорости $V_{пр.} = 300$ км/час.
- (4) После касания выпустите тормозной парашют и примените основные тормоза.