# 79-15-11

Раздел 6

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

# ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Содержание раздела 6

СОДЕРЖАНИЕ РАЗДЕЛА 6	~ ~ <u>-</u>
6. І. Аварийные контрольные карты	CTP. 6.I.I
6.1.1. Сводка аварийных контрольных карт	6.I.I
6.1.2. Правила пользования Аварийными контрольными картами	6.1.17/18
6.2. Пожар двигателя (ВСУ или мотогондолы)	6.2.I
6.2.І. Общие указания	6.2.I
6.2.2. Пожар двигателя (мотогондолы)	6.2.I
6.2.3. Nowap BCY	6.2.2
6.3. Пожар на самолете	6.3.I
6.3.1. Общие указания	6.3.I
6.3.2. Действля при пожаре	6.3.I
6.4. Разгерметизация кабин	6.4.I
6.4. І. Общие указания	6.4.I
6.4.2. Действия экипажа при разгерметизации кабин	6.4.I
6.5. Полет со всеми неработающими двигателями. Полет с одним работающим двигателем	6.5.I
6.5.І. Общие указания	
6.5.2. Техника пилотирования и режимы полета	6.5.I
6.6. Полет со всеми неработающими генераторами	6.6.I
6.6.І. Общие указания	6.6.I
6.6.2. Техника пилотирования и режимы полета	6.6.3
6.7. Аварийная посадка на сушу	
6.7.І. Общие указания	
6.7.2. Действия экипажа перед посадкой	6.7.I
6.7.3. Выполнение аварийной посадки	6.7.5
(прод.)	



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ **ТУ-154М** действия в аварийных ситуациях — Содержание раздела 6

		CTp.
6.7.4.	Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание	6.7.6.I/2
6.7.5.	Обязанности бортпроводников при аварийной посадке	6.7.7
6.7.6.	Действия при аварии на земле	6.7.9
6.8. IId	осадка на воду	6.8.I
6.8.I.	Общие указания	6.8.I
6.8.2.	Действия экипажа перед посадкой	6.8.I
6.8.3.	Выполнение посадки на воду	6.8.4
6.8.4.	Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание после посадки на воду	6.8.4
6.8.5.	Обязанности бортпроводников при посадке на воду	6.8.5
6.9. 6.9.I.	Посадка при двух отказавших гидросистемах I и 2 (с разгерметизацией I и 2 IC)	
6.9.2.	Техника пилотирования и режили полета	6.9.1
6.IO.	Отказ двигателя на продолженном взлете с одним отказавшим двигателем	6.IO.I
6.IO.I	. Общие указания	6.10.1
6.10.2	Техника пилотирования и режимы полета	6.IO.I
6.II.	Загорание сигнальной лампы ОПАСНЫЕ ОБОРОТЫ СТАРТЕРА	6.II.I/2
6.II.I	Общие указания	6.II.I/2

# VIII -154 M

# РУНОВОДСТВО ГО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — Аварийные контрольные карты

			,
6.I.	АВАРИЙНЫЕ	КОНТРОЛЬНЫЕ	KAPTH

#### 6.І.І. Сесдка аварийных контрольных карт

#### (a) HOMAP ABMTATEMA (PMG. 6.2)

* (I) а срафатывания сигнализации пожаротушения	· YEEHUTECH
* (2) Загоревшийся двигатель	OKCTPEHHO BUKINOUNTL
* (3) Экстренное снижение	BRIIOTHALP
* (4) Carhai Beictrue	BICHOUNTS
* (5) Chymde FBN	<b>JOJOENT</b>
* (6) Пожарный кран	SAKPUTB
* (7) Отбор ноздуха на каддув	dianae
<b>ЧЕ</b> (8) Противообледенитель	BAKIDANIP
* (9) Генератор	BAKJIOYNTA
* (IO) В закрытых пожарного крана	RDJINIJAY
* (II) Эторуя и третью очереди пожаротущения одновременно	ПРИМЕНИТЬ, если пс- жар не ликвидирован
* (I2) Транспаранти	BKIIOYMTb
* (I3) Возможную панику	HPEHOTBPATMTE
* (I4) ABTOHMIOT	BHKIIOYMTЬ
* (I5) AT	BUKIIOYMTE
Если пожар ликенцирован:	
(1) Систему тушения пожара в готовность	ПРИВы. И
(2) Решение о завершении полета	принять
(3) Chymde YBI	HOLOENIP B
Если пожар не ликвипирован:	
(I) Решение об аварийной посадке	ПРИНЯТЬ
(2) Chyride FRII	<u> </u>
(3) Зс 3 мин до посадки систему НГ	ВКЛЮЧИТЬ
(4) Посалку	выполнить.
(5) Эвакуацию пассажиров	HPON3BEC IN

# $\sqrt{\frac{1}{10}-154}$ M

### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНОПЛУАТАЦИИ

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТИ

(6) HOMAP BOY (PN3, 6.2)

- 77			•			
杰	(I)	B	срабативании	сигнализании	Ω	nogape

± (2) BOF

<sup>ж</sup> (3) Экстренное снижение

\* (4) Chirai Emictrue

± (5) Службе УВД

(6) Вторую и третью очереди пожаротушения

(7) Транспаранты

(8) Возможную панику

(9) Автопилот

TA (DI)

#### Если пожар ликвидирован:

(I) Систему тушения пожара в готовность

(2) Решение с завершении полета

(3) Одужбе УВЕ

#### Всли пожар не ликвилиронан:

(I) Решение об аварийной посацке

(2) Служое УВД

(3) За 3 мин до посадки систему НГ

(4) Посалку

(5) Эвакуацию пассажиров

УБЕДИТЬСЯ

BUKINGANIP

выполнить

ВКЛЮЧИТЬ

долонить

**ПРИМЕНИТЬ, если по-**жар не ликвидирован

ВКЛЮЧИТЬ

**ПРЕДОТВРАТИТЬ** 

ВЫКЛЮЧИТЬ

BHKIIOTUTЬ

ПРИВЕСТИ

de rhnall

HONOENTE

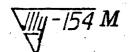
TRHNITI

ПОЛОНИТЬ

ВКЛЮЧИТЬ

выполнить

произвести



# РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ действия в аварийных ситуациях — Аварийные контрольные карты

(a)*I	пожар даигателя	
*(1)	В срабативании сигнализации о псжаре	убещиться
¥(2)	Загоренцийся двигатель	ЭКСТРЕННО ВЫКЛЮЧИТЬ
<b></b> (3)	Экстренное снижение	выполнить
*(4)	Сигнал БЕДСТЕИЕ	включить
<b>*</b> (5)	Службе УВД	доложить
<b>*</b> (6)	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
*(7)	Отоор воздуха на надлув	SAKPHTЬ °
(8)	Противообледенитель	BUKINGANIP
(9)	Генера тор	BHKIIOUNTB
*(10)	В закрытии пожарного крана и срабатывании первой очереди пожаротушения	УБЕДИТЬСЯ
*(II)	Вторую и третью очереди пожаротушения одновременно	ПРИМЕНИТЬ (если пожар не ликвили-
*(I2)	Транспаран <b>тн</b>	включить
(13)	Возможную панику	ПРЕДОТВРАТИТЬ
(14)	Ан топило <b>т</b>	BUKIOWITE
(15)	AT	выключить

<sup>\*</sup> Пля самолетов с модифицированной системой пожарной защиты



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЛСТВИЯ В АВАРИИНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийные контрольные карты

<del></del>		
	Если подар ликвидирован:	
(I)	Систему пожарной защити в готовность	IIPUBECTU
(2)	Решение о завершении полета	IIPUHITE
(3)	Службе УВД	TONORUTA
	Если подар не ликвицирован:	
(I)	Решение об аварийной посадке	ПРИНЯТЬ
差(2)	Службе УВД	ТОЛОКИТР
<b>*</b> (3)	За 3 мин до посадки систему НГ	ВКЛЮЧИТЬ
(4)	Посалку	выполнить
(5)	Эвакуацию пассажиров	произвести

(mpom)

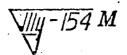


# РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийные контрольные карты

(d) <sup>±</sup> I	ШЭРЫ	TPEB JENTATEJA	
	<b>≅</b> (I)	В срабативании сигнализации о перегреве	убедиться
	<b>±</b> (2)	Режим работи неисправного двигателя до малого газа	<b>УМЕНЬШИТЬ</b>
	<b>≅</b> (3)	Отбор воздуха на нациув	ЗАКРЫТЬ
	<b>E</b> (4)	Противосоледенитель	выключить
	(5)	Генератор	Выключить
	(6)	Наличие сигналов о ПЕРЕГРЕВЕ	HPOBEPNTA
	<b>±</b> (7)	Службе УВД	доловить
	• .	Если перегрев ликвидирован:	
	(I)	Систему пожарной защити в готовность	ПРИВЕСТИ
	(2)	Противообледенитель	ВКЛЮЧИТЬ
	(3)	Решение о завершении полета	(при необходимостя) ПРИНЯТЬ
	(4)	Службе УВД	доложить
		Если перегрев не ликвицирован:	
	<b>≇</b> (I)	Неисправний двигатель	выключить
	<b>≛</b> (2)	Пожарный кран	ЗАКРЫТЬ
	<b>≖</b> (3)	В закрытии пожарного крана и срабатывании	УБЕДИТЬСЯ
	≖(4)	нервой очерели похаротушения	ПРОВЕРИТЬ
	(5)	Решение о завершении полета	TEHNEI
	₹(6)	Службе УВД	доложить

(mpom)



# руноводство по летной эксплуатации

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНІХ СИТУАЦИЯХ - Аварийние контрольние карти

(B) <sup>X</sup>	TOXAP BCY	
*(I)	В срабатывании сигнализации о пожаре	ybemitech
*(2)	BCV	BHKIDOTATE
<b>*</b> (3)	Экстренное снижение	выполнить
±(4)	Curhan BEACTRME	EKJIOPUTA
*(5)	Служое УВД	доложить
<b></b> (6)	Вторую и третью очерени пожаролушения	ПРИМЕНИТЬ, если по- кар не ликнилирован
(7)	Транспаранты	BKIDOANIP
(8)	Возможную панику	ПРЕДОТВРАТИТЬ
(9)	Ан топило т	BUKINGUTA
(10)	AT .	BUKIKOTUTE
	Если пожар ликвидирован:	
<b>(</b> I)	Систему подарной защиты в готовность	HPUBECTU
(2)	Рэшение о завершении полета	принять
(3)	Службе УВД	HONOEALP
•	Если пожар не ликвидирован:	
(I)	Решение об аварийной посацие	TEHUEIT.
±(2)	Спужбе УВЦ	полокить
*(3)	За З мин до посадии систему НГ	BKI <b>DYNT5</b>
(4)	Посадку	выполнить
(5)	звакуацию пассажиров	произвести
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	

(npon)



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154!! ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ

#### в) пожар на самолете (рлэ, 6.3)

*(I)	К экстренному снижению	приступить -
¥(2)	Сигнал БЕДСТВИЕ	включить
<b>¥</b> (3) <sup>·</sup>	Службе УВД	доложить
<b>₹</b> (4)	К ликвидации пожара	HPNCTYTINTЪ
<b>≭</b> (5)	Кислородные маски и дымозащитные очки	налеть
<b>¥</b> (6)	Переключатель 100% и АВАЙИЧАВА ПОДАЧА	включить
¥(7)	Переключатель МИКРОФОН-МАСКА-ГСШ в положение МАСКА	УСТАНОВИТЬ
<b>≆</b> (8)	Расход воздуха	увеличить
(9)	Редение о посадже	принять
(IO)	Координаты посадки	доложить
(II)	За 3 мин до посадки систему нейтрального газа	BKIIOHNTE
(I2)	Посадку	выполнить
(I3)	Эвакуацию пассажиров	ПРОИЗВЕСТИ
	Если источник дыма находится в пилотской кабине, на высоте 4000 м	
(I)	Скорость до 350-400 км/ч	AWEHPINTP
(2)	Краны наддува	SAKPHTH
(3)	Гермокабину	PABIEPMETUSUPOBATЬ
(4)	Правую форточку	OTKPHTH
(5)	Надлув гегмокабины	BKJKYUTL
(6)	Операции (9) - (13), указанные выше	выполнить
	Если пожар ликвицирован	
(I)	Службе УВД	доложить
(2)	Полет до ближайшего аэродрома	продолжить
		<b>\</b>



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИМ ТУ-154%

ДЕІСТВИІ В АВАРИІНЫХ СИТУАЦИЯХ — Аварийные контрольные карти

(r)	PASTEPLETABALIAN	KAEVH	(PII),	6.4)	

≆(I)	Кислородине маски	НАДЕТЬ
五(2)	Транспаранты	REMOTATE
<b>*</b> (3)	По УВПД и ВАР-30 в разгерметизации	УБЕДИТЬСЯ
<b>≅</b> (4)	В нормальной подаче воздуха	<b>VEEDVILLE</b>
<b>≆</b> (5)	Расход воздуха	ABEMANIP
<b>≆</b> (6)	Дублирувиув СРД	нимочить
(7)	В восстановления нормальной расоти СРД	Jeenaleca .
(8)	Полет	ПРОДОЛЕНТЬ
	Если висота в гермокабине продолжает расти выне 4000 и:	
<b>≅</b> (I)	Chyade yru	TOTORALP
<b>≅</b> (2)	Tokulotea	BHICTOTALL
<b>±</b> (3)	Chiham Bencibue	вкличть
(4)	Экстренное снижение	выполнить
(5)	Полет	продолжать
(6)	Кислородным питанием нуждающихся пассажиров	OPECIEANTP



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-15411 ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ

( <b>д</b> )	полет со всели неработающими двигателяли (рлэ, 6.5)	
*(I)	Все подкавали РА-56 (КУРС, КРЕН, ТАНГАЕ)	BHKUKYKTL
<b>≖</b> (2)	Загрудатели РВ и РН	ВЗЛЕТ-НОСАДКА
<b>*</b> (3)	Генераторы	BHKIMANIP
¥(4)	Руд в положение МГ	установить
(5)	Службе УВД	дологить
(6)	ф ф текумуня ф текумуна ф текумун	включить
(7)	Сети 27 В	СОЕДИНИТЬ
(8)	Показаниями ШКП лев, ШКП прав, ШНП прав	не пользоваться
(9)	Пилотирование по АГР, ЭУП, ПНП лев (курс), УШ и механическим приборам	ОСУЩЕСТВЛЯТЬ
(10)	Краны отбора воздуха	Sakphtb
(II)	К сничению	HPNCTYHNTB
(12)	Переключатель АВТОМАТ-РУЧНОЕ в положение РУЧНОЕ	yctahobntb
(13)	Двигатель к запуску	подготовить
(14)	Запуск двигателя	ПРОИЗВЕСТИ
	ECJIN JENITATEJIS HE SAIDCTINICH:	
(I)	Место винужденно посадки	ВЫБРАТЬ
(2)	Службе ЈЕД	TORONIA
(3)	К запуску ВСУ	подготовиться
(4)	Запуск ВСУ	IIPONSBECTN
(5)	Генератор ВСУ и НС-46 2-й гидросистемы	BKJKMANIP
(6)	Повторную понытку запуска двигателя	прелпринять
(7)	При неудавшемся запуска ВСУ, ВСУ	ВЫКЛЮЧИТЬ



# РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М ДЕЙСТВИЕ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ

(8)	Скорость полета 380—360 км/ч (для масс 90—75 т) при дальнейшем снижении	Вылкрамвать
(9)	На высоте 1500 м изоыточное давление в гермокасине	CTPARATE
(10)	За 3 минуты до посадки систему нейтрального газа	Включить
(II)	На высоте I200 м шасси <sup>ж</sup>	Выпустить
(I2)	пожарные краны	BAKP <b>HT</b> L
(81)	Пролет ДПРМ на высотах 600-400 м при посадке на аэродром	OBECHEVITA
(14)	Уменьшение скорости до 350-330 км/ч к висоте нача-	
	ла выравнивания I5-IO м	ВШОЛНИТЬ
(15)	Аварийное торможение на пробеге	ПРИМЕНИТЬ
(16)	BCY	выключить
(I7)	Самолет	OCECTOUNTS
(18)	Эвекуещию пассажиров	IIPON3BECTN
	ЕСЛИ ХОТЯ БЫ ОДИН ДВИГАТЕЛЬ ЗАПУСТИЛСЯ:	
(I)	Режим до номинального у работающего двигателя	УВЕЛИЧИТЬ
(2)	Кран отбора воздуха работающего двигателя	OTKPHTL
(3)	Противообледенители неработающих двигателей	BLKINOUNTL
(4)		V स प्राप्तकारीको असम
	Самолет от разворота и кренения	УДЕРЖИВАТЬ
(5)	Службе УВД	TONOMALP

 $<sup>^{*}</sup>$  Если ВСУ не запущена, то шасум полностью выпущены не будут (амортизационные стойки будут находиться в промежуточном положении) (прод.)



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

**ЛЕЙСТВИЕ** В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТЫ

	(6)	Генератор расотавшего двигетеля	BICHOUNTS
	(7)	В процессе онежения скорость до 400 км/ч на высоте пректического потолка с одним двигателем	-YMEHRIDATIS
•	(8)	Предпосадочние маневры на скорости 380-370 км/ч в полетной конфитурении и с убранным шасси	выполнять
1	( 9)	Насосную станцию 2-й гидросистеми при работе двигателей № I или № 3	BKINGUTE
1	(IO)	Насосную станцию 3-й гидросистемы при работе двигателя в 2	BKIIOUNTE
1	(II)	посадочний курс	выпустить
1	(I2)	шасси и закрылки на 15 <sup>0</sup> в горизонтальном полете после выхода на посадочный курс	BHILYCTNTL
	(I3)	Переклапку стабилизатора в согласованное положение	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ
the second	(I4) (I5) (I6)	Заход не посадку и посадку Основное торможение при работе двигателей № 1 или 2 Аварийное торможение при работе двигателя № 3	BHIOJHUTЬ IIPUMEHUTЬ IIPUMEHUTЬ
•	(17)	Реверс (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС <sup>Ж</sup> ) тяги после приземления	NCTONESOBATE

(mpog.)

 $<sup>^{*}</sup>$  Еа самолетах, оборудованных ступенчатым управлением реверсом тяги.



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийные контрольные жарты

(e) ПОЛЕТ СО ВСЕМИ НЕРАБОТАЮЩИМИ ГЕНЕРАТОРАМИ (РЛЭ, 6.6)
- вынужденное выключение генераторов (при пожаре из-за неисправностей бортовой электрической сети, кроме панелей генераторов, или потребителей электроэнергии)

*(1) Все подканалы PA-56	выключить
*(2) Загружатели РВ и РН в положение ВЗЛЕТ ПОСАДКА	УСТАНОВИТЬ
*(3) Генераторы на автономные шины	подключить
*(4) На ручное управление топливной системой	ПЕРЕЙТИ
*(5) Показания топливомера	ЗАФИКСИРОВАТЬ
(6) Зарезервирован	<b>-</b>
*(7) Сети 27 В	соединить
(8) Показаниями ПКП лев., ПКП прав., ПНП прав.	не пользоваться
(9) Пилотирование по АГР, ЭУП, ПНП лев., УШ и механическим приборам	осуществлять
(10) Системой кондиционирования вручнук	УПРАВЛЯТЬ
Если источник пожара четко определен и пожар ликвидирован:	
(1) Генераторы (если в полете выключались)	проверить и включить
(1а) Генераторы** (если в полете выключались)	включить
(2) Отсутствие повторного загорания	КОРТРОЛИРОВАТЬ
(3) Арретирование ПКП (МГВ)	выполнить
(4) Тест-контроль БКК (в случае неуборки бленкеров АГ на ПКП)	выполнить

<sup>\*\*</sup> На самолетах с блоками БРЗУ.

	<u> Всли дымление не прекратилось</u> :	
I)	Генераторы	ВИКЛЮЧИТЬ
2)	Аварийное подключение генераторов на автономние шини	BFIKIIOANIP
3)	Снижение	вытолнить
4)	Chymde YBJI	доложить
5)	Mocaisty	выполнить
	선생, 홍살, 현실, 등 등 등 등 등 등 등 보고 있는 것으로 하는 것을 하는 것이다. 보고 있는 것은 사람들은 것이다.	
	현실 설명 교통에 발표 경험 발표를 받는다. 유민들은 전쟁 전화 전통에 전통 유명을 보고 있다.	
	. 하는 사람들은 그런 사람들이 되는 것이 되었다. 그런 사람들이 되었다. 	
	다음하면 되었다. 이 전 시간 사람들은 사람들이 되었다. 그 사람들이 되었다. 	
	에 있는 생각이 되었다. 그 같은 것이라면 그 그는 이 에 에 이 그는 것이다. 생각 생각 생각이 있는 사람이 있는 것이 되었다. 그 것은 것이 되었다. 그 것이다.	
	기를 받는 사람들이 되었다. 이 기를 보고 있는 것이 되었다. 그 이 기를 보고 있다. 사람들은 사람들은 사람들은 사람들은 사람들은 사람들은 사람들은 사람들은	
	시아 마음을 가입니다. 	
	를 가고 있는 경기를 하고 있습니다. 그는 사람이 가는 것이 되었다. 그렇게 하고 있다. (그것 말을 하고 있다. 그는 것 같아 있다. )	
	발표 경영 교육 환경 전 시간 경영 경영 시간 기업	



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЛСТВИЯ В АВАРИЛНИХ СИТУАЦИЯХ - Аварийные контрольные карты

#### - винужденное виключение генераторов (при пожаре в панелях генераторов)

	4	
*(I)	Все подканали РА-56	BURILDUNGS
¥(2)	Загружатель РВ и РН в положение ВЗЛЕТ-ПОСАДКА	yctnichath
*(3)	Генераторы	BHKUWHAY
*(4)	РУД на МАЛЬЙ ГАЗ на висоте более или равной 5000 м	yctahobuth
<b>*</b> (5)	На ручное управление топливной системой Показания топливомера	перейти Зафиксировать
<b>*</b> (6)	Службе УВД об аварийной обстановке	HOLOKATA
*(7)	Аккумулятор (если в полете выключался)	EKNOUNT
¥(8)	Сети 27 В	соединить
(9)	Показаниями ПКП лев, ПКП прав, ПНП прав	HOATAGORATOR 3H
(IO)	Пилотирование по АГР, ЭУП, ПНП лев УШ и механическими приборами	OCYMECTRUSTL
(11)	Системой кондиционирования вручную	YIIPABJETT5
(12)	Снижение	BUIOPPATE
(13)	Службе УВД	LOIGHAF
(14)	Посадку	виговить



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийные контрольные карты

### - последовательный отказ всех генераторов

УСТАНОВИТЬ
выключить
УСТАНОВИТЬ
· ПЕРЕЙТИ
ЗАФИКСИРОВАТЬ
проверить и включить
включить
выключить
включить
соединить
выполнить
доложить
не пользоваться
осуществлять
УПРАВЛЯТЬ
вывести
УБРАТЪ
ПРИСТУПИТЬ
выключить
выполнить

	ECRE BCY SAUVOTENACE:	
(I)	После выхода ВСУ на режим, генератор переменного тока	ВКЛЮЧИТЬ
(2)	Apperadoranae IIKII (MTB)	выполнить
(3)	Тест-контроль ЕКК	выполнить
(4)	Посадку на бликайший аэродром	BRIIOTHALP

(mpon.)



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154M ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ – Аварийные контрольные карты

# (ж) АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШУ (РЛЭ, 6.7)

* (1) Сигнал БЕДСТВИЕ	включить
* (2) Службе УВД	доложить
* (3) Обращение к пассажирам	выполнить
* (4) Информацию для пассажиров	ПЕРЕДАТЬ
(5) На высоте 1500 м избыточное давление в гермокабине	СТРАВИТЬ
(6) За 3 мин до посадки систему нейтрального газа	включить
(7) Заход на посадку с выпущенным шасси и выпущенной в посадочное положение механизацией крыла	выполнить
(8) Аварийное освещение и транспаранты	включить
(9) Клапан сброса давления на высоте 500 м	ПЕРЕКРЫТЬ
(10) Дверь в кабину экипажа в открытом положении	ЗАФИКСИРОВАТЬ
(11) Двери и люки к открытию	подготовить
(12) Готовность экипажа и пассажиров к посадке	проконтролиро-
	ВАТЬ
(13) Непосредственно перед приземлением (по команде КВС) двигатели	выключить
(14) ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ	ЗАКРЫТЬ
(15) Все три очереди пожаротушения	включить
(16) Аварийную посадку	ПРОИЗВЕСТИ
(17) Эвакуацию пассажиров	ОБЕСПЕЧИТЬ



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ – Аварийные контрольные карты

### (3) АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА ВОДУ (РЛЭ, 6.8)

	T
(1) Сигнал БЕДСТВИЕ	включить
(2) Службе УВД	доложить
(3) Обращение к пассажирам	выполнить
(4) Информацию для пассажиров	ПЕРЕДАТЬ
(5) На высоте 1500 м избыточное давление в гермокабине	СТРАВИТЬ
(6) За 3 мин до посадки систему нейтрального газа	включить
(7) Заход на посадку с убранным шасси и выпущенной в посадочное положение механизацией крыла	выполнить
(8) Аварийное освещение и транспаранты	включить
(9) Клапан сброса давления на высоте 500 м	ПЕРЕКРЫТЬ
(10) Дверь в кабину экипажа в открытом положении	ЗАФИКСИРОВАТЬ
(11) Двери и люки к открытию	подготовить
(12) Готовность экипажа и пассажиров к посадке	ПРОКОНТРОЛИРОВАТЬ
(13) Выравнивание на высоте 8 - 6 м	НАЧАТЬ
(14) Непосредственно перед приводнением (по команде КВС) двигатели	выключить
(15) ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ	ЗАКРЫТЬ
(16) Приводнение на минимально возможной скорости	ПРОИЗВЕСТИ
(17) Все три очереди пожаротушения	включить
(18) К эвакуации пассажиров	ПРИСТУПИТЬ



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЛСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИПУАЦИЯХ - Аварийние контрольные карты

(N) Посадка при двух отказавших гидросистемах I и 2 (с разгерметизацией I и 2 гидросистем РЛЭ 6.9)

*(I)	В падении давления в гидросистемах I и 2	УБЕДИТЬСЯ ————————————————————————————————————
<sup>¥</sup> (2)	Количество жидкости в гидробаке I и 2 ГС	ОПРЕДЕЛИТЬ
*(3)	Гидропитание РА-56 КУРС I, II, Ш, КРЕН I, II, Ш, ТАНГАЖ I, II, Ш	BUKJUOHNTE
*(4)	Потасание табло ИСПР АВСУ	КОНТРОЛИРОВАТЬ
(5)	Службе УВД	доложить
(6)	Решение о посадке	IIPMHATI
(7)	Насосную станцию 3 ГС	BKJIWHITL
(8)	Пилотирование без резких и больших движений рулями	OCYLEC TRISTS
(9)	Шасси от 3 ГС	выпустить
(10)	Предкрылками в ручном режиме	УПРАВЛЯТЬ
(II)	Заход на посадку со стабилизатором в полетном положении	выполнить
(13)	Посаджу без интерцепторов и с убранними закрылкали	ВИПОЛНИТЬ
(13)	После приземления двигатель № 2	ВИКЛЮЧИТЬ
(14)	Торможение аварийними тормозами и реверсом (МАКСИМАЛЬНЫМ РЕВЕРСОМ <sup>Ж</sup> ) тяги	OCYHECTBIATЪ
(15)	Направление на пробеге рулем направления и аварийними тормозами	ВИЛЕРЕИВАТЬ

<sup>\*</sup> На самолетах, оборудованных ступенчатым управлением реверсом тяги.



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154%

### ЛЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВАРИЙНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ КАРТИ

(к) Отказ двигателя на продолженном взлете с одним отказаниим двигателем (РДЭ, 6.10).

-		
*(I)	Еще один отказавший двигатель	HE BUKINDUATE
¥(2)	Режим исправного двигателя без ограничений	NCHOLLES OBATE
<b></b> ₹(3)	При возникновении пожара двигатель	выключить
*(4)	Решение с завершении полета	IIPWHATI5
	Если пожара не произошло:	
<b>*</b> (5)	Закрылки, если они находились в положении 28°, в положение 15°	УБРАТЬ
<b>*</b> (6)	На скорости не менее 380 км/ч в положение 0° закрылки	УБРАТЬ
*(7)	Насосную станцию 2 ГС при работе двигателей № I или № 3	BKJDOUTL
*(8)	Пасосную станцию 3 IC при работе двигателя № 2	BKJDOUTL
(9)	Противообледенители неработакцих двигателей	выключить
(10)	Службе УВД	долокить
(11)	Перед разворотом на посадочный курс предкрылки вручную	BUIVCTATE
(12)	После выхода на посадочный курс шасси <b>и закрыжи на 15<sup>0</sup></b>	выпустить .
(13)	Перекладку стабилизатора в согласованное положение	<b>ПРОКОНТРОЛИР</b> ОВАТ:
(I4) (I5)	Заход на посадку Посадку на аэродроме или вне его	BUIOJIHUTA
(16)	Основное торможение при работе пвигателей # I или # 2	ПРИМЕНИТЬ
(I7)	Аварийное торможение после приземления при работе двигатели \$3	ПРИМЕНИТЬ
(18)	Реверс (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС <sup>Н</sup> ) тяти после приземления	<b>ICTOALSOBATE</b>

<sup>\*</sup> На самолетах, оборудованных ступенчатым управлением ревероом тягк.



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154 М

ЛЕЖСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВарийные контрольные карты

#### 6.1.2. Правила пользования аварийными контрольными картами

- (I) Аварийние контрольние карти слукат для организации срочных действий экипажа в ситуациях, представляющих непосредственную угрозу безопасности полэта, которая в этих условиях зависит от чёткости выполнения экипажем под руководством КВС операций, последовательность которых приведена в соответствующей карте.
  - Рядон с намичнованием каждой карты дана ссылка на соответствующие разделы РЛЗ, в которых кодробно описаны необходимые действия.
- (2) Пункти карти, отмеченние знаком ( ж ), являются первоочередными и должни бить заучени членами экипама наизусть с тем, чтоби при необходимости бить виполненными в надлежащих последовательности и объёме без потери времени.
- (3) При наличии резерва времени после выполнения первоочередных операций КВС может дать команду одному из членов экипажа зачитать текст соответствующей Аварийной карти, чтоби напомнить дальнейшие предписанные действия и обеспечить проверку их выполнения.



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154%

пристем в аварийних ситуациях — Повар двигателя (всу или понцоли)

#### 6.2. HOMAP HENTATELER (BCY MIN MOTOFOHIOJIH)

#### 6.2.1. Общие указания

При возникновелки можара в гомполах двигателей или отсеке ВСУ загораются светосигнальные табло ПОБАР на козирьках приборных досок пилотов и противополарном щитке Б/И СПСТЕМА ТУПЕНИЯ ПОБАРА, соответствующая красная лампи-кнопка, указивающая место помара, красный светосигнализатор в головке ричага останова стказавшего двигателя, интегральное табло соответствующего двигатиля НЕИСПР ДВИГ I, 2, 3 и включается на непрерывное звучание сирена.

Одновременно к месту пожара автоматически подается огнегасящее вещество из огнетущителей первой очереди. Вторая и третья очереди огнетущителей включаются вручную нахатием соответствующих кнопок.

В случае несрабативания первой очереди похаротушении Б/И чахимает красную дампу-кнопку горящего отсека.

#### 6.2.2. Пожар двигателя ( гондолы)

При определении подара по срабативанию сигнализации

Бортовой инженер

- доложить КВС о возникновании пожара:
- выклычить загоревшийся двигатель:
- закрить ПОЕАРНЫХ КРАН загоревшегося двигателя на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА;
- закрить кран отбора воздуже на надрув от загоревшегося двигателя;
- выключить противообледенитель остановленного двигателя:
- выключить его генератор;
- убедиться в закрытих пожарного крана по погасанию зеленой ламии ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА:
- если пожар первой очередью не ликвидирован, включить одновременно вторую и третью очереди пожаротушения нажатием кнопок II и II. После погасания табло ПОЖАР, но не ранее чем через 20 с после загорания ламин последней включенной очереди, виключатель ПИТАНИЕ ВЫКЛ установить в положение ВЫКЛ, затем внова в положение ПИТАНИЕ,
- о сеоих действиях доловить КВС

#### Второй пикот

- соссиять службе УНД о возникновении пожара;
- по команде КВС випустить масси.



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ 17-15

ДРУСТВИЯ В АВАРИЛНЫХ СИПУАЦИИХ - Похар доигателя (ВСУ или понноли)

#### командир воздушного судна

- выполнить экстренное снижение;
- включить сигнал БЕЛСТВИЕ:
- включить транспаранти;
- принять мери по предотвращению кли ликвидации изники среди паосажирон:

A State of Late of Spiritual Spiritu

- выключить автопилот и АТ:
- выполнить экстренное снижение;
- если пожар ликвилирован, выполнить посалку на ближайний народром:

- - если похар не ликвидирован, произвести аварийную посадку на сущу (воду). см. подразд, 6.7 и 6.8.
- после зварийной посадки принять меры по звакувших пассажиров.

#### Hoxap BCV

#### Бортовой инженер

При определении пожара по срабативанию сигнализации:

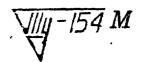
- доможеть КВС о возникновения пожара;
- убедиться в срабативании первой очереди системи пожаротушения:
- эсли покар первой очередью не жикницирован, включить вторую и, при необходимости, третью очаредь покаротушения накатием инонок П и П;
- поли погасания табио ПОЛАР, но не ранзе чем через 20 с после загорания ламии последней очереди тукения ножара, выключатель ПИТАНИЕ - ВІКИ установить в положение ВЫКЛ, а затем вновь в положение ПИТАНИЕ.
- О своих действиях доложить КВС.

#### Второй пилот

- доложить службе УВД о пожаре:
- по комание КВС випустить шасси.

#### Командир воздушного судна

- выполнить экстренное снижение:
- нелючить сигнал БР СТВИК:
- включить гранспаранти;
- принять меры по предотвращению или ликвидации паники среди пассажироч;
- выключить автопилот в АТ;
- если пожар ликвицирован, гиполнить поседку на ближайший авродром;
- если похар не ликвидирован, произвести аварийную посадку на сущу (воду); см. подразды 6.7 и 6.8.
- после аварийной посадки принять мери по эвакуации пассажиров.



# РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ

приствин в аварийных ситуациях - Пожар двигателя (ВСУ или депогондолы)

Разверну тое содержание Аварийной контрольной карты
"ПОЖАР ДВИГА: гля"

(I) В срабатывании сигнализации пожаротушеныя

! УБЕДИТЬСЯ

! B/M

Б/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ТУШЕНИЯ ПОЖАРА светосигнализатор ОГНЕТУШИТЕЛИ РАЗРЯЖЕНЫ I ОЧЕРЕДИ горит.

(2) Загоревшийся двигатель

! OKCTPEHHO!! BUKINGUITA

! B/W

Б/И должен на панели управления двигателями ричаг останова соответствующего двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.

(3) Экстренное снижение

! Выполнить

! KBC

КВС приступает к экстренному снижению в сторону олижайшего аэродрома, см. пункт 4.5.3.

(4) Сигнал БЕДСТВИЕ

! BKJDOYNTЬ

! KBC

КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а на пульте управления СО-72 включает выключатель АВАРИЯ. При полете за рубежом на пульте СО-72 набирает номер 7700.

(5) Служое УВД

! доложить

! 2/11

2/П докладивает службе УВП о возникшем пожаре,

(6) Пожарный кран

! BAKPHTL

! Б/И

Е/И должен на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ соответствующего двигателя установить в положение ЗАКРЫТ.

(7) Отбор воздуха на надлув

! SAKPHITS

i P/N

Б/И должен на панели Система Кондиционирования переключатель КРАН ОТБОРА ВОЗДУХА соответствующего двигателя установить в положение ЗАКРЫТ.



6.2.4

### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя (ВСУ, или гондолы)

(8)	Противообледенители	! выключить !	Б/И_
	Б/И должен на щитке ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛИ г	іереключатель н <b>е</b> испра	BHOTO
	двигателя установить в положение ЗАКРЫТО.		
(9)	Генератор	! выключить !	Б/И
	Б/И должен на панели энергоузла и запуска ВСУ, перег	ключатель (выключате	ль*) re-
•	нератора остановленного двигателя установить в положе	ение ВЫКЛ (ВЫКЛЮ	HEHO*).
(10)	В закрытии пожарного крана		Б/И
	Б/И должен убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ С ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ загоревшегося двигателя погасла.		
(11)	Вторую и третью очереди пожаротушения одновременно	! ПРИМЕНИТЬ !	5/И
	Б/И, если после срабатывания первой очереди пожар в	_	
	продолжает горет табло ПОЖАР, через 20 - 30 с после	•	i
	очереди пожаротушения должен на щитке СИСТЕМА Т		
	нажать одновременно кнопки II и III включения второй тушения пожара.	и третьен очередеи	
	тушения пожара.		
(12)	Транспаранты	1 включить 1	КВС
	КВС на верхнем электрощитке пилотов включает транс	паранты НЕ КУРИТЬ,	
	ЗАСТЕГНИ РЕМНИ.		
(49)			
(13)	Панику среди пассажиров	!ПРЕДОТВРАТИТЬ!	KBC
	КВС делает обращение к пассажирам в соответствии с т обращения командира воздушного судна к пассажирам,		
	ооращения командира воздушного судна к нассажирам,	см. подразд. о.т.	
(14)	Автопилот	1- выключить	КВС
	КВС должен нажать на кнопку ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТОП		
		• • •	
(15)	AT	выключить	2/11
	2/П выключатель ПОДГОТОВКА (ПН-6) устанавливает	г в положение ОТКЛ.	
	~*·		
	· ·	•	•
			• •
	•		
	He care of care of ED237		
•	На самолетах с блоками БРЗУ.		
	. (прод.)		
	\прод./		

OKT 15/99

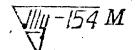
Per. No 29



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя (ВСУ или мотогондолы)

	Если подар ликвилирован:		
(I)	Систему тушения пожара в готовность	привести Б/и	
	Через 20 с после погасания табло ПОЖАР Б/И должен на панели противопожарной сигнализации выключатель ПИТАНИЕ — ВНКЛ установить в положение ВНКЛ, затем		
(2)	вновь в положение ПИТАНИЕ Решение о завершении полета	IDENTITE KBC	
	КВС, сообразуясь с обстановкой, выполняет посадку н	а ближайший аэродром	
(3)	Службе УВД	II/S ATNHOROY	
· <del></del>	2/П докладывает службе УВД решение о продолжении по на запасной аэродром	лета или выполнении посадки	
•	Если пожар не ликвидирован:		
(I)	Решение об аварийной посадке	принать квс	
	КВС, сообразуясь с обстановкой, принимает решение о п или на выбранную площалку	осадке на ближайший аэрэдро	
(2)	Службе УАД координата посадки	IV2 SINAOVOË	
	2/П докладывает службе УВД координати места посадки		
(3)	За 3 мин до посадки систему НГ	ВКЛЮЧИТЬ Б/И	
	Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чем за 3 мин систему подачи нейтрального газа в топливные баки М		
(4)	Посадку	выполнить квс	
	КВС выполняет посадку на ближайший вэродром или выс дел 6.7 и 6.8	ранную площалку см. подраз	
(5)	Эвакуацию пассажиров	IIPONSBECTN 3	
	Экипаж после остановки самолета производит эвакуаци с указаниями цункта 6.7.4.	то пассажиров в соответстви	
	(прод)		



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Повар двигателя (ВСУ или

(икопнол

Развернутое содержание аварийной контрольной карты

"HOKAP BOY"

(I) В срабатывании сигнализации о пожаре

і убедиться

I E/N

Б/И должен убедиться, что на панели противопожарной сигнализации загорелось табло НОЖАР и светосигнализатор срабативания первой очереди пожаротущения.

(2) BCY

! BUKUTOYUT

1 B/W

Б/И должен на панели запуска ВСУ нажать кнопку СТОП, переключатель ЗАПУСК — XOI ПРОКР установить в положение XOI ПРОКР, и виключатель ЗАПУСК — ВИКІ установить в положение ВИКІ.

(3) Экстренное снижение

выполнить

! KBC

КВС приступает к экстренному снижению в сторону ближайшего аэродрома, см. пункт 4.5.3.

(4) CAPHAR BENCTAME

BRIDWITE

E EBC

КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а на пульте управления СО-72 включает выключатель АВАРИЯ
При полете за рубежом на пульте СО-72 набирает номер 7700.

(5) Chymde FBIL

! HONOENTE

1 2/11

2/П покладивает службе УНД о возникновении пожара в ВСУ.

(6) Вторую и треты счереды пожаротушения

! IIPUMEHUTЬ

I E/M

Б/И, если после срабативания первой очереди пожар не ликвидирован и продолжает гореть тасле ПОЖАГ, через 20 — 30 с после автоматического срабатывания первой очереди пожаротущения должен на щитке СИСТЕМА ТУШЕНИЯ ПОЖАРА нажить кнопку П, а через 20 — 30 с кнопку Ш включения второй и третьей очередей тушения пожара.

# VIII - 154 M

# РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ

ANTICTRUM B ABAPUTHUX CHIVALINEX — Nosap abaratram (BCV nam

гондолы)

(7)	Гранспаранты	denporthe!	! KBC
	КЗС на верхнем электрощитке пилотов включает транспаранты Н РЕМНИ	e kypmib, sacti	NHIE
(8)	Возможную панику	!HPEEOTBPATM	ть і квс
	КЗС делает обращение к нассажирам в соответствии с типовим командира воздушного судна к нассажирам, см. подразд. 6.7.	тенстом обраще	<b>R</b> M
(9)	Автопилот	TANKIKATA!	! KBC
	КВС должен нажать на кнопку ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТОПИЛОТА на роге ш	турвала.	
(DI)	AT	BHKJIOUMTL	! 2/II
	2/П выключатель подготовка (iH-6) устанавливает в положение	OTKI.	
	Если пожар ликвицирован:	• <u> </u>	o o
(I)	Систему тушения пожара в готовность	! IIPABECIM	t e/n
	Б/И должен на щитке СИСТЕМА ТУШЕНИЯ ПОБАРА ВИГЛЮЧАТЕЛЬ ПИТА в положение ВИКІ, а затем вновь в положение ПИТАНИЕ.	HME — BUKI yen	enobr <b>t</b> e
(2)	Решение о завершении полета	TRANII!	: KBC
	КВС должен выполнить посадку на аэродроме вылета, если ВСУ валета, или на аэродроме назначения, если ВСУ загорелась в	-	
(3)	Служае УВД	! HONORUTE	! 2/日
	2/П докладывает о ликвидации пожара и решение о завершении	полета.	and the grade street, we consider the distributions and
•	Если пожар не ликвицирован:		
<b>(</b> I)	Решение об аварийной посадке	! ग्रामभक्त	! KBC
	КВС, сообразуясь с обстановной, принимает решение о посадке агродром или выбранную площадку.	на ближайший	
(2)	Служое УВД	. Honoentp	! 2/II
	2/П докладивает службе УВД координаты места посадки,		



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154 Н

ЛЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя (ВСУ вля : тондолы)

(3) За 3 мкн до посадки систему НГ ВКЛЮЧИТЬ

Б/И

Б/И не раньше чем за 10 мин и не поэже чем за 3 мин до посадки должен включить систему подачи нейтрального газа в топливные баки № I и № 4.

(4) Посадку выполнить

KBC

КВС выполняет посадку на ближайлий аэродром или на выбранную площадку. см. подразд. 4 6.7 ж 6.8.

(5) Эвакуацию произвести

Эжинах после остановки самолета производит звакуацию пассажиров в соответствии с указаниями пункта 6.7.4.

(прод)

Per. # 17



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154%

ЛЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Похар двигателя или ВСУ

6.2. I

ПОДАР ЛВИГАТЕЛЯ или ВСУ

6.2.I.

Общие указания

Действия экипаха при тушении похара в гондолах двигателей, в зависимости от интенсивности похара, различни.

Интенсивность пожара определяются по загоранию светосигнализаторов на щитке Б/И СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАШИТН:

ПОХАР — если висвечиваются одновременно светосигнализатори ПЕРЕГРЕВ и ПОЖАР горящего двигателя:

**ПЕРЕГРЕВ - если висвечивается только светосигнализатор ПЕРЕГРЕВ горящего пвигателя.** 

При возникновении пожара в гондолах двигателей загораются табло ПОЖАР на козырьках приборных досок пилотов, светосигнализатор соответствующего двигателя НЕИСПР ДБИГ I. 2, 3 на средней приборной доске пилотов, на щитке Б/И СИСТЕЛА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ загораются табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, НЕРЕ-ТРЕВ, ДЫИ, соответствующее иросное табло ПОЖАР и желтое ПЕРЕТРЕВ,

желтая кнопка-табло открытия крана подачы хладона в отсек, где возник пожар, загорает я красный светосигнализатор в рукоятке рычага останова отказавшего двигателя и включается на непрерывное звучание сирена.

При вознижновении пожара в отсеке ВСУ загораются табло ПОЖАР на козирыках приборных досок пилотов, на щитке Б/И СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ загораются табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ, табло ПОЖАР ВСУ, кнопка-табло открытия крана подачи хладона в отсек ВСУ, включится сирена.

При пожаре в гондоле двигателя или отсеке ВСУ первоочередным действием должно бить выключение отказавшего двигателя.

При выключении двигателя переводом ричага останова в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ произойдет автоматическое закритие пожарного крана и после этого автоматическое включение огнетущителей первой очереди. Вторая и третья очереди включаются вручную накатием соответствующих кнопок-табло.

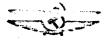
В случае несрабативания первой очереди подаротушения Б/И нажимает кнопку-табло ОЧЕР І, убедившись предварительно по вновечиванию кнопки-табло ДВИГ В..., что кран подачи кладона в горящий отсек открыт.

При пожаре в отсеке ВСУ перван очередь пожаротущения включится автоматически, автоматически выключится двигатель ВСУ, закроется пожарный кран и створки воздухозаборного устройства.

Если пожар обнаружен визуально, без срабативания сигнализации, необходимо:

- выпличить загоровшийся двигатель;
- закрыть его пожарный кран;
- накать на кнопку-табло открития подачи кладона в соответствующий двигатель и включить очередную неиспользованную очередь пожаротущения.

ж. Пли самолетов с модиципированной системой пожарной защиты (прод)



# PYKOBOGOTES RO METHON SKONNYATALIAN TY-154W

DENOTENA B ABAPUNENX CUTYALINAX - HOMAD DENITATIONS HAM BOY

#### 6.2.2. Пожар двигателя

При определении пожара по срабативанию сигнелизации

Бортовой инженер

- доложить КВС о возникновении пожара:
- выключить загоревшийся пвигатель;
- закрыть ПОХАРНЫЙ НРАН зегоревшегося деигателя на нанели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА :
- закрыть кран отоора воздуха на надлув от загоревшегося двигателя:
- выключить противообледенитель остановленного двигателя;
- виключить его генератор;
- убедиться в закрытии пожарного крана и срабатывании первой очереди системы пожаротушения по погасанию зеленой лампы ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА и по загоранию табло ТОПЛИВО ЗАКРЫТО и ОЧЕР I на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ:
- если полар первой очередью не ликвидирован, включить одновременно вторую и третью очереди пожаротушения нажатием табло-кнопок ОЧЕР 2 и ОЧЕР 3.

После погасания табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ и табло ПОЖАР и ПЕРЕГРЕВ, но не ранее чем через 20 с после загорания табло-кнопки последней включенной очереди тушения пожара, выключить выключатель СПЗ и после высвечивания табло ВКЛЮЧИ СПЗ вновь его включить;

- о своих действиях доложить КВС

#### Второй пилот

- сообщить служба УВД о возникновении пожара;
- по команде КВО выпустить шасси

#### Командир воздушного судна

- включить сигнал БЕДСТВИЕ:
- BRJIDGET TPAHCHAPAHTH;
- принять меры по предотвращению или ликвидации паники среди пассажиров;
- выключить автопылот и АТ;
- выполнить экстренное снижение;
- если потар ликендирован, выполнить посадку на олижайший авродром;
- если пожар не ликвидирован, произвести аварийную посадку на сущу (воду), см. подраздел 6.7 и 6.8;
- после вварийной поселки принять меры по эвакуации пассажиров



<u> ИЕЙСТВИЯ</u> В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя или ВСУ

#### 6.2.3. Перегрев двигателя

Бортовой инженер

- определить перегрев по срабатыванию сигнализации на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ:
- положить КВС о перегреве:
- перевести РУД неисправного двигателя в положение МАЛЫЙ ГАЗ;
- закрыть кран отбора воздуха на наддув от неисправного двигателя;
- выключить противообледенитель неисправного двигателя;
- виключить его генератор;
- проверить наличие сигнала о перегреве;
- если перегрев ликвидирован, систему пожарной защить в готовность привести, для чего выключить и вновь включить выключатель СПЗ;
- если перегрев не ликвидирован, выключить неисправный двигатель;
- закрыть пожарный кран на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА;
- убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА зеленая лампа ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ выключенного двигателя погасла, а табло ТОПЛИВО ЗАКРЫТО и ОЧЕР I на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ горят.
  После погасания табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ДЫМ и табло НЕРЕГРЕВ, но не ранзе час через 20 с после загорания табло-кнопки включенной очереди пожаротушения выключить выключатель СПЗ и после высвечивания табло ВКЛЮЧИ СПЗ вновь его включить:
- о своих действиях доложить КВС.

ВНИМАНИЕ. Временное снятие сигнала ПЕРЕГРЕВ свидетельствует о наличии незначительного пожара. В этом случае необходимо действовать как при пожаре, см. раздел 6.2.2.

Постоянное высвечивание сигнала ПЕРЕГРЕВ сез снятия его при разриле первой очереди пожаротушения, в том числе и кратковременного, свидетельствует о ложном срабатывании ст. пализации о перегреве. При необходимости разрешается запуск двигателя, выключенного по ложному срабатыванию сигнализации о перегреве.

При необходимости разрешается после ликвидации перегрева увеличение режима работы двигателя выше малого газа без виличения его генератора и отбора воздуха на наддув.

Второй пилот

- должить службе УВД о перегреве

Командир воздушного судна

- принять решение о продолжении полета или посадке на запасной аэродром.

(прод)



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — Пожар двигателя или Г 🗇

#### 6.2.4. Пожар ВСУ

#### Бортовой инженер

При определении пожара по срабатыванию сигнализации:

- доложить КВС о возникновении пожара;
- убедиться в срабатывании первой очереди системы пожатотушения;
- выключить ВСУ;
- если пожар первой очередью не ликвидирован, включить вторую и, при необходимости, третью очередь пожаротушения нажатием табло-кнопок ОЧЕР 2, ОЧЕР 3. После погасания табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ и табло ПОЖАР ВСУ, но не ранее чем через 20 с после загорания табло-кнопки последней включенной очереди тушения пожара, выключить вы лючатель СПЗ и после высвечивания табло ВКЛЮЧИ СПЗ вновь его включить;
- о своих действиях доложить КВС.

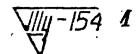
#### Второй пилот

- доложить службе УВД о возникновении пожара.

#### Командир воздушного судна

- включить сигнал БЕДСТВИЕ;
- включить транспаранты;
- принять меры по предотвращению или ликвидации паннки среди пассажиров;
- выключить автопилот и АТ:
- если пожар ликвидирован, выполнить посадку на ближайший аэродром;
- если пожар не ликвидирован, произвести аварийную посадку на сучну (воду), см. подразделы 6.7 и 6.8.
- после аварийной посадки принять меры по эвакуации пассажиров.

(прод.)



## РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ

<u> ПЕЙСТВИН В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИНХ — Пожар двигателя (ВСУ или за двигателя)</u>

Развернутое содержание Аварийной контрольной карты "ПОЖА	р дви	PATELA"		
В срабатывании сигнализации с пожаре	!	YEEMINTECH!	!	Б/И
Б/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОКАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ	TH PO	рят табло		
Загоревшийся двигатель			_	Б/У
Б/И должен на пульте управления двигателями рычаг остано двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.	ва за	горевшегося		
Экстренное снижение	!	выполнить	!	KBO
КВС приступает к экстренному снижению в сторону ближайщесм. пункт 4.5.3.	ro as	родрома,	•	
Сигнал БЕДСТВИЕ	!	включить	1	KBO
			ени	A
Службе УВД	!	<b>TOTOENT</b>	1	2/1
2/П докладивает службе УВД о возникновении пожара.	·			
Пожарный кран	!	закніть	!	Б/1
				C
				Б/1
	В срабатывании сигнализации с помаре  Б/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТИМАР, ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОМАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ.  Загоревшийся двигатель  Б/И должен на пульте управления двигателями рычаг останов двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.  ЭКСТРЕННОЕ СИИЖЕНИЕ  КВС приступает к экстренному снижению в сторону ближайщем см. пункт 4.5.3.  Сигнал БЕДСТВИЕ  КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а СО-72 включает выключатель АВАРИЯ. При полете за рубежом набирает номер 7700.  Службе УАД  2/П докладывает службе УАД о возникновения пожара.  Пожарный кран  Б/И должен убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА зе КРАЧЫ загоревшегося двигателя погасла, а табло ТОПЛИВО З	В срабатывания сигнализация с пожаре  Е/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ го ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ.  Загоревшийся двигатель  Е/И должен на пульте управления двигателями рычаг останова за двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.  ЭКСТРЕННОЕ СНИЖЕНИЕ  КВС приступает к экстренному снижению в сторону ближайшего аз см. пункт 4.5.3.  Сигнал БЕДСТВИЕ  КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а на п СО-72 включает выключатель АВАРИЯ. При полете за рубежом на г набирает номер 7700.  Службе УВД  2/П докладывает службе УВД о возникновения пожара.  Пожарный кран  Б/И должен убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА зеленая КРАЧЫ загоревшегося двигателя погасла, а табло ТОПЛИВО ЗАКРЫТ	Б/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ ГОРЯТ ТАОЛО ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЬМ  Загоревшийся двигатель  ! ЭКСТРЕННО ! ЭБКЛЮЧИТЬ  Б/И должен на пульте управления двигателями рычаг останова загоревшегося двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.  ЭКСТРЕННОе снижение  ! ВЫПОЛНИТЬ  КВС приступает к экстренному снижению в сторону ближайшего аэродрома, см. пункт 4.5.3.  Сигнал БЕДСТВИЕ  ! ВКЛЮЧИТЬ  КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а на пульте управленовать номер 7700.  Службе УВД  ! ДОЛОЖИТЬ  2/П докладивает службе УВД о возникновения пожара.  Пожарный кран  ! ЗАКНІТЬ  Б/И должен убедиться, что на панели ТОЛЛИВНАЯ СИСТЕМА зеленая дампа ПОЖАК КРАТЫ загоревшегося двигателя погасла, а табло ТОПЛИВО ЗАКРЫТО и ОЧЕР 1 к	В срабатывании сигнализации с пожаре  Е/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ горят табло ножар, перетрев, проверь пожар, перетрев, дым.  Загоревшийся двигатель  ! ЭКСТРЕННО ! ВЫКЛЮЧИТЬ !  Е/И должен на пульте управления двигателями рычаг останова загоревшегося двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.  ЗКСТРЕННОе снижение  КВС приступает к экстренному снижению в сторону ближайшего аэродрома, см. пункт 4.5.3.  Сигнал БЕДСТВИЕ  КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а на пульте управления СО-72 включает виключатель АВАРИЯ. При полете за рубежом на пульте СО-72 набирает номер 7700.  Службе УВД  ! ДОЛОЖИТЬ !  Е/И докладивает службе УВД о возникновения пожара.  Пожарный кран  ! ЗАКН-ТЬ !  Б/И должен убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА зеленая дампа ПОЖАРНЫ КРАНЫ загоревшегося двигателя погасла, а табло ТОПЛИВО ЗАКРЫТО и ОЧЕР I на



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя (ВСУ или гондолы)

6.2	2.14 ORT 15/99	Per. № 29
	(прод.)	
*	На самолетах с блоками БРЗУ.	
	<del>-</del>	
	· -	•
		: •
	· 	
	-,	Zivionivillov V 8 4 W 2.
(15)	АТ 2/П выключатель ПОДГОТОВКА (ПН-6) устанавлива	! ВЫКЛЮЧИТЬ ! 2/П вет в положение ОТКЛ.
(45)		
(14)	Автопилот КВС должен нажать на кнопку ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТО	-! ВЫКЛЮЧИТЬ ! KBC ОПИЛОТА на роге штурвала.
(44)		
	обращения командира воздушного судна к пассажирам	
(13)	Панику среди пассажиров КВС делает обращение к гассажирам в соответствии с	
	SACILITA I LIMIA.	
	КВС на верхнем электрощитке пилотов включает тран ЗАСТЕГНИ РЕМНИ.	нспаранты НЕ КУРИТЬ,
(12)	Транспаранты	
	включения второй и третьей очередей тушения пожара	<b>i.</b>
	СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ нажать одновремен	но табло-кнопки ОЧЕР 2,ОЧЕР 3
	продолжает гореть табло ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕ через 20 - 30 с после срабатывания первой очереди пол	
	Б/И, если после срабатывания первой очереди пожа	р не ликвидирован и
(11)	Вторую и третью очереди пожаротушения одновремен	но! ПРИМЕНИТЬ! Б/И
	ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ загоревшегося двигателя погасл	<b>a.</b>
(10)	Б/И должен убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ	
(10)	В закрытии пожарного крана	! УБЕДИТЬСЯ ! Б/И
•	нератора остановленного двигателя установить в полог	
(9)	<u>Генератор</u> Б / И должен на панели энергоузла и запуска ВСУ пер	ВЫКЛЮЧИТЬ   Б/И
	Б/И должен на щитке ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛИ двигат ля установить в положение ЗАКРЫТО.	переключатель неисправного
(8)	Противообледснители	! выключить! Б/и

#### ту-154М РУКОВОЛСТВО ПО ЛЕТНОВ ЭКСПЛУАТАПИИ

ДЕЯСТВИЯ В АВАРИЯНЫХ СИТУАЦИЯХ - Похар двигателя или ВСУ

	Если пожар диквилирован:		
(1)	Систему правной защиты в готовность	привести	B/H
	Б/К должен после погасания табло ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, но не ранее чем через 10 с после загорания табло-ккопки включения тушения пожара, выключить СПЗ и после высвечивания табло ВКЛЮЧИ его включить	ной очереди	DC.
(2)	Ревение о завершения полета	принять	KBC
	КВС, сообразуясь с обстановкой, выполняет посадку на ближайший а	веродром	
(3)	Службе УВД	доложить	2/11
	2/П докладывает службе УВД о продолжении полета или выполнении на запасной аэродром ,	посадки	
	Есяк покар не ликвилирован:		
(1)	Ремение о вынужденной посадке	дтинять	KBC
	КВС, сообразуясь с обстановкой, принимает решение о посадке на или на выбранную площадку	деь йишйьжицд	одрон
<u>(^)</u>	Службе УВД	доложить	2/1
	2/П докладывает службе УВД координаты места посадки		
(8)	За 3 мин до посадки систему HT	ВКЛЮЧИТЬ	<b>5/1</b>
	Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чем за 3 мин до посадки включить систему подачи нейтрального газа в топливные баки N 1		
(4)	Посадку	выполнить	KBC
	КВС выполняет посадку на ближайший аэродром или выбранную площа (см. подразд. 6.7 и 6.8)	AKY	
(5)	Эвакуацию пассажиров	произвести	9
	Экипах после остановки самолета производит эвакуацию пассахиров с указаниями 6.7.4	B COOTBETCTE	ike

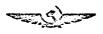
(mpog.)



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя (ВСУ-или гондолы)

В срабатывании сигнализации о перегреве  Б/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПО табло ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ  Режим работы неисправного двигателя до малого газа  Б/И должен на пульте управления двигателями РУД установить в положение МАЛЫЙ ГАЗ.  Отбор воздуха на налдув  Б/И должен на панели СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРО КРАН ОТБОРА ВОЗДУХА неисправного двигателя уст	М.    УМЕНЬШИТЬ   Б/И    Неисправного двигателя    ЗАКРЫТЬ   Б/И    ОВАНИЯ переключатель
Б/И должен на пульте управления двигателями РУД установить в положение МАЛЫЙ ГАЗ.  Отбор воздуха на наддув Б/И должен на панели СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРО	неисправного двигателя
Б/И должен на панели СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРО	ОВАНИЯ переключатель
	ановить в положение закры
Противообледенитель Б/И должен на щитке ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛИ пе неисправного двигателя установить в положение ЗАКР	•
Генератор Б/И должен на панели энергоузла и запуска ВСУ перекл генератора неисправного двигателя установить в полож	! ВЫКЛЮЧИТЬ ! Б/И початель*) кение ВЫКЛ (ВЫКЛЮЧЕНО*)
Наличие сигнала ПЕРЕГРЕВ Б/И должен проверить на щитке СИСТЕМА ПОЖАРН сигнализации ПЕРЕГРЕВ.	! ПРОВЕРИТЬ ! Б/И НОЙ ЗАЩИТЫ погасание
Службе УВД 2/П докладывает службе УВД о возникновении пере	<u>† доложить 1 2/П</u> егрева.
	Б/И должен на панели энергоузла и запуска ВСУ перекленератора неисправного двигателя установить в полож Наличие сигнала ПЕРЕГРЕВ Б/И должен проверить на щитке СИСТЕМА ПОЖАРІ сигнализации ПЕРЕГРЕВ.  Службе УВД

* На самолетах с блока		
	(прод.)	
6.2.16	Окт 15/99	Per. № 29



ДЕЛСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Подар двигателя или ВСУ

	Если перегрев ликвилирован:
(I)	Систему подарной защити в готовность ПРИВЕСТИ Б/И
	Б/И должен после погасания табло ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ, но не ранее чем через 20 с после загорания табло-кнопки включенной очереди тушения пожара, внключить выключатель СПЗ и после высвечивания табло ВКЛЮЧИ СПЗ вновь его включить.
(2)	Противообледенитель ВКЛЮЧИТЬ Б/И
	Б/И должен на щитке ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛИ переключатель неисправного двигателя уста новить в положение ОТКРЫТО.
	Если перегрев не ликвилирован:
(I)	Неисправний двигатель ВЫКЛЮЧИТЬ Б/И
	Б/И должен на пульте управления двигателями ричаг останов неисправного двигателя установить в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ.
(2)	Пожарный кран Б/И
	Б/И должен на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА выключатель ПОНАРНЫЕ КРАНЫ неисправного двигателя установить в положение ЗАКРЫТ.
(3)	В закрытии подарного крана и срабативании первой УБЕДИТЬСЯ Б/И очереди подаротушения
	Б/И должен убедиться, что на панели ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА зеленая лемпа ПОЖАРНЫЕ КРАНН неисправного двигателя погасла, а табло ТОПЛИВО ЗАКРИТО и ОЧЕР I на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ горят.

(прод)



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Покар двигателя или ВСУ

(4) Наличие сигнала ПЕРЕГРЕВ

ПРОВЕРИТЬ

B/N

Б/И должен проверить на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ погасание табло ПЕРЕГРЕВ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ.

Постоянное висвечивание сигнала ПЕРЕТРЕВ без снятия его при разряде перасй очереди похаротушения (в том числе и кратковременного) свидетельствует о ложном срабативании сигнализации о перегреве. Временное снятие сигнала ПЕРЕТРЕВ указивает о наличии незначительного похара в этом случае необходимо действовать, как при похаре, см. раздел 6.2.2.

Разрешается при необходимости запустить двигатель, выключенный по ножному сигналу ПЕРЕГРЕВ, для завершения полета.

(5) Решение о продолжении полета

ТЕНИЧП

KBC

КВС должен принять решение с продолжении полета или посадке на запасной аэродром.

(6) Службе УВД

HOJOKUTL

2/11

2/П докладивает службе УВД решение о продолжении полета или посадке на запасной аэродром.

(npog)

## РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЛЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Помар цвигателя или ВСУ

Развернутое содержание Аварийной контрольной карты

"TOKAP BOY"

#### (I) В срабатывании сигнализации

! УБЕЛИТЬСЯ ! Б/И

З/И должен убедиться, что на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАШИТЫ загорелись табло ПОЖАР ВСУ, ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ и табло-кнопка тушения пожара ОЧЕР I.

#### (2) BCY

I BUKUNOYUTE I E/N

Б/И должен на панели запуска ВСУ нажать кнопку СТОП, переключатель ЗАПУСК — ХОЛ, ПРОКР установить в положение ХОЛ ПРОКР и выключатель ЗАПУСК — ВЫКЛ, установить в положение ВЫКЛ

#### (3) Экстренное снижение

PRINCIPALE I KRC

КВС приступает к экстренлому снижению в сторону ближайшего аэродрома, см. пункт 4.5.3.

#### (4) Chreat SEICTHIK

T BRIDGATE T KEC

КВС на пульте управления СРО включает сигнал БЕДСТВИЕ, а на пульте СО-72 включает виключатель АВАРИЯ.

При полете за рубежом на пульте СО-72 набирает номер 7700.

#### (5) Chymde YBU

! HONORNIE !

! 2/II

2/П докладывает службе УВД о возникновении пожара в ВСУ.

#### (6) Вторую и третъю очереди пожаротушения

! IIPUMEHUTЬ ! Б/И

Б/И, если после срабатывания первой очереди пожар не ликвидирован и продолжают гореть табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕГРЕВ, ДЫМ и табло ПОЖАР ВСУ, через 20 — 30 с после автоматического срабатывания первой очереди пожаротушения должен на щитке СИСТЕМА ПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ нажать табло-кнопки ОЧЕР 2, а через 20 — 30 с ОЧЕР 3 включения второй и третьей очередей тушения пожара.

#### (7) Транспаранты

I BKUDOYUTE ! KSC

КВС на верхнем электрощитке пилотов включает транспаранты НЕ КУРИТЬ, ЗАСТЕТНИ РЕЛНИ.

(прод)



ИЕЙСТВИН В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — Подар двигателя или ВСУ

(8)	Возможную панику	ПРЕДОТВРАТИТ	5 KBC
	КВС делает обращение к пассажирам в соотьетст обращения командира воздушного судна к пассаж		
(9)	Автопилот	BAKNOANLP	KBC
-	КВС должен нажать ве кнопку ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТОПИ	ЛОТА на роге штурвал	19
<b>(</b> 10)	AT	ВИКЛЮЧИТЬ	2/11
•	2/П выключатель ПОДГОТОВКА (ПН-6) устанавлива	ет в положение ОТКЛ.	
	Если похар ликвидирован:	A second second	
(I)	Систему пожарной защити в готовность	IIPUBECTI	B/N
	Б/И должен после погасания табло ПОМАР ВСУ, По но не ранее чем через 20 с после загорания то реди тушения ножара, виключить СПЗ и после в вновь его включить.	абло-кнопки включэнн	-его йо
(2)	Решение о завершении полета	IIPWHHTL	квс

2/П докладивает о маквидации помара и решении о завершении полета.

(прод)

2/11

ДОЛОЖИТЬ

(3)

Служов УНД



<u>ПЕЙСТВИЯ</u> В АВАРИНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар двигателя или ВСУ

	Если пожар не ликвилирован:	
(I)	Решение об аварийной посацие	принять квс
	КВС, сообразуясь с обстановкой, принимает решени аэродром или на выбранную площадку.	ие о посадке на ближайши#
(2)	Службе УВД	доложить 2/п
	2/П докладивает службе УВД координаты места поса	эдки.
(3)	За 3 мин до посадки систему НГ	включить Б/и
	E/И не раньше чем за IO мин и не позже чем за включить систему подачи нейтрального газа в топл	
(4)	Посалку	выполнить квс
	КВС выполняет посадку на ближайший аэродром или разлел 6.7, 6.8.	на выбранную площадку, см. по
(5)	Эвакуанию нассажиров	произвести э

Экипах носле остановки самолета производит эвакуацию пассажиров в соответствии с указанием пункта 6.7.4.



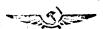
## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар на самолете

Вложить лицевой стороной к стр. 6.3.1

На стр. 6.3.1 (Апр 15/92) пункт 6.3.1\*1: во 2-й, в 9-й и 11-й строках снизу, после слова ПОЖАР поставить две звездочки, а в конце страницы дать сноску:

\*\* Табло ПОЖАР на козырьках приборных досок пилотов не горят после выполнения доработки по бюллетеню № 154-4738 БУ.

РЛЭ Ту-154М Книга 1 Временное изменение № 64 Стр. 2 из 7 Авг 28/03 г.



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар на самолете

#### 6.3. HOMAP HA CAMOJIETE

#### 6.3.I. Общие указания

Система дымоизвещения в грузовых помещениях состоит из 7 сигнализаторов пожара (4 в переднем и 3 в среднем грузовых помещениях) 7 кнопок контроля исправности сигнализаторов и двух красных светосигнализаторов № I и № 2, указывающих место появления повышенной концентрации дыма. Кнопки контроля и светосигнализаторы размещены на щитке СИСТЕМА ТУШЕНИЯ ПОЖАРА.

При пожаре на самолете и в грузових помещениях появляется дым, который попадает в датчик и создает рассеивание света, регистрируемое фоторезистором на красных светосигнализаторах № I и № 2, расположенных на щитке СИСТЕМА ТУШЕНИЯ ПОЖАРА.

#### 6.3.1. \* Общие указания

Система дымоизвещения в грузовых помещениях состоит из: 7 желтых светосигнальных табло с номерами центровочных зон, обозначенных по правому борту самолета, в районе которых находятся люки подходов к местам повышенной концентрации дыма, и с треугольными индексами (стрелкэми<sup>ж</sup>), указывающими направление подачи огнетасящей массы огнетущителей; 2 желтых светосигнальных табло, указывающих соответственно номер грузового помещения с повышенной концентрацией дыма; желтого светосигнального табло, сигнализирующего о необходимости проверки пожара, перегрева, дыма; кнопки контроля сигнализаторов дыма и 2 красных светосигнальных табло ПОЖАР. Кнопка контроля сигнализаторов дыма и светосигнальные табло размещены на щитке СПЗ у бортинженера, а светосигнальные табло ПОЖАР размещены на козырьках приборных досок КВС и 2/П.

При пожаре на самолете и грузових помещениях появляется дим, который попадает в датчик и создает рассемвание света, регистрируемое фоторезистором на:

- 7 желтых светосигнальных табло;
- 2 желтых светосигнальных табло номеров грузового помещения;
- желтом светосигнальном табло ПРОВЕРЬ ПОЖАР, ПЕРЕТРЕВ, ДЫМ;
- 2 красных светосигнальных табло ПОЖАР.

Включается на непрерывное звучание сирена.

#### 6.3.2. Действия при пожаре

Командир воздушного судна

- выполнить экстренное снижение, см. п. 4.5.3;
- включить сигнал БЕДСТВИЕ;

<sup>\*</sup> - Для самолетов с модифицированной системой пожарной защить.

<sup>\*</sup> C самолета \$ 857IC, на предыдущих - после выполнения доработки (прод)



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар на самолете

- если источником пожара является потребитель электроэнергии, дать команду на выключение данного потребителя и его автомата защити <sup>ж</sup>, дать команду одному из членов экипажа с помощью ручных огнетущителей ликвидировать пожар;
- при необходимости дать команду членам экипажа надеть кислородние маски и димозащитние очки. Пилоти надевают маски поочередно:
- принять меры по предотвращению или ликвидации возможной паники среди пассажиров.

#### Второй пилот

- по команде КВС сообщить службе УВД о возникновении пожара;
- выпустить шасси;
- сообщить службе УВД о предполагаемом месте посадки;

#### Бортинженер

 для удаления дима из гермокабини увеличить расход воздуха в системе кондиционирования.

Член экипажа, выделенный для тушения пожара:

- подготавливает к действию огнетушители;
- надевает дымозащитную маску и переносной кислородный блок, см. п. 8.13.2 (5) (6);
- взявшись за край ковра у соответствующего люка, предварительно оняв примим и потянув на себя, откинуть ковер;
- взявшись за специальную ручку, потяную ее на себя, открыть крышку люка и направить туда огнегасящую жидкость огнетушителей типа ХЛАДОН.

Примечание. Леки (6 шт.) расположены по центру пола пассажирских салонов в проходе между креслами С и Д. отмечены кнопками, установленными на коврах.

ВНИМАНИЕ. Если источник пожара находится под напряжением, пользоваться отнетущителем типа ВОДА ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Если пожар вызван неисправностям: бортовой электрической сети или потребителей электроэнергии, см. карту (е) (РЛЭ, 6.6).

Если источником дима лвляется система кондиционирования - выключить магистраль, через которую поступает дим.

(npog.)



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Пожар на самолете

Экстренное снижение		Выполнить	KE
КВС выполняет экстренное снижени	е, руководствуясь указаниями	пункта 4.5.3.	,
Сигнал БЕДСТВИЕ		ВКЛЮЧИТЬ	K
КВС должен включить сигнал БЕДСТ тель АВАРИЯ на пульте управления на пульте управления CO-72.			
Службе УВД		ДОЛОЖИТЪ	2/
2/П по УКВ № I должен передать с Аварийной передачи УВД.	ообщение в соответствии с ти	повым текстом	
К ликвицации пожара		ПРИСТУПИТЬ	KE
КВС дает команду определить исто потребители электроэнергии, дает его автомата защить. <sup>*</sup>	~	_	
Кислородные маски и дымозащитные	очки	НАДЕТЬ	3
Члены экипажа достают и надевают	кислородные маски и дымозащ	итные очки.	
Переключатель 100% и аварийная П	АРАДО	ВКЛЮЧИТЬ	3
Члены экипажа переходят на питан	ие чистым кислородом.		
Переключатель МИКРОФОН-МАСКА-ГСШ	в положение МАСКА	УСТАНОВИТЬ	. 3
члени экипажа обеспечивают связь	при надетой маске.		
Расход воздуха	•	<b>J</b> BEJINANLP	Б/
Б/И должен увеличить расход возд	уха по системе кондициониров	ания до максил	альн
Решение о посадке		TRHINGII	KE
КВС принимает решение о посадке	на ближайший аэродром или вы	бранную площал	жу.
Координати посадки		ATNEOROL	2/
2/П докладывает службе УВД коорд	инаты места посадки.		
За 3 минути до посадки систему н	эйтрального газа	BKJIOYITL	Б/
Б/И не ранее чем за IO мин и не систему подачи нейтрального газа		цки должен вкл	TEPOL
ж Если пожар вызван неисправностя электроэнергии, см. карту (е) Если источником дыма является с через которую поступает дым.	(РЛЭ, 6.6).		

(npon)





## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — Пожар на самолете

(12)	Посадку .	выполнить	JKBC
	КВС выполняет посадку на ближайший аэродром или на выбранную пло	ощадку, см. подразделы	<b>5.7, 6.8</b> .
(13)	Эвакуацию пассажиров	<b>ПРОИЗВЕСТИ</b>	13
	Экипаж после остановки самолета производит эвакуацию г ссажиров в пункта 6.7.4.	соответствии с указание	M
	Если источник дыма находится в пилотской кабине, на высоте 4000 м		
(1)	Скорость до 350 - 400 км/ч	<b>УМЕНЬШИТЬ</b>	IKBC
	КВС подбирает режим работы двигателей с таким расчетом, чтобы выде		100 км/ч.
(2)	Краны надлува	јзакрыть .	<u> Б/И</u>
	Б/Н переключатели КРАНЫ ОТБОРА ВОЗДУХА ДВИГАТЕЛЕЙ 1, 2, 3 з ЗАКРЫТЫ.	устанавливает в положе	ние
(3)	Гермокабину •	РАЗГЕРМЕТИЗИ-  РОВАТЬ	Б/И
	БИ переключатель АРД СБРОС ДАВЛ устанавливает в положение ВЫУ		•
(4)	Правую форточку	ЮТКРЫТЬ	
	2'П открывает форточку	, (	
(5)	Наддув гермокабины	ІВКЛЮЧИТЬ	Б/И
	Б И открывает КРАНЫ ОТБОРА ВОЗДУХА двигателей 1, 2, 3.		
(6)	Операции (9) - (13), указанные выше	івыполнить	<u> 13</u>
	Члены экипажа выполняют операции согласно пунктам (9) - (13) настояц	цей карты.	•
	Если пожар ликвидирован		
(1)	Службе УВД	<u>ІДОЛОЖИТЬ</u>	12/11
	2/П докладывает службе УВД о ликвидации пожара и продолжении полезапасной аэродром	та или выполнении поса	ідки на
(2)	Полет до ближайшего аэродрома	выполнить	<u> KBC</u>
	КВС принимает решение и выбирает ближейший гэродром для выполнен	ния посадки.	
	(прод.)		
4	Map 7 5/01		Per. No.



MENCTBUR B ABAPUNHAX CHTYAUURX - Pasremethsauur Rache

#### 6.4. PASTEPMETUSAIDIR KABUH

#### 6.4.1. Общие указания

Признаками разгерметизации являются:

- прерывисто звучит сирена:
- на средней приборной доске пилотов и на панели кондиционирования мигает краснов светоситнальное табло P КАБ МАЛО;
- висота в ГК по УПВД больше 2850 м, перепад значительно меньше нормального, вариометр показывает "на польем":
- возможно ощущение боли в ушах, образование тумана в ГК, прослушивание шума от выходящего воздуха.

#### 6.4.2. Действия экипажа при разгерметизации кабин

#### Экппак обязан:

- надеть кислородные маски;
- переключатель МИКРОФОН-МАСКА-ТСШ установить в положение МАСКА:
- по УВПД и кабинному вариометру убедиться в достоверности срабатывания сигнализапии:
- включить дублирующую СРД, для чего Б/И на панели СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ включить виключатель АРД ДУБЛЕР и убедиться в нормальной подаче воздуха по УРВ-1500. Если спустя 3-5 мин висота в гермокабине уменьшится или останется равной ЭССС1600 м. продолжать подет:
- во всех случаях достижения высоты в гермокабине 4200 м и более, КВС производит экстренное снижение до безопасной висоты 3000-4000 м.
  - ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: I. В СЛУЧАЕ, ЕСЛИ РАЗГЕРМЕТИЗАЦИЯ ВИЗВАНА ЯВНИМ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ ПОВРЕЖДЕНИЯМ КОНСТРУКЦИИ К ЭКСТРЕННОМУ СНИЕЕНИЮ ПРИСТУ— ПИТЬ НЕМЕДЛЕННО, ОДНОВРЕМЕННО С ПОДАЧЕЙ КОМАНДЫ "НАДЕТЬ МАСКИ". ВОЗМОЕНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАЦИЯ МАКСИМАЛЬНЫХ ЭКСПЛУАТАЦИ— ОННЫХ СКОРОСТЕЙ ОЦЕНИВАЕТСЯ КВС В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ХАРАКТЕРА ПОВРЕЖДЕНИЯ.
    - 2. ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ СНИКЕНИЕ ВЫПОЛНЯТЬ ДО ВИСОТИ НЕ НИЖЕ БЕЗО-ПАСНОЙ С УЧЕТОМ ПОГОЛИ И РЕЛЬЕФА МЕСТНОСТИ.
    - 3. БОРТИНЕЕНЕР В ПРОЦЕССЕ ЭКСТРЕННОГО СНИЖЕНИЯ ДОЛЕЕН СЛЕДИТЬ ЗА ПОКАЗАНИЯМ УВЦД И ДОКЛАДЫВАТЬ КВС, ЕСЛИ ОТРИЦАТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕПАЛ ЛАВЛЕНИЯ В КАБИНЕ ПРЕВЫШАЕТ 0.02 КГС/СМ<sup>2</sup>.

(noon)



HENCIBUH B ABAPUHHIX CHTYAUDIX - Pasrepmerusanus Rache

Развернутов	содержание	<b>Аварийной</b>	контрольной	Raptu
"PASTEPAETA	HNAAN RULLAE	61	•	

1) <u>T</u> K	Ідени акипажа достают и одевают кислородние маски и переходят Іереключатель ГСН-МАСКА-МИКРООСН устанавливают в положение МА Гранспаранти НЕ КУРИГЬ, ЗАСТЕТНИ РЕЖИИ СВС на верхнем электрощитке пилотов включает транспаранти вык ВАСТЕТНИ РЕЖИИ	CKA BK/1041/115	KBC
З	СВС на верхнем электрощитке пилотов включает транспаракты вык ВАСТЕТНИ РЕМИ		<del></del>
3	BACTETHM PEMHM	никлетарик	e kypnił,
(3) 1			
	По УВЩ и ВАР-30 в разгерметизации	убедиться	KBC, E/Y
	ФС убеждается, что загорелось красное светосигнальное табло Б/И убеждается, что загорелся красный светосигнализатор Р КАБ		
(4) B	3 нормальной подаче воздуха	<b>УБЕДИТЬСЯ</b>	B/N
Ē	Б/И по УРВ усеждается в нормальной подаче воздуха 7 - 8 ед.		
5) F	Расход воздуха	ABEMMANTP	E/N
E	5/И увеличивает подачу воздука переводом переключателя ПСВП в	положение І	PIKOT:
(6) J	Гублирующую СРД	ВКЛЮЧИТЬ	B/M
	Б/И на шитке система кондиционирования <b>видиричетель ард дубигр</b> кение ард	уотанавлива	et b horo
(7) E	В восстановлении нормальной расоты СРД	убедиться	B/M
	5/И убеждается в нормальной работе дублирующей СРД не высоте 3000 ± 600 м)	в гермскасив	e (H9 MA
(8) I	Doner	продожнить	RBC
F	ВС по получении доклада о нормальной работе дублирующей СРД	продолжает я	Dist
Į	Если висота в гермокабине продолжает расти выне 3600 м:		
(I) <u>(</u>	Службе УВД	ATRIED BOX	5/11
	2/II по УКВ Б. I докланивает службе УВД о рабтерыетызация терыс снижении	racumu u sko	тренном
•	(нрод.)		



действин в аварийных ситуациях - Разгерметизация касин

Автопилот	ВЫКЛЮЧИТЬ КВС
КВС кнопкой ОТКЛЮЧЕНИЕ АВТОПИЛОТА на р	роге штурвала отключает автопилот
Сыгнал БЕДСТВИЕ	ВКЛЮЧИТЬ КВС
КВС на пульте управления СРО включает АВАРИЯ. При полете за рубежом на пульт	сигнал БЕДСТВИЕ, а на пульте СО-72 сигнал е СО-72 набирает номер 7700
Экстренное снижение	выполнить квс
КВС выполняет экстренное снижение, рук	оводствуясь указаниями пункта 4.5.3
олет	продолжить квс
или кинэгансан амоддодса од телоп тели	
отором высота в кабине не превышает 300	



## ВУЧОТОТОТОТ ПО ЛЕТНОЙ ЭКОПЛУАТАЦИИ ТУ 154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработахищим двигателями

- 6.5. ПОЛЕТ СО ВСЕМИ НЕРАБОТАЮЩИМИ ДВИГАТЕЛЯМИ. ПОЛЕТ С ОДНИМ РАБОТАЮЩИМ ДВИГАТЕЛЕМ.
- 6.5.1. Общие указания
  - (I) На всех этапах полета со всеми авторотирующими двигателями, до запуска ВСУ, включения генератора и подключения насосных станций:
    - избегать больших перекладок штурвала и педалей и излишних перекладываний рулей, так как это может привести к чрезмерному падению давлению в гидросистемах и, как следствие, к ухудшению управляемости;
    - учитивать, что управление осуществляется без демиферов и сигналов управляемости.
  - (2) Во всех случаях, когда полет с тремя авторотирующими двигателями не связан с выключением двигателей по причине их неисправности или угрози пожара и остается возможность последующего восстановления нормальной работи хотя би одного из двигателей, у такого двигателя ПОБАРНЫ КРАН не закрывать.
  - (3) При отказе двух двигателей перед остановкой их КВС и Б/И необходимо убедиться в правильности определения отказавших двигателей, чтобы ошибочно не выключить иоправный двигатель.
- 6.5.2. Техника пилотирования и режими полета

Техника пилотирования, действия экипажа и режими полета со всеми неработающими двигателями, а также полета с одним работающим двигателем (в случае запуска одного из трех неработающих двигателей или отказе двух из трех работающих двигателей) приведени в развернутом содержании Аварийной контрольной карти "Полет со всеми неработающими двигателями".





РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими двигателями

Развернутое содержание Аварийной контрольной карты

6.5	5.2 Oкт 15/99	Per. No 29
	(прод.)	
•	lia самолетах с блоками БРЗУ.	
	ти должны использовать механические приборы.	
	КВС и 2 П пилотирование самолета по крену и тангажу осуществля выдерживание курса по ПНП лев., УПГ и КИ-13. Для выдерживания	
	механическим приборам ! ОСУЩЕСТВЛ	ЯТЬ! КВС. 2. П
(9)	Пилотирование по АГР, ЭУП, ПНП лев., УШ и	
(0)	КВС использует показания прибора ПНП лев., показаниями ПКП ле 2 П показаниями ПКП прав. и ППП прав. не пользуется.	
(8)	Показаниями ПКП лев ПКП прав ПНП прав. !НЕ ПОЛЬЗОВ	ATLCGI KRC 2/II
	СЕТЕЙ - ВЫКЛ устанавливает в положение РУЧНОЕ, при этом заго светосигнализатор СЕТИ СОЕДИНЕНЫ.	
(7)	Сети 27 В ! СОЕДИН Б/И на панели энергоузла и запуска ВСУ переключатель РУЧНОЕ	ИТЬ ! Б/И. СОЕДИН
(7)		
	Б/И должен включить его выключатель на панели энергоузла и за ВНИМАНИЕ. Время работы бортсети от аккумуляторов ~ 30 минут	пуска ВСУ.
(6)	Аккумулятор ! ВКЛЮЧІ Если какой-либо аккумулятор был выключен в полете по результат	<u>ИТЬ ! Б/И</u> ам контроля,
(6)		
(5)	Службе УВЛ 1 ДОЛОЖ 2/П по УКВ № 1 должен доложить службе УВД об отказе всех д	ИТЬ : 2/П
	Б/И должен перевести РУД-ы в положение МАЛЫЙ ГАЗ, а рычаг двигателей в положение ЗАКРЫТ.	и останова
(4)		вить! Б/и
	Б/И на панели энергоузла и запуска ВСУ устанавливает переклю чатели*) генераторов в положение ВЫКЛ (ВЫКЛЮЧЕНО*).	чатели (выклю-
(3)		ить ! Б/и
(2)	Загружатели РВ и РН в положение ВЗЛЕТ - ПОСАДКА ! УСТАНОВ 2/П устанавливает переключатель ПОЛЕТНЫЙ ЗАГРУЖАТЕЛЬ Р ложение ВЗЛЕТ - ПОСАДКА, при этом загораются светосигнальные ПОСАДКА РН, ВЗЛЕТ - ПОСАДКА РВ на средней приборной доске	Н и РВ в по- е табло ВЗЛЕТ -
	Б И на панели ГИДРОПИТАНИЕ РА-56 переключатели КУРС, К устанавливает в положение ОТКЛЮЧЕНО, при этом загораются светабло ДЕМПФЕР КУРС, ДЕМПФЕР КРЕН, ДЕМПФЕР ТАНГАЖ, дл громкоговоритель, на соответствующих бленкерах ПУ-46 появляются	етосигнальные интельно звучит
(1)	Все каналы РА-56 (курс, крен, тангаж) ! ВЫКЛЮ	
	полет со всеми перавотающими двигателями	



ДЕЙСТВИН В АВАРИЙНЫХ СИТУЛІПЛІХ - Полет со всеми неработающими двигателями

ЗАКРЫТЬ B/N (IO) Краны отбора воздуха Б/И должен закрыть краны отбора воздуха (II) К снижению в сторону ближайшего аэродрома или вынужденной посадке вне аэродрома ПРИСТУПИТЬ KBC КВС принимает решение и приступает к снижению в сторону ближайшего аэродрома или вынужденной посадке вне аэродрома Необходимо учитивать, что: - наибольшая дальность планирования обеспечивается на скорости 400 км/ч, при этом самолет может пролететь расстояние, равное 14-15 высот своего полета; - управление осуществляется без демпферов и сигналов управляемости (12) Переключатель АВТОМАТ-РУЧНОЕ в положение РУЧНОЕ УСТАНОВИТЬ Б/И на щитке топливной системи переключатель АВТОМАТ-РУЧНОЕ устанавливает в положение РУЧНОЕ Двигатель к запуску ПОЛТОТОВИТЬ KBC, B/M **(I3)** В случае возможности восстановления нормальной работи хотя би одного двигателя произвести его запуск в соответствии с указаниями подраздела 8.1 Перед запуском двигателя Б/И должен убедилься, что: - пожарный кран - открыт; - автомат расхода - включен; - переключатель АВТОМАТ-РУЧНОЕ - в положении РУЧНОЕ; - топливние насоси - включени: - РУДн - в положении МАЛЫЙ ГАЗ: (I4) Запуск двигателя I IPONSBECTI Б/И должен произвести запуск двигателя в установленном порядке соответственно указаниям подраздела 8.1. Если пвигатель не запустился: (I) Место аварийной посалки I BHEPATE KBC Исходя из конкретных условий, КВС должен выбрать подходящее место для аварийной посадки с учетом указаний настоящей Аварийной контрольной карты (2) Служое УВД TIMEOROH |  $2/\Pi$ 2/П по УКВ № І должен доложить об аварийной посадке на сушу в соответствии с типовым текстом Аварийной передачи службе УВД (3) К запуску ВСУ I ROATTOHOUTECH КВС должен начать подготовку к запуску ВСУ на висотах 4500-4000 м. Снижение по висоти 3000 м, на которой разрешен запуск ВСУ, должно сопровождаться разгоном до скорости 525 км/ч. Это позволит замедлить снижение самолета во время запуска ВСУ за счет плавного торможения до скорости 400 км/ч (прод.)



ДЕЛСТВИЯ В АВАРИЛНЫХ СИТУАЦИИХ - Полет со всеми неработающими двигателями

(4) Запуск ВСУ Б/И должен произвести запуск ВСУ в установленном порядке соответствение уживаниями попраздела 8.2 Если ВСУ запустилась: (5) Генератор ВСУ и НС-46 2-й гипросистемы B/M После выхода ВСУ на режим Б/И должен: - включить генератор ВСУ на сеть: - включить электроприводную насосную станцию НС-46 второй гидросистемы (6) Повторную политку запуска двигателя **HERMINATIP** Повторную полытку запуска Б/И выполняет в соответствик с указаниями поправлела 8.I (7) BUKUNOUMTE При неудавшемся запуске ВСУ, ВСУ Б/И должен на панели запуска ВСУ нажать кнопку СТОП, переключатель ЗАПУСК-КОП ПРОКР установить в положение ХОЛ ПРОКР, выключатель ЗАПУСК-БЫКЛ установить в положение ВЫКЛ. Повторный запуск ВСУ во избежание полного разряда аккумуляторов ЗАПРЕПАЕТСЯ. Дальнейший полет выполнять в ссответствии с указанизми аверийной контрольной карти "Полет при отказе трех генераторов". (8) Скорость полета 380-360 км/ч (для масс 90-75 т) при дальнейшем снижении КВС должен выдерживать скорость полета не ниже 380-360 км/ч для сохраневыя производительности насосов, работавших от авторотация. Во избежание укуппения управляемости КВС должен сократить до минимума количества перекладок рудей (9) На висоте 1500 м изонточное давление в гермокабине **CTPABULL** ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ **SAKPUTЬ** B/M

(прод.)

перекрывные покарные краны двигателей.

На высоте не выше I500 и Б/И включением выключателя АРД СБРОС ДАВД. делжен стравить избиточное давление в пассажирских салонах и набине экипала и вакрать



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИГУАЦИЯХ - Полет со всеми неработациями пвигателями

(10)	За 3 мин до посадки систему нейтрального газа ВКЛЮЧИГЬ Б/И
	Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чем за 3 мин до посадки должен включить систему подачи нейтрального теза в топливные баки № 1 и № 4
(II)	На висоте 1200 м шасси Выпустить 2/П
	2/П на высоте не менее 1200 м по команде КВС должен выпустить шасси. При ра- ботающей ВСУ шасси выпустить аварийно от 2-й гидросистемы, а если ВСУ не работает — от основной (1-й) гидросистемы
(12)	Пролет ДПРМ ( 4 км от входного торца ВПП) на висотах 600-400 м при посадке на аэродром ОБЕСПЕЧИТЬ КВС
	Заход на посадку и посадку КВС должен выполнять без выпуска механизации крыла. При этом обеспечивается повышенное аэродинамическое качество самолета; приводящее к уменьщению значительных вертикальных скоростей снижения с неработающими двигателями.  Для корректировки траектории до высоти 400 м разрешается кратковременный выпуск средних интерцепторов с последующей их уборкой и сохранением постоянной скорости
(13)	Уменьшение скорости до 350-330 км/ч к высоте начала выравнивания (15-10 м) Выполнить КВС
	После снижения до высоти 50-40 м КВС должен начать торможение для уменьшения крутизны снижения с таким расчетом, чтобы к моменту начала выравнивания (высота 15-10 м) скорость уменьшилась примерно на 30 км/ч. Выравнивание производится несколько энергичнее, чем с работающими двигателями
(14)	Аварийное торможение на пробеге   ПРИМЕНИТЬ   КВС
1.0	После приземления КВС должен выпустить средние и внутренние интерцепторы, переведя РУД в положение РЕВЕРС (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС*) тяги, и использовать
	торможение от аварийной системы до полной остановки самолета.
(15)	торможение от аварийной системы до полной остановки самолета.  ВСУ  Б/И должен на панели ЗАПУСК ВСУ нажать кнопку СТОП, переключатель ЗАПУСК-ВЫКЛ
(15) (16)	торможение от аварийной системи до полной остановки самолета.  ВСУ  Б/й должен на панели ЗАПУСК ВСУ нажать кнопку СТОП, переключатель ЗАПУСК-ХОЛ ПРОКР установить в положение ХОЛ ПРОКР, выключатель ЗАПУСК-ВЫКЛ установить в положение ВЫКЛ.  Самолет  ОБЕСТОЧИТЬ Б/И
	торможение от аварийной системи до полной остановки самолета.  ВСУ  Б/И должен на панели ЗАПУСК ВСУ нажать кнопку СТОП, переключатель ЗАПУСК-ВЫКЛ установить в положение ВЫКЛ.



#### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ ТУ-1541

ДЕЙСТВИН В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со воми нере ботенщим двигетельни

#### ECIN XOTA EN CANH DENTATERS SAIVCTNECA:

- (I) Режим до номинельного у расотанщего двигателя УВЕЛИЧИТЬ КВС КВС на внесте не солее 5000 м должен увеличить режим расоти запустивнегося двигателя до номинального
- (2) Кран отбора воздуха работамного двигателя ОТКР-075 Б/И
  Б/И должен открыть кран отбора воздуха работамиего двигателя
- (3) Противообледенители неработающих дингетелей | ВЖИГИТЬ | Б/И Б/И должен выключить противообледенительную систему неработающих двигетелей
- (4) Самолет от разворота и кренения | УДЕРЖИВАТЬ | КВС КВС при работе двигателей и I или и 3 должен удерживать самолет от разворота и кренения из-за наличия несимметричной тяти
- (5) Службе УВД | ДОЛОЖИТЬ | 2/П | 2/П по УКВ № 1 должен сообщить службе УВД об удажнемоя запуске одного из двигателей
- (6) Генератор работавжего двигателя | ВКЛУЛИТЬ | Б/И
  Б/И должен включить генератор работ вщего двигателя в соответствии с указаниями подр. 6.6
- (7) В процессе снижения скорость до 400 км/ч на внооте практического потолка с одним двигателем | УМЕТЬВИТЬ | КВС КВС в процессе снижения должен снивить окорость до 400 км/ч к моменту достижения высоти практического потолка при полете с одним работамиям двигателем

(прод.)

действия в аварийных ситуациях - Полет со всеми неработающими двигателям

(9)	Предпосадочние маневри на скорости	
	380-370 км/ч в полетной конфигурации и с	
	убранным шасси Выполнять к	BC
	Все предпосадочные маневры КВС должен выполнять на скорости 380-370 км/ч в	по-
	летной конфигурации и с убранным шасси	
(10)	Наносную станцию 2-й гидросистемы при работе дви-	
(,		<b>/</b> II
		/ 4-
(II)	Насосную станцию 3-й гидросистемы при работе дви-	
144/		/И
	<del></del>	
	Б/И должен включить соответствующую электронасосную станцию, убедившись, чт	
	нагрузка на генератор не превышает IIO A. При большей нагрузке Б/И дает ком	<u> </u>
	ду на выключение радиолокатора ГРОЗА, общего освещения салонов и выключает	
	топливные насосы баков № 2 и № 3	
(I2) ·	Предкрылки ручным управлением перед разворотом	
	на посадочный курс ВЫПУСТИТЬ Ю	BC
	КВС должен открыть колпачок переключателя ручного управления предкрылкали к	
	перевести его из положения ВЫК. в положение ВЫПУСК	
(13)	Шасси и закрылки на 15 <sup>0</sup> в горизонтальном подете	
(13)		2/
	КВС при выпуске насси и закрылков должен избегать лишних перекладок рулей, с	ндс
	временно повисив режим работакиего двигателя для поддержания горизонтального	<b>C</b>
	полета	
•	При работе двигателя № 1 или № 2 выпуск шасси производить от основной систем	Œ
	управления, при этом необходимо учитивать, что время випуска шасси, а также	
	закрижов увеличивается в два раза. При работе двигателя № 3 шасси видускать	5
	аварийно от 2-й гидросистеми	
	Следует учесть возможные провалы давления и срабатывание сигнализации надени	æ
	давления в гидросистемах	
(14)	Перекладку стабилизатора в согласованное положение   ПРОКОНТРОЛІРО- К	3 <b>C</b>
	ВАТЬ	_
		<b>-</b>
	КВС по стредке указателя РВ контродирует согдасованное подожение стабилизато	) pa
	и при необходимости корректирует его	
/	1	
(15)	Заход на посадку ВЫПОЛНИТЬ К	<u>30</u>
	Заход на посадку КВС должен выполнять на скоростях в зависимости от посадочн	101
	MACCH	
	(прод.)	



ЛЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработакцими двигателями

Скорость, км/ч	270	<b>28</b> 0	290	300
Посадочная масса,	65–73	73–78	78-83	83–90

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: І. ПРИ ЗАХОДЕ НА ПОСАДКУ ПОМНИТЬ, ЧТО УХОД НА ВТОРОЙ КРУТ НЕВОЗМОЖЕН:

2. СОКРАТИТЬ ДО МИНИМУМА ПЕРЕКЛАДКУ РУЛЕЙ

(16)	Основное торможение после приземления (при работе двигателя № 1 или № 2)	применить квс
	КВС применяет основное торможение колес шасси до полн	ой остановки самолета
(17)	Аварийное торможение после приземления (при расоте двигателя № 3)	применить квс
	КВС должен использовать аварийные тормоза колес шасси молета	до полной остановки са-
(18)	Реверс (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС <sup>ж</sup> ) тяги после приземления	NCHOJIES OBATE KEC
	КВС должен использовать реверс (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС $^*$ ) теля № I или № 3 до полной остановки самолета.	тяги работающего двига-

<sup>\*</sup> На самолетах, оборудованных ступенчатым управлением реверсом  ${\tt тяги.}$ 



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

#### 6.6. HOJET CO BCEMN HEPABOTAKUUMM IEHEPATOPALM

#### 6.6.I. Общие указания

(I) При винужденном виключении генераторов

Вынужденное выключение генераторов производится при загорании или дымлении электрооборудования. В этом случае электропитанием обеспечиваются следующие потребители, подключенные к неотключаемым шинам сетей 27 В.

- (а) от аккумуляторов и ву РЕЗЕРВ:
  - включение ву № 1, ву № 2, ву РЕЗЕРВ и их сигнализация;
  - управление отключаемими шинами;
  - ручное соединение сетей 27 В;
  - управление БЗТ-I № I, БЗТ-I № 2;
  - управление АПП-3, КОЧ-62;
  - аварийные преобразователи  $\sim$  II5 В и  $\sim$  36 В;
  - управление внутренними, средними интерцепторами, сигнализация открытого положения замков интерцепторов;
  - управление закрылками, ТЭМ I подканал;
  - управление полетными загружателями, триммирование загружателей; аварийное триммирование МТВ, контроль САУ;
  - запуск в воздухе двигателей, ВСУ;
  - краны отбора воздуха от двигателей, краны наддува, сброс давления из гермокабины, включение дублирующей СРД, указатели температуры воздуха в салонах и трубопроводах;
  - управление уборкой (выпуском) шасси, сигнализация шасси, регулировка педалей под рост пилотов, разворот колес передней опоры.
  - краны включения противообледенителей двигателей и воздухозаборников, крыла и жвостового оперения;
  - крани подключения гидросистем к рулевим приводам (бустерное управление), кран зарядки гидроаккумулятора аварийного торможения:
  - система ПСВП;
  - эжектирование СРД:
  - вентиляция рабочих мест пилотов и бортинженера:
  - освещение приборных досок и рабочих мест пилотов, бортинженера, штурмана, лоцмана:
  - проверка лами, табло;
  - выключатель коррекции ВК-90 № 4 АГР;
  - TKC-II2 канал » I;
  - сигнализатор остатка топлива 2500 кг:
  - CID, CIC, annapatypa MAPC:
  - радиостанция БАКЛАН № I и № 2;
  - перекритие каналов сороса воздуха из гермокабины:
  - система МСРП;
  - радиокомпас » I;

(прод.)



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

- уровнемеры масла, тахометры двигателей, указатели температуры наружного воздуха, регуляторы температуры двигателей;
- световая и звуковая сигнализации;
- освещение кабины экипажа;
- топливные насосы двигателей и запуска ВСУ ЭЦН-319;
- транспаранты ВЫХОД, дежурное освещение пассажирских салонов, освещение гардеробов и вестибюлей:
- -электрический указатель поворота;
- сигнализация СТРУЖКА В МАСЛЕ:
- нейтральный газ, противопожарная система;
- ССО связь;
- РМИ-2Б:
- дымоизвещение:
- МЭТ (второй подканал);
- питание СНП:
- управления и сигнализация работы топливных насосов № 3 и 4 1 бака, № 5\* и 6 (лев. и прав.) 2 бака, № 7\* и 8 (лев. и прав.) 3 бака, № 10 и 11 4 бака;
- обогрев ППД КВС.
- (б) От аварийного преобразователя ~ 115 В указатели температуры газов за турбиной двигателей.
- (в) От аварийных преобразователей ~ 36 В:
  - резервный авиагоризонт со своим выключателем коррекции ВК-90 № 4;
  - первый подканал триммирования загружателей РВ (МЭТ);
  - манометры гидросистем;
  - радиокомпас № 1;
  - МСРП;
  - индикаторы РМИ-2Б пилотов;
  - ТКС-П2 канал № 1;
  - MCB 1 № 1;
  - БСУ № 2, БКК;
  - указатели закрылков.

Остальные потребители автоматически отключаются. Если дымление не прекратилось, электропитанием обеспечиваются эти же потребители, за исключением топливных насосов переменного тока и ВУ РЕЗЕРВ. Питание потребителей в этом случае осуществляется только от аккумуляторов. При необходимости включения насосных станций руководствоваться указаниями, изложенными в подразд. 8.6 "Электроснабжение".

- (2) Последовательный отказ всех генераторов
  - (а) Признаком последовательного отказа является загорание ламп ЛАМПА ГОРИТ ГЕНЕРАТОР НЕ РАБОТАЕТ 1, 2, 3 генераторов.

    Электропитанием обеспечиваются те же потребители, что и при вынужденном выключении трех генераторов и непрекращении дымления.
- \*Топливные насосы № 5 и № 7 подключаются к неотключаемым шинам серийно с самолета № 85814, а на самолетах с № 85770 по № 85813 после выполнения доработки по бюллетеню.

(прод.)



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИПУАЦИЯХ - Полет со всеми нерасотакциям генераторами

#### 6.6.2. Техника пилотирования и режими полета

- (а) При вынужденном выключении или последовательном отказе всех генераторов необходимо выполнить снижение и произвести посадку на базовый или запасной аэродром (на аэродром назначения, если отказ произошел на конечном участке полета). Пилотирование осуществлять в соответствии с указаниями п.п. 5.3 и 5.6.2.
  - НИМАНИЕ. I. Управление осуществляется без демиферов и сигналов управляемости.

    Снижение выполнять на числе M не более 0,85 или приборной скорости 525 км/ч, выпустив при этом средние интерцепторы на угол 45°.
    - 2. Во избежание разряда аккумуляторов время снижения до висоти 3000 м и запуска ВСУ не должно превышать II мин.
    - 3. Время работи бортсети от аккумуляторов ~ 30 мин с учетом одной политки запуска ВСУ (не более).
- (б) Ввиду того, что стабилизатор и предкрыжи при выключенных генераторах не управляются, скорость и угол отклонения закрыжов в зависимости от центровки самолета видерживать согласно табл. 6.6.1.

Таблица 6.6.І

Скорости захода на посалку и положение закрылков в зависимости от центровки самолета

	<b>ग्रिम</b> ा	посядолных масс	80-90 T	
Центровка, % САХ	Менее 21	21-28	28-32	Более 32
Положение зекрилков, град	0	15	28	36
Приборная скорость, км/ч	355–375	300-320	285–305	275–295



ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

Развернутое содержание Аварийной контрольной карты ПОЛЕТ СО ВСЕМИ НЕРАБОТАЮЩИМИ ГЕНЕРАТОРАМИ

- вынужденное выключение генераторов при пожаре из-за неисправностей бортовой электрической сети (кроме панелей генераторов) или потребителей электроэнергии
- (1) Все подканалы РА-56 (курс, крен, тангаж) | ВЫКЛЮЧИТЬ | Б/И Б/И на панели ГИДРОПИТАНИЕ РА-56 переключатели КУРС, КРЕН, ТАНГАЖ устанавливает в положение ОТКЛЮЧЕНО, при этом загораются светосигнальные табло ДЕМПФЕР КУРС, ДЕМПФЕР КРЕН, ДЕМПФЕР ТАНГАЖ, длительно звучит громкоговоритель, на соответствующих бленкерах ПУ-46 появляются ОТКЛ.
- (2) Загружатели РВ и РН в положение ВЗЛЕТ-ПОСАДКА | УСТАНОВИТЬ | 2/П 2/П устанавливает переключатель ПОЛЕТНЫЙ ЗАГРУЖАТЕЛЬ РН и РВ на козырьке средней приборной доски пилотов в положение ВЗЛЕТ ПОСАДКА, при этом на средней приборной доске пилотов загораются светосигнальные табло ВЗЛЕТ ПОС РН, ВЗЛЕТ ПОС РВ.
- (3) Генераторы на автономные шины |ПОДКЛЮЧИТЬ |Б/И Б/И на панели контроля АБСУ открывает колпачки и устанавливает выключатели в положение АВАРИЙНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ГЕНЕРАТОРОВ НА АВТОНОМНЫЕ ШИНЫ 1, 2, 3. При этом будет обеспечено питание переменным током топливных насосов № 3 и 4 1 бака, № 5\* и 6 (лев. и прав) 2 бака, № 7\* и 8 (лев. и прав.) 3 бака, № 10 и 11 4 бака, ВУ резервное, загорится сигнализатор ВУ РЕЗЕРВ на левую сеть.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЕСЛИ ГЕНЕРАТОРЫ ГІ И Г2 ИЛИ Г2 И Г3 ОТКЛІОЧЕНЫ И НАПРЯЖЕНИЕ НА АВТОНОМНЫХ ШИНАХ ЛЕВОЙ И ПРАВОЙ ОТСУТСТВУЕТ ИЛИ НЕ ГОРИТ ЛАМПА "ВУ РЕЗЕРВ", ВЫКЛЮЧИТЕ ГЕНЕРАТОРЫ И ДЕЙСТВУЙТЕ В СООТВЕТСТВИИ С УКАЗАНИЯМИ ПОДРАЗДЕЛА "ВЫНУЖДЕННОЕ ВЫКЛЮЧЕНИЕ ГЕНЕРАТОРОВ".

- (4) На ручное управление топливной системой ПЕРЕЙТИ Б/И
- (5) Показания топливомера ВАФИКСИРОВАТЬ БИ БИ устанавливает переключатель АВТОМАТ РУЧНОЕ на панели топливной системы в положение РУЧНОЕ и фиксирует показания топливомера в момент выключения генераторов.
- (6) Зарезервирован
- (7) Сети 27 В |СОЕДИНИТЬ | Б/И Б/И на панели энергоузла и запуска ВСУ выключатель СОЕДИН СЕТЕЙ РУЧНОЕ ВЫКЛ устанавливает в положение РУЧНОЕ, при этом загорается светосигнализатор СЕТИ СОЕДИНЕНЫ.

(прод.
--------

<sup>\*</sup> Серийно с самолета с № 85814, а на самолетах с № 85770 по № 85813 – после доработки по бюллетеню.



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

(8)	Показаниями ПКП, ПНП прав. ! НЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ! КВС. 2/П КВС использует показания ПНП лев., показаниями ПКП не пользуется. 2/П показаниями ПКП, ПНП прав. не пользуется.
(9)	Пилотирование по АГР. ЭУП. ПНП лев УШ и механическим приборам ! ОСУЩЕСТВЛЯТЬ ! КВС. 2/П КВС и 2/П пилотирование самолета по крену и тангажу осуществляют по АГР и ЭУП, выдерживание курса - по ПНП лев., УШ и КИ-13. Для выдерживания вы- соты и скорости используют механические приборы.
(10)	Системой кондиционирования вручную ! УПРАВЛЯТЬ ! Б/И Б/И управление системами СКВ и СРД производит вручную.
	Если источник пожара четко определен и пожар ликвидирован:
(1)	Генераторы (если в полете выключались) !ПРОВЕРИТЬ и ВКЛЮЧИТЬ   Б/И Б/И устанавливает переключатели генераторов на панели энергоузла и запуска ВСУ в положение ПРОВЕРКА и проверяет напряжение и частоту генераторов. Если напряжение и частота в норме, Б/И устанавливает переключатели генераторов в положение ВЫКЛ , а затем в положение ВКЛЮЧЕНО.
(1a)	Генераторы* (если в полете выключались) ! ВКЛЮЧИТЬ ! Б/И Б/И устанавливает выключатели генераторов на панели энергоузла и запуска ВСУ в положение ГЕНЕРАТОР 1, 2, 3.
(2)	Отсутствие повторного загорания ! КОНТРОЛИРОВАТЬ ! Э Экипаж контролирует отсутствие повторного загорания в зоне повреждения.
(3)	Арретирование ПКП (МГВ) ВЫПОЛНИТЬ КВС Через 3 мин после восстановления электропитания в прямолинейном горизонтальном полете КВС нажимает кнопки АРРЕТИР на ПУ-46 и держит нажатыми до прекращения движения обоих картушек ПКП по крену и тангажу, но не более 6 - 8 секунд. После этого сравнить показания обоих ПКП с резервным авиагоризонтом. Если арретирование не произошло, повторно нажать кнопки АРРЕТИР. Бленкеры АГ должны убраться с лицевой панели приборов.
	На самолетах с блоками БРЗУ.
	(прод.)
Der	No 29 0 15/00 6.6.5



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генератог ами

	Тест-контроль БКК  Если после отпускания кнопки АРРЕТИР бленкеры АГ не убрались с лицевых панелей приборов ПКП, КВС проводит тест-контроль БКК, для чего последовательно на 4 - 5 секунд нажимает переключатель БКК ТЕСТ-КОНТРОЛЬ в положение І и ІІ.  После отпускания переключателя бленкеры АГ должны убраться.
	Если дымление не прекратилось:
(1)	Генераторы ! ВЫКЛЮЧИТЬ ! Б/И Б/И должен на панели энергоузла и запуска ВСУ переключатели (выключатели*) генераторов установить в положения ВЫКЛ (ВЫКЛЮЧЕНО*).
(2)	Аварийное полключение генераторов на автономные шины! ВЫКЛЮЧИТЬ! Б/И Б/И на панели контроля АБСУ выключатели АВАРИЙНОЕ ВКЛЮЧЕНИЕ ГЕНЕРАТОРОВ НА АВТОНОМНЫЕ ШИНЫ 1, 2, 3 - ВЫКЛЮЧЕНО устанавливает в положение ВЫКЛЮЧЕНО.
(3)	Снижение  КВС выполняет снижение в сторону ближайшего аэродрома на скорости не более  М = 0,85 (V = 525 км/ч), выпустив три этом средние интерценторы на угол 45°.
(4)	Службе УВД 1 ДОЛОЖИТЬ 1 2/П 2/П передает сообщение службе УВД о вынужденном снижении и предполагаемом месте посадки.
(5)	Интерцепторы ! УБРАТЬ ! КВС КВС в конце снижения убирает интерцепторы.
(6)	Посадку Р зависимости от обстановки КВС выполняет посадку на аэродром или вне гэродрома. При выполнении посадки КВС руководствуется указаниями подразд. 5.1, 6.7.  На самолетах с блоками БРЗУ.
ა	(прод.)
6.6	6 Open 15/00 Does N. 20

РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

	- вынужденное выключение генераторов (при пожаре в панелях генераторов)
(1)	Все подканалы РА-56 (курс, крен, тангаж) ! ВЫКЛЮЧИТЬ ! Б/И Б/И на панели ГИДРОПИТАНИЕ РА-56 переключатели КУРС, КРЕН, ТАНГАЖ устанавливает в положение ОТКЛЮЧЕНО, при этом загораются светосигнальные табло ДЕМПФЕР КУРС, ДЕМПФЕР КРЕН, ДЕМПФЕР ТАНГАЖ, длительны звучит громкоговоритель, на соответствующих бленкерах ПУ-46 появляются ОТКЛ.
(2)	Загружатели РВ и РН в положение ВЗЛЕТ - ПОСАДКА! УСТАНОВИТЬ! 2/П 2/П устанавливает переключатель ПОЛЕТНЫЙ ЗАГРУЖАТЕЛЬ РН и РВ на козырьке средней приборной доски пилотов в положение ГЗЛЕТ - ПОСАДКА, при этом загораются светосигнальные табло ВЗЛЕТ ПОС РН, ВЗЛЕТ ПОС РВ на средней приборной доске пилотов.
(3)	Генераторы ! ВЫКЛЮЧИТЬ ! Б/И Б/И на панели энергоузла и запуска ВСУ устанавливает переключатели (выключатели*) генераторов в положение ВЫКЛ (ВЫКЛЮЧЕНО*).
(4)	РУД на МАЛЫЙ ГАЗ при Н ≥ 5000 м ! УСТАНОВИТЬ ! КВС КВС рычаги управления двигателями на центральном пульте пилотов переводит в положение МАЛЫЙ ГАЗ.
(5)	На ручное управление топливной системой ! ПЕРЕЙТИ ! Б/И
	Показания топливомера 1 ЗАФИКСИРОВАТЬ 1 Б/И Б/И устанавливает переключатель АВТОМАТ - РУЧНОЕ на панели топливной системы в положение РУЧНОЕ и фиксирует показания топливомера в момент выключения генераторов.
(6)	Службе УВД об аварийной обстановке 1 ДОЛОЖИТЬ 1 2/П 2/П по УКВ радиостанции № 1 передает сообщение службе УВД об отключении всех генераторов.
(7)	Аккумулятор   ВКЛЮЧИТЬ ! Б/И Если какой-либо аккумулятор был отключен в полете по результатам контроля, Б/И включает его выключатель на панели управления энергоузлом.
(8)	Сети 27 В       ! СОЕДИНИТЬ ! Б/И         Б/И на панели энергоузла и запуска ВСУ       выключатель СОЕДИН СЕТЕЙ         РУЧНОЕ - ВЫКЛ устанавливает в положение       РУЧНОЕ , при этом загорается свето-         сигнализатор       СЕТИ СОЕДИНЕНЫ
	* На самолетах с блоками БРЗУ.
	(прод.)
Per	∴ № 29 Okt 15/99 6.6.7



## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕИСТВИЯ В АВАРИИНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми нерасотакцими генераторами

(9)	Показаниями ПКП, ПНП <sub>прав</sub> .	НЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ.	KBC, 2
	КВС использует показания ПНП <sub>ЛЕВ.</sub> , показаливно 2/П показаниями ПКП, ПНП <sub>ПРАВ.</sub> не пользуется	и ПКП не пользуется.	
(ID)	Пилотирование по АГР, ЭУП, ПНП лев УН и мех ческим приборам	COYUEC TRUSTS	KBC, 2
	КВС и 2/П пилотирование самолета по крену и з видерживание курса по ПНП лев., УШ и КИ-ІЗ. Для видерживания висоти и скорости используи		AIP n Əyii
(II)	Системой кондиционирования вручную	YIIPABIRTЬ	E/N
	Б/И управление системами СКВ и СРД производит	г вручную	
(I2)	Снижение	ВШОЛНИТЬ	KBC
	КВС выполняет снижение в сторону ближайшего а M=0,85 (V=525 км/ч). выпустив при этом средни	аэродрома на скорости не ие интерцепторы на угол	более 450
(I3)	Службе УВД	доломить .	2/11
	2/П передает сообщение службе УВД о вынуждени месте поселки	ном снижении и предполаг	аемом
(14)	Интерпепторы	) YEPATE	REC
	КВС в конце снижения убирает интерцепторы		
	Посалку	выполнить	1



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

		- последовательный отказ всех генераторов
	(1)	РУД на МАЛЫЙ ГАЗ на высоте более или равной 5000 м ! УСТАНОВИТЬ ! КВС КВС рычаги управления двигателями на центральном пульте пилотов переводит в положение, МАЛЫЙ ГАЗ.
	(2)	Все полканалы РА-56   ВЫКЛЮЧИТЬ   Б/И Б/И на щитке ГИДРОПИТАНИЕ РА-56 переключатели КУРС, КРЕН, ТАНГАЖ устанавливает в положение ОТКЛЮЧЕНО, при этом загораются светосигнальные табло ДЕМПФЕР КУРС, ДЕМПФЕР КРЕН, ДЕМПФЕР ТАНГАЖ, длительно звучит громкоговоритель, на соответствующих бленкерах ПУ-46 появляются ОТКЛ.
	(3)	Загружатели РВ и РН в положение ВЗЛЕТ - ПОСАДКА ! УСТАНОВИТЬ ! 2/І 2/П устанавливает переключатель ПОЛЕТНЫЙ ЗАГРУЖАТЕЛЬ РН и РВ на козырыке средней приборной доски пилотов в положение ВЗЛЕТ - ПОСАДКА, при этом загораются светосигнальные табло ВЗЛЕТ ПОС РН, ВЗЛЕТ ПОС РВ на средней приборной доске пилотов.
	(4)	На ручное управление топливной системой ! ПЕРЕЙТИ ! Б/П
	(5)	Показания топливомера ! ЗАФИКСИРОВАТЬ! Б/І Б/И устанавливает переключатель АВТОМАТ - РУЧНОЕ на панели топливной системы в положение РУЧНОЕ и фиксирует показания топливомера в момент выключения генераторов.
	(6)	Генераторы  [ПРОВЕРИТЬ И ВКЛЮЧИТЬ! Б. И Б./И устанавливает переключатели генераторов на панели энергоузла и запуска В ЗЗ в положение ПРОВЕРКА и проверяет напряжение и частоту генераторов. Если на ряжение и частота в норме, Б./И устанавливает переключатели генераторов в положение ВЫКЛ, а затем в положение ВКЛЮЧЕНО.
	(6a)	Генераторы* (если выключались в полете) 1 ВКЛЮЧИТЬ 1 Б И Б/И устанавливает выключатели генераторов на панели энергоузла и запуска В ЗУ в положение ГЕНЕРАТОР 1, 2, 3.
		Если генераторы не включились на бортсеть:
	(1)	Переключатели (выключатели*) генераторов 1 ВЫКЛЮЧИТЬ 1 Б И Б/И устанавливает переключатели (выключатели*) генераторов на панели энерозала и запуска ВСУ в положение ВЫКЛ (ВЫКЛЮЧЕНО*).
	(2)	Аккумулятор ! ВКЛЮЧИ ь ! Ј / И Если какой-либо аккумулятор был отключен в полете по результатам контроля. Б/И включает его выключатель на панели энергоузла и запуска ВСУ.
	* F	на самолетах с блоками БРЗУ. (прод.)
•	Per	No 29 Open 15/99 ( 6.9



## ▼ РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ЛЕЛСТВИЯ В АЗАРИЛНИ СИТУАЦИЯХ - Полет во всеми неработающими тенераторами

(3)	Сети 27 В	COEMNHATE	E/M
•	Б/И на панели энергоузла и запуска ВСУ выключатель СОЕДИН.С	ЕТЕЙ РУЧНОЕ ВЫКЛ	························
	устанавливает в ноложение РУЧНОЕ, при этом загорается свето	сигнализатор	
	CERN COEMHETH		·
(4)	Снижение	AT WHILDING	KBC
	КВС выполняет снижение в сторону олижайшего аэродрома на си $525~\mathrm{km/q}$ ( $M=0.65$ ), выпустив при этом средние интерцепторы	корости не более на угол 45°	•
(5)	Службе УВЦ	ДОЛОВИТЬ	2/11
`	2/II по УКВ № I делает сообщение службе УВД о переходе на выпредполагаемую высоту вывода	инужденное снижен	ne n
(6)	Horazarrame IIMI, IIIIII IIDAB.	НЕ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ	KBC,2/
	КВС использует показания ПНП <sub>лев.</sub> , показаниями ПКП не польз 2/П показаниями ПКП , ПНП <sub>прав</sub> не пользуется	уется.	
(7)	Пилотирование по АГР, ЗУП, ПНП лев (курс),		RBC.
	УШ и механическим приборам	OCYMECTBUATE	5/11
	КВС и 2/П пилотирование самолета по крену и тангажу осущест выдерживание курса по ПНП лев. УШ и КИ-ІЗ. Для выдерживания используют механические приборы		
(8)	Системой кондиционирования вручную	УПРАВЛЯТЬ	E/M
	Б/И управление системами СКВ и СРД производит вручную		
(9)	На высоте 3000 м из снижения	BHECTM	KBC
(IO)	ИНТЕРЦЕПТОРЫ	<b>YEPATE</b>	KBC
٠	КВС на висоте 3000 м плавно виводит самолет из на среднем пульте пилотов убирает интерцепторы	снижения и рукоя	ткой
(II)	K sanycky BCY	ПРИСТУПИТЬ	E/M
	Б/И на панели ЗАПУСК ВСУ выключатель ЗАПУСК-ВЫСІ устанавливает в положение ЗаПУСК. Следит за показаниями присоров контроля расоти ВСУ	ДДУСК и нажимает	
(I2)	При неудавшемся запуске ВСУ, ВСУ	1 HIKJIOTUTE	I B/M
	Б/И на панели ЗАПУСК ВСУ нажимает кнопку СТОП, переключател навливает в положение ХОЛ ПРОКР, выключатель ЗАПУСК-ВЫКЛ ус выключатель ЗАПУСК-ВЫКЛ ус основную сеть 27 В.	станавливает в по	noranne
	(mpog.)		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСИЛУАТАЦИИ Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В В В В ВЕЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Полет со всеми неработающими генераторами

(13)	Посадку ВЫПОЛНИТЬ КВС
•	КВС выполняет посадку, руководствуясь указаниями подраздела 5.6. Выдерживает
	скорость и г оизводить выпуск закрылков в соответствии с табл. 6.6.
	Если ВСУ запустилась:
(1)	После выхода ВСУ на режим генератор переменного тока ВКЛЮЧИТЬ ВУИ
	После выхода ВСУ на режим бортинженеру установить выключатель ВСУ - ВЫКЛЮ
	ЧЕНО на панели управления энергоузлом в положение ВСУ.
	При этом обеспечивается работа всех потребителей, кроме бытового оборудования
	и противообледенителей предкрылков
(5)	Арретирование ПКП (МГВ) ! ВЫПОЛНИТЬ ! КВС
	Через 3 мин после восстановления электропитания в прямолинейном горизонталь-
	ном полете КВС нажимает кнопки АРРЕТИР на ПУ-46 и держит нажатыми до
	прекращения движения обоих картушек ПКП-1 по крену и тангажу, но не более
	6-8 секунд.
	Если арретирования не произошло, повторно нажать кнопки АРРЕТИР. Бленке-
	ры АГ должны убраться с лицевой панели приборов
(3)	Гест-контроль БКК ВЫПОЛНИТЬ КВС
	Если после отпускания кнопки АРРЕТИР бленкеры АГ не убрались с лицевых
	панелей приборов ПКП-I, КВС проводит тест-контроль БКК-18, для чего последо-
	вательно на 4 - 5 секунд нажимает переключатель БКК ТЕСТ-КОНТРОЛЬ в поло-
	жения І и ІІ
	После отпускания переключателя бленкеры АГ должны убраться
(4)	Посалку на ближайшем аэредроме   СОВЕРШИТЬ ! КВС
	КВС по согласованию с УВА выполняет посадку на ближайшем аэродроме



ŀ

#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийная посалка на сущу

#### 6.7. АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУЩУ

#### 6.7.I. Общие указания

- (І.) К аварийным посадкам на сущу относятся:
  - посадка вне аэродрома;
  - посапка на аэропром:
    - с невипущенной передней опорой шасси;
    - на одну главную опору и переднюю опору шасси;
    - с убранным шасси.
- (2) Основной задачей экипажа в случае аварийной посадки является обеспечение безопасности пассажиров при приземлении и эвакуация пассажиров из самолета, а в безлюдной местности и создание условий для дальнейшего существования до получения внешней помощи.
- 6.7.2. Действия экипажа перед посадкой
  - (I) Основные обязанности экипаха при аварийной посадке:
    - сразу же после возникновения аварийной обстановки доложить диспетчерской службе о предстоящей аварийной посадке, т.к. в дальнейшем для этого может не хватить времени или возможностей.
      - Одновременно дать указание старшему бортпроводнику провести подготовку пассажиров к аварийной посадке;
    - выбрать подходящее место для посадки и произвести посадку, сведя к изнимуму опасность возникновения покара и повреждения самолета;
    - после посадки обеспечить онструю эвануацию пассажиров из самолета.
  - (2) Действия энипажа перед посадкой приведени в развернутом содержании Аварийной контрольной карти. "Аварийная посадка на сушу".
  - (3) Типовой текст Аварийной передачи службе управления воздушным движением (УВД) перед аварийной посадкой на суше

Бедствие, Бедствие, Бедствие.
Я, Ту-154 ..... (позивной или бортовой номер).
Предстоит вынужденная посадка (на аэродроме - каком, вне аэродрома - координати).
Причина аварийной посадки ......
Нахожусь (координати, висота, куро).
Требуется помощь (какая).



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154¼ ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — АВАРИЙНАЯ посадка на сущу

(4) Типовой текст Обращения Командира воздушного судна к пассавирам перед аваринном посадком на сушу

#### BHUMAHUE!

принимают необходимые меры.

Говорит командир судна. Самолет неисправен, возможна аварийная поседка. На борту имеется необходимое авариино-спасательное оборудование. Ми предупредили неземные опасательные службы и они

Сохраняйте полное спокойствие, оставайтесь на своих местах, точно виполнийте все указания членов экипака.

(HDOK.)



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154 М ПЕЙСТВИН В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВАРИЙНАЯ посадка на сущу.

The same of the sa	•	
*АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУШУ*	* .	•
CHITHER BELICTENE	BRIDUNTS	KE
КВС должен включить сигнал БЕДСТЕИЕ на пульте управления СРС тель АВАРИЯ на пульте управления СО-72; при полете за рубеже на пульте управления СО-72	) и включить вы дол атваран ма	7700
Служов УВД	TOTOMNIP	2,
2/П по УКВ В I должен передать сообщение в соответствии с ти ной передачи службе УВД	HOBHM TERCTON	Abapı
Обращение к пассажирам	выполнить (	К
мандира воздушного судна к пассажирам перед аварийной посаци Информацию для пассажиров	ПЕРЕДАТЬ	Б
Старший бортпроводник должен проинформировать пассажиров в вым текстом Информации для пассажиров старшего бортпроводни посадкой на сущу		
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортироводний посадкой на сущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР	ка перед авариі   СТРАВИТЬ   ОС ДАВЛ. должен	іной Б
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортпроводний посадкой на сущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР стравить избиточное давление в пассажирских салонах и кабина	ка перед вварий   СТРАВИТЬ   ОС ДАВЛ. должен е экипажа	Боной Б
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортироводний посадкой на сущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР стравить избиточное давление в пассажирских салонах и кабина	ка перед вварий    СТРАВИТЬ    ОС ДАВЛ. должен  е экипака    ВКЛЮЧИТЬ    дки должен вкли	inoii E
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортпроводний посадкой на оущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР стравить избиточное давление в пассажирских салонах и кабина за 3 мин до посадки систему нейтрального газа  Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чем за 3 мин до поса	ка перед вварий    СТРАВИТЬ    ОС ДАВЛ. должен  е экипака    ВКЛЮЧИТЬ    дки должен вкли	E B
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортпроводний посадкой на сущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР стравить избиточное давление в пассажирских салонах и кабина за 3 мин до посадки систему нейтрального газа  Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чей за 3 мин до посадки систему подачи нейтрального газа в топливные баки й I и 4  Заход на посадку с выпущенным шасси и механизацией	ка перед аварий    СТРАВИТЬ    ОС ДАВЛ. должен  е экипажа    ВКЛЮЧИТЬ    дки должен вклю	E E E E E E E E E E E E E E E E E E E
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортпроводний посадкой на сущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР стравить избиточное давление в пассажирских салонах и кабине  За 3 мин до посадки систему нейтрального газа  Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чем за 3 мин до посад систему подачи нейтрального газа в топливные баки й I и 4  Заход на посадку с выпущенным шасси и механизацией крыла в посадочное положение  КВС выполняет заход на посадку с выпущенным шасси и механиза	ка перед вварий  СТРАВИТЬ    СС ДАВЛ. должен  е экипака  ] ВКЛЮЧИТЬ    дки должен вкли  ВЫПОЛНЯТЬ    ацией крила, се	іной Б І Б Очить
вым текстом Информации для пассажиров старшего бортпроводний посадкой на сущу  На висоте 1500 м избиточное давление в гермокабине  Б/И на висоте не выше 1500 м включением выключателя АРД СБР стравить избиточное давление в пассажирских салонах и кабинова 3 мин до посадки систему нейтрального газа  Б/И не раньше чем за 10 мин и не позже чей за 3 мин до посадситему подачи нейтрального газа в тощливные баки й I и 4  Заход на посадку с выпущенным шасси и механизацией крыла в посадочное положение  КВС выполняет заход на посадку с выпущенным шасси и механиза ствукщей посадочной конфигурации	ка перед вварий  СТРАВИТЬ    СС ДАВЛ. должен  е экипака  ] ВКЛЮЧИТЬ    дки должен вкли  ВЫПОЛНЯТЬ    ацией крила, се	Боні в Бонить



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ – Аварийная посадка на сушу

Дверь в кабину экипажа в открытом положении	ЗАФИКСИРОВАТ	Ъ Б/И				
Б/И перед посадкой должен открыть дверь кабины экипажа и зафиксировать ее						
Двери и люки к открытию	ПОДГОТОВИТЬ	<u> </u> 6/[]				
Бортпроводники перед посадкой подготавливают все двери и люки к от	кры <b>тию</b>					
Готовность экипажа и пассажиров к посадке	ПРОКОНТРО-					
	ЛИРОВАТЬ	<u> KBC</u>				
КВС по докладам членов экипажа убеждается в готовности экипажа и п	ассажиров к посадке					
Непосредственно перед приземлением (по команде КВС) двигатели	выключить	<u>Б/И</u>				
ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ	ЗАКРЫТЬ	Б/И				
ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по	оложение МАЛЫЙ ГАЗ	, а рычагі				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по	оложение МАЛЫЙ ГАЗ	, а рычагі				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по	оложение МАЛЫЙ ГАЗ жарные краны двигател	, а рычаги тей				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по Все три очереди пожаротушения	оложение МАЛЫЙ ГАЗ жарные краны двигател	, а рычагі іей				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по Все три очереди пожаротушения Во время приземления Б/И включает все три очереди пожаротушения	оложение МАЛЫЙ ГАЗ ожарные краны двигател  ВКЛЮЧИТЬ  ПРОИЗВЕСТИ	, а рычаги іей Б/И [КВС				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по Все три очереди пожаротущения Во время приземления Б/И включает все три очереди пожаротушения Аварийную посадку	оложение МАЛЫЙ ГАЗ ожарные краны двигател  ВКЛЮЧИТЬ  ПРОИЗВЕСТИ	, а рычаги іей Б/И [КВС				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по Все три очереди пожаротушения Во время приземления Б/И включает все три очереди пожаротушения Аварийную посадку КВС производит аварийную посадку в соответствии с техникой выполн	оложение МАЛЫЙ ГАЗ ожарные краны двигател  ВКЛЮЧИТЬ  ПРОИЗВЕСТИ	, а рычагі іей Б/И				
Б/И непосредственно перед приземлением должен перевести РУДы в по останова двигателей в положение СТОП - КРАН ЗАКРЫТ и закрыть по Все три очереди пожаротушения Во время приземления Б/И включает все три очереди пожаротушения Аварийную посадку КВС производит аварийную посадку в соответствии с техникой выполн конкретной аварийной ситуации	оложение МАЛЫЙ ГАЗ ожарные краны двигател  ВКЛЮЧИТЬ  ПРОИЗВЕСТИ ения посадки в зависим	, а рычаглей  Б/И  КВС  ости от				



## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийная посадка на сушу

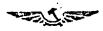
#### 6.7.3. Выполнение аварийной посадки

ВНИМАНИЕ. КВС в зависимости от конкретной обстановки принимает все меры для доведения скорости до минимальной посадочной и, после приземления, для экстренного торможения. Для этого он принимает решение об использовании всех средств, имеющихся на самолете (механизация крыла, шасси и реверс тяги двигателей).

Общими рекомендациями при выполнении аварийной посадки являются:

- уменьшение посадочной массы выработкой топлива до остатка 6 т в баках № 1 и 3;
- создание предельно возможной задней центровки (в том числе выработкой топлива из бака № 4), при этом центровка не должна выходить за предельно допустимое заднее значение;
- приземление с минимально возможной посадочной скоростью;
- своевременная разгерметизация гермокабины;
- четкое выполнение Аварийного расписания членами экипажа;
- максимальное использование аварийно-спасательного оборудования;
- выполнение посадки на подготовленную грунтовую или бетонную ВПП с выпущенным шасси и с выпущенными в посадочное положение закрылками и предкрылками.
- 6.7.3.1. Вынужденная посадка вне аэродрома при работающих двигателях
  - (1) Посадку производить на минимально возможной скорости (вплоть до угла атаки срабатывания сигнализатора АУАСП).
  - (2) Бортпроводникам проверить, все ли пассажиры привязаны ремнями и приняли рекомендуемую позу (см. рис. 6.7.1). При наличии в самолете детей без места бортпроводникам принять меры для защиты их от возможных ударов во время посадки.
  - (3) До приземления включить электронасосную станцию второй гидросистемы.
  - (4) После приземления экстренно остановить двигатель № 2, включить реверс (максимальный реверс\*) тяги двигателей № 1 и 3.
  - (5) Удерживая самолет от опускания носа, применить основные, а при необходимости аварийные тормоза.
  - (6) Закрылки не убирать, после остановки самолета выключить двигатели, закрыть пожарные краны и обесточить самолет (ночью оставить включенным дежурное освещение).
  - Открыть все двери и люки. Принять меры к быстрой эвакуации пассажиров из самолета, используя аварийно-спасательное оборудование, см. рис. 6.7.2; и отводу пассажиров на безопасное расстояние на случай пожара.
- 6.7.3.2. Посадка с невыпущенной передней опорой шасси
  - (1) Посадку по возможности производить на подготовленную грунтовую ВПП с выпущенными закрылками и предкрылками в посадочное положение.
  - (2) Выравнивание самолета начинать на обычной высоте. После приземления экстренно остановить двигатель № 2 и включить реверс (максимальный реверс\*) тяги двигателей № 1 и 3.
  - Удерживать самолет от опускания передней части фюзеляжа до тех пор, пока сохраняется запас хода колонки штурвала. После того как передняя часть фюзеляжа начнет опускаться, выключить генераторы, удерживая колонку штурвала в полностью отклоненном "на себя" положении. После опускания носовой части фюзеляжа на ВПП при необходимости применить торможение колес; для выдерживания направления движения по ВПП использовать одностороннее подтормаживание. Реверс (максимальный реверс ) тяги двигателей применять до полной остановки самолета, после чего выключить двигатели № 1 и 3 и закрыть пожарные краны.
  - (4) Обесточить самолет.

<sup>\*</sup> На самолетах, оборудованных ступенчатым управлением реверсом тяги.



6.7.3.3.

## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-15411 ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВАРИЙНАЯ ПОСАДКА НА СУЩУ

.3. Посалка на одну основную опору к переднюю опору шасси

- (I) Посадку производить только на бетонированную ВШ (между ее осых и обочиной в сторону исправной основной опоры шасси) с выпущенными в посадочное положение закрыжами и предкрыжами.
- (2) После четвертого разворота (или перед входом в глиссаду при заходе с прямой) включить электронассоную станцию гидросистемы 2.
- (3) Посадку производить, не допуская крена в сторону невыпущенной основной опори масси.
- (4) После приземления опустить самолет на переднюю опору шасси, экстренно остановить двигатель \$ ? и видочить реверс (максимальный реверс $^{\$}$ ) тяги двигателей \$ I и 3.
- (5) На пробете отклонить штурвал в сторону выпущенной основной опори шасси, удерживая самолет элеронами от опускания на крыло по возможности дольше.
- (6) Направление движения самолета на пробеге видерживать отклонением педалей.

  Торможение колес исправной основной слори шасси применять только в случае, если отклонением руля направления и передних колес парировать разворот в сторону невидущенной основной опори шасси не удается.
- (7) Перед опусканием самолета на крило в сторону невыпущенной основной опори шасси (когда запас хода штурвала израсходован) остановить двигатели № 1 и 3, закрить их пожарние крани, в дневных условиях обесточить самолет, а ночью оставить включенными ккумулятори для обеспечения работи дежурного освещения (остальние потребители постоянного тока выключить после остановки самолета).
- (8) В момент опускания самолета на крило затормозить колеса выпущенной основной опоры шасси.
- (9) После остановки самолэта закрылки на убирать, открыть все двери и люки и принять все меры и звакуации нассажиров из самолета.

ж) На самолетах, оборудованных ступенчатым управлением реверсом тягж. (прод )



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийная посадка на сущу

#### 6.7.3.3.1.Посадка при вертикальном положении тележки основного шасси

- (I) Всю предварительную подготовку к посадке выполнять так же, как и при посадке на одну основную опору шасси и переднюю опору шасси.
- (2) Посадку производить только на бетонированную ВШ по ее оси с выпущенными в посадочное положение закрылками и предкрылками.
- (3) После четвертого разворота (или перед входом в глиссаду при заходе с прямой) включить электронасосную станцию гидросистемы 2.
- (4) При вертикальном положении тележки основного щасси в момент касания не допускать крен в сторону исправной основной опоры шасси, а, зафиксировав 
  касание самолета вертикальной тележкой, опустить плавно самолет на исправную 
  основную опору, затем на переднюю опору; средние интерцепторы не выпускать 
  (внутренние интерцепторы выпустятся автоматически).
- (5) Экстренно остановить двигатель % 2 и включить реверс (максимальный реверс $^{*}$ ) тяги двигателей % I и : 3.
- (6) Пробег самолета будет осуществляться с креном на исправную основную опору шасси, вследствии чего появляется разворачивающий момент в сторону исправной опоры шасси.

В случае разрушения пневматиков на неисправной тележке шасси самолет может резко повести в сторону неисправной ноги шасси. По возможности элеронами, рулем направления и передними колесами удерживать самолет от бокового выкативания с ВШТ.

Торможение колес как со сторони неисправной, так и со сторони исправной тележки применять только в случае, если отклонением РН и передних колес парировать выкатывание в сторону не удается.

- (7) После остановки самолета экстренно остановить двигатели № 1 и 3, закрыть их пожарные краны, в дневных условиях обесточить самолет, а ночью оставить включенными аккумулятори для обеспечения работы дежурного освещения (остальные потребители постоянного тока выключить после остановки самолета).
- (8) После остановки самолета закрылки не убирать, открыть все двери и люки и принять все меры к эвакуации пассажиров из самолета.

327							
2.	Ha	самолетах.	оборудованных	CTVIIGHTATHM	управление	реверсом	THIN.
			FA W		) -paritoni	Popoboom	****

(прод )

Per. No 20



#### ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - АВАРИЙНАЯ посадка на сущу

#### 6.7.3.4. Посадка с убранным шасси

- (I) Посадку с убранным шасси производить при невыпуске шасси только на грунтовую ВПП.
- (2) Посадку производить с выпущенной в посадочное положение механизацией крыла.
- (3) При расчете на посадку учитывать уменьшение лобового сопротивления самолета за счет убранного шасси, не допуская перелета при приземлении.
- (4) Подвод самолета к земле производить на меньшей висоте, учитивая убранное положение шасси, при этом не допускать кренов.
- (5) На выдерживании перед приземлением бортинженер по команде КВС останавливает двигатели и закрывает пожарные краны.
- (6) После приземления самолета автоматически включаются все три очереди отнетушителей для предотвращения возникновения пожара. Сразу же после касания самолетом земли обесточить самолет (ночью оставить включенным дежурное освещение).
- (7) После остановки самолета оказать помощь пассажирам в покидании самолета через двери и аварийные люки и отвести их от самолета на безопасное расстояние на случай пожара.

#### 6.7.4. Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание

- (I) Вся предварительная подготовка пассажиров, их инструктаж и проверка принятых мер безопасности должни быть полностър закончены к моменту посадки.
- (2) Действия всех членов экипажа после остановки самолета основываются на Аварийном расписании. Начало действий по аварииному расписанию остановка
  самолета.
  Специальной команди для выполнения аварийных действий не оживать.
- (3) Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по аварийному расписанию.
- (4) Срочная эвакуация пассажиров в порядке, обусловленном Аварийным расписанием, должна быть начата немедленно после аварийной посадки, независимо от последствий посадки. После остановки самолета члены экипажа действуют по схеме, рис. 6.7.2. Дополнительные члены экипажа выполняют указания КВС.
- (5) Аварийное расписание после аварийной посадки на сущу:



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийная посадка на сушу

#### Командир воздушного судна

- руководит эвакуацией;
- открывает переднюю входную дверь и с помощью выделенных пассажиров приводит в рабочее положение надувной трап;
- не разрешает никому из пассажиров возвращаться в самолет до тех пор, пока полностью не закончится эвакуация и не будет получена гарантия отсутствия пожара и взрыва;
- дает указания членам экипажа, включая бортпроводников, отвести всех людей (после спуска на землю) на расстояние не менее 100 м от ближайшей части самолета.

В торой пилот (в варианте компоновки на 116 пассажирских мест помогает бортпроводнику № 1)

- открывает передний аварийный люк правого борта;
- приводит в рабочее положение матерчатый желоб (снят с самолетов № 85719 85722 и серийно с № 85737);
- спускает по спасательному канату желоба двух отобранных пассажиров для растяжки желоба и страховки спускающихся пассажиров;
- с помощью выделенных пассажиров приводит в рабочее положение надувной трап (с самолета № 85672);
- находясь у переднего аварийного люка, обеспечивает эвакуацию пассажиров и вынос аварийных радиостанций и аварийного радиобуя в кратчайшие сроки \*;
- отводит пассажиров (после спуска на землю) на расстояние не менее 100 м от ближайшей части самолета.

#### Бортинженер

- открывает служебную дверь;
- с помощью выделенных пассажиров приводит в рабочее положение надувной трап;
- находясь у служебной двери, обеспечивает эвакуацию пассажиров в кратчайшие сроки;
- отводит пассажиров (после спуска на землю) на расстояние не менее 100 м от ближайшей части самолета.

#### 6.7.5. Обязанности бортпроводников при аварийной посадке

- (1) Сообщить пассажирам о предстоящей аварийной посадке, о наличии на борту самолета необходимого аварийно-спасательного оборудования и его применении, о порядке аварийной эвакуации людей, через двери и люки, об особенностях выхода через двери и люки по правилу: "Сначала нога, затем голова". Принять меры к недопущению паники среди пассажиров.
- (2) Стандартный текст обращения к пассажирам старшего бортпроводника.

Внимание! Перед аварийной посадкой вы должны выполнить следующие требования:

- 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;
- приготовить мягкие вещи для защиты головы от ударов при вынужденной посадке;

<sup>\*</sup> С самолета № 85723, на предыдущих – после выполнения доработки.



(прод.)

Per. № 11

# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийная посадка на сушу

- поставить в вертикальное положение спинку кресла и проверить, застегнуты ли привязные ремни.

За несколько секунд до посадки мы подадим команду: "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!". В этот мо-мент вы должны:

- наклониться вперед, голову накрыть мягкими вещами, положить голову на руки, которыми накрест обхватить колени;
- оставаться в этом положении до полной остановки самолета;
- только после остановки самолета расстегнуть привязные ремни и эвакуироваться из самолета, следуя указаниям членов экипажа;
- при задымлении салона самолета передвигаться к аварийному выходу, ориентируясь по самосветящейся маркировке. \* Стараться не вдыхать дым, прикройте рот и нос влажной тканью.

При эвакуации из самолета необходимо:

- сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды;
- пользоваться только тем выходом, который будет указан.

Благодарю за внимание!

- (3) Отобрать и проинструктировать 14 человек из числа физически крепких пассажиров, в том числе: два человека в помощь второму пилоту и четыре человека для помощи в открывании четырех аварийных люков над крылом.
- (4) Проверить, чтобы по команде КВС: "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!" пассажиры застегнули привязные ремни, приняли рекомендованные позы, сняли обувь на высоких каблуках, положили голову на руки и обхватили руками накрест колени, накрыв голову мягкими вещами.
- (5) Не допускать попыток открывания пассажирами аварийных выходов в полете. После посадки разрешить открывать аварийные выходы только отобранными бортпроводниками пассажирами по специальной команде.
- (6) Организовать эвакуацию пассажиров из самолета.
- (7) При необходимости оказать помощь пострадавшим при эвакуации из самолета пассажирам.

Бортпроводник № 1

Второй пилот (в варианте компоновки на 116 пассажирских мест)

- Устанавливает порядок выхода из самолета пассажиров каждого ряда;
- отбирает четырнадцать пассажиров в помощь экипажу;
- закрепляет в кабинах предметы, которые могут упасть;
- освобождает проходы от занавесей и имущества.

Когда самолет остановится, по аварийному расписанию:

- открывает заднюю входную дверь;
- с помощью выделенных пассажиров приводит в рабочее положение надувной трап;
- находясь у задней входной двери обеспечивает эвакуацию пассажиров и вынос аварийных радиостанций и аварийного радиобуя в кратчайшие сроки \*\*;
- отводит пассажиров на расстояние не менее 100 м от ближайшей части самолета

<sup>\*</sup> После выполнения доработок по бюллетеню.

<sup>\*\*</sup> С самолета № 85723, на предыдущих – после выполнения доработок



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕГНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦІЯХ — АВАРИЙНАЯ посадка на сущу

#### Бортпроводия и 2

- с помощью виделенных нассажиров открывает азарийную дверь правого борта в конце сахона:
- приводит в рабочее положение надувной трап;
- находись у аварийной двери обеспечивает вважуащих пассажиров в кратчайшие сроки;
- отводит нассажиров (после спуска на землю) на расстояние не менее 100 м от бликаймей части самолета.

#### Бортпроводник # 3

- с помощью выделенных пассажиров открывает аварийную дверь левого борта в конце салона;
- приводит в рабочее положение надувной трап;
- находясь у аварийной двери обеспечивает звакуацию пассахиров в кратчайшие сроги;
- отводит нассажиров (носле спуска на вемлю) на расстояние не менее 100 м от бликаймей части самодета.

#### Бортпроводник ж.4

- виструктирует нассажиров, отобранных в номощь экинаку старшии бортироводииком;
- контролирует выполнение всеми пассажирами получениих указаний по подготовке к посадке:
- с помощью виделенних нассажиров открывает аварийние лики и вибрасивает ава-
- обеспечивает эвакуацию пассажиров через аварийние лики в кратчайшие сроки;
- отводит нассажиров (после спуска на вемлю) на расстояние не менее 100 m от бликайшей части самодета.

#### 6.7.6. Действия при аварии на земле

- (I) В случае аварии на земле во времи взлета, посадки, рулении, стоянки, когда нет времени для выполнения всех подготовительных операций, экипах обязан немедленно принять все меры для эвакуации пассахиров из самолета и предотвращения похара.
- (2) Как только установлено, что обстановка на самолете еварийная, командир воздушного судна должен немедленно дать команду экинаку действовать по Аварийному расписанию при посадке на сущу.

Одноврешенно командир воздушного судна дает команду бортпроводникам начать эвакуапив пассаждров.

Как только позволят обстановка, КВС обязая непосредственно руководить ввакуацией пассажиров в соответствии о Аварийным расписанием при посадке на сущу.

- Обязанности членов вкинама в этой обстановке те же, что и при аварийной



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — Аварийная посадка на сушу

посадке на сушу.

(3) В случае пожара каждый член экипажа обязан оказать всевозможную помощь пассажирам, которые находятся в зоне пожара. Обязанности бортпроводника те же, что и при аварийной посадке на сушу.

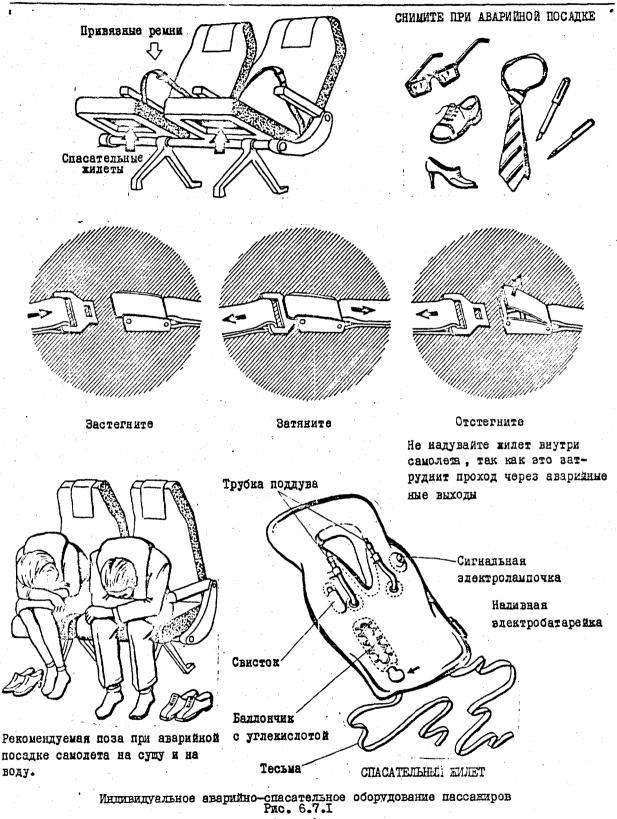
(4) При задымлении пассажирской кабины эвакуацию пассажиров проводить, ориентируясь по самосветящейся маркировке путей покидания и расположения аварийных выходов\*.

<sup>\*</sup> После выполнения доработки по бюллетеню.



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-1541

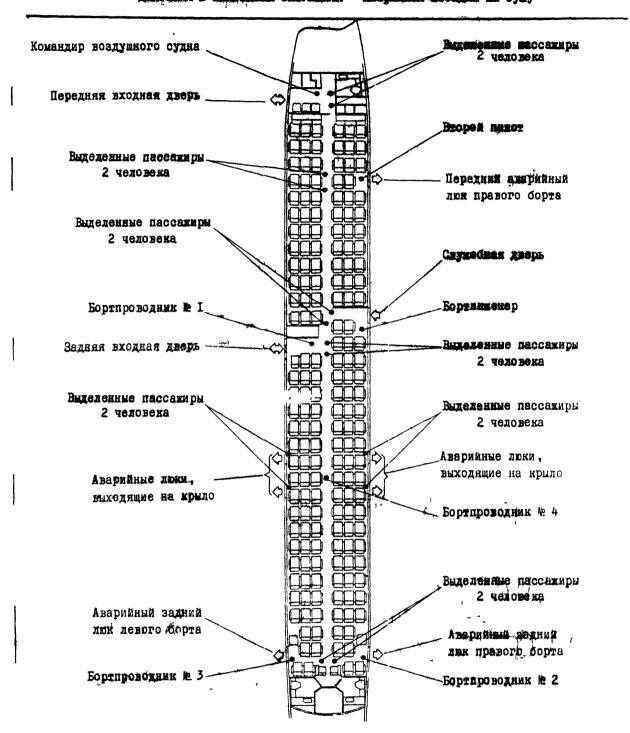
<u> ДЕЙСТВИЯ</u> В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Аварийная посадка на сущу



(mpon.)



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154Ы ПЕЙСТВИЙ В АВАРИНЫХ СИТУАЦИЯХ — АВАРИНЫЯ поседия на сушу

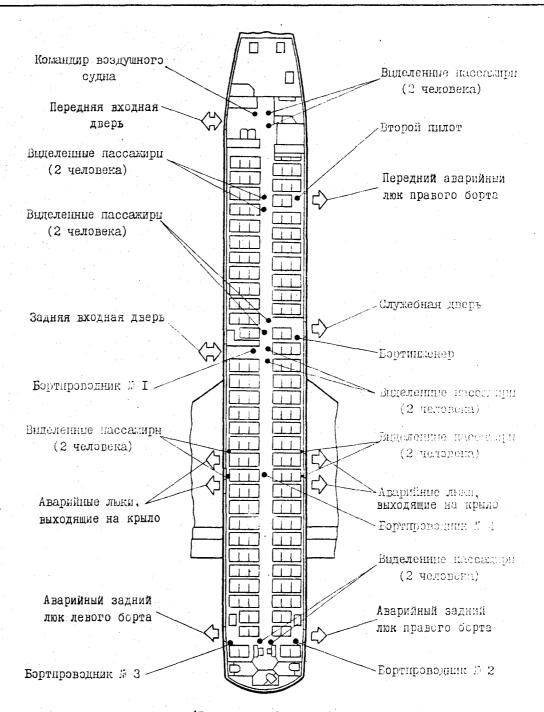


Скемя эвакуанни дассажиров и экипажа при аварийной посадке на сушу самолета на 180 пассажирских мест Рис. 627.2 (лист I из 4)



#### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-15411

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАПИЯХ - Аварийная посадка на сущу



(Вариант на 176 мест)

Схема эвакуации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на сушу Рис. 6.7.2 (лист 2 из 4)



#### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-15411

ДЕИСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на сушу

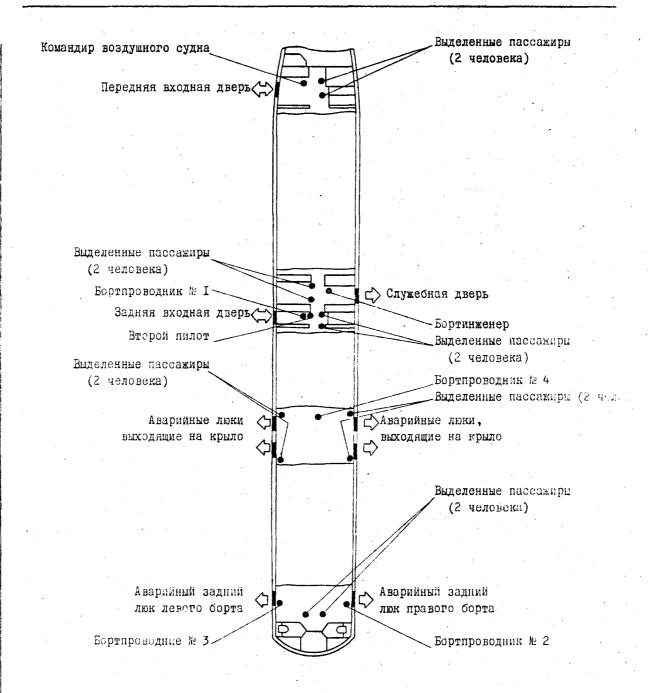


Схема эвакуации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на сушу (вариант компоновки на II6 пассажирских мест)
Рис. 6.7.2 (дист 3 из 4)
(прод)



### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-1541

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на сущу

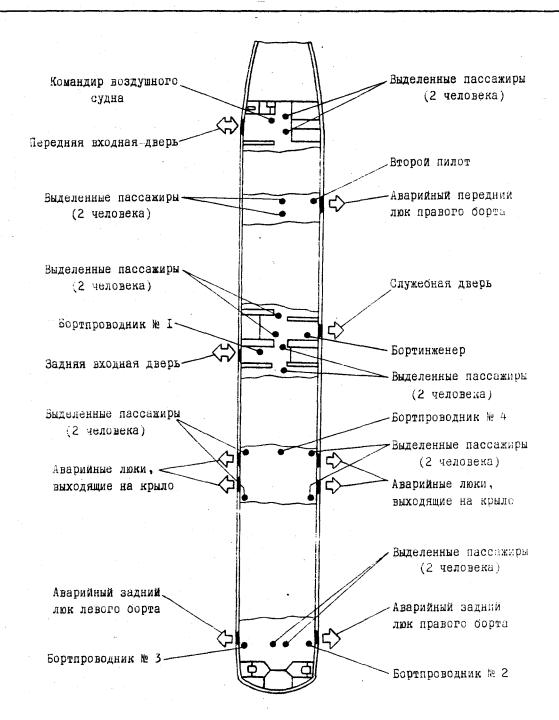


Схема эвакуации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на сушу (варианты компоновки на 132, 134, 160, 164, 166, 175 пассажирских мест)
Рис. 6.7.2 (лист 4 из 4)

--000--





<u> ПЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду</u>

#### 6.8. посапка на воду

#### 6.8.I. Общие указания

Основной задачей экипажа в сдучае посадки на воду является обеспечение безопасности пассажиров при приводнении самолета и эвакуации нассажиров из самолета с оказанием им помощи на воде.

#### 6.8.2. Лействия экипажа перед посадкой

- (1)Основные обязанности экипажа перед посадкой на воду:
  - сразу же после возникновения аварийной обстановки доложить диспетчерской службе о предстоящей посадке на воду, так как в дальнейшем на это может не кватить времени или возможностей.
    - Одновременно дать указание старшему бортпроводнику провести подготовку пассажиров к посадке на волу:
  - выбрать подходящее место для посадки, сведя к минимуму опасность возникновения пожара и повреждения самолета;
  - после приводнения обеспечить биструю эвакуацию пассажиров из самолета с максимальным использованием всех доступных спасательных средств.
- (2)Действия экипажа перед посадкой приведены в развернутом содержании Аварийной контрольной карты "Посадка на воду".
- (3)Типовой текст Аварийной передачи службе УВД перед посадкой на воду.

Бедствие. Бедствие. Бедствие. Я. Ту-154 ..... (повивной или бортовой номер). Предстоит посадка на воду (координати). Причина посапки ..... Нахожусь (координати, высота, курс). Требуется помощь (какая). На борту ..... человек.

 $(4\cdot)$ Типовой текст Обращения командира воздушного судна к пассажирам перед посадкой на воду.

Внимание! Говорит командир судна.

Через ... минут наш самолет из-за неисправности произведет аварийную посадку на воду. На борту имеются спасательные жилеты и необходимое спасательное оборудование. Мы предупредили спасательную службу и она принимает необходимые меры.

Сохраняйте полное спокойствие, оставайтесь на своих местах, точно выполняйте все указания членов экипажа.



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М действия в аварийных ситуациях – посадка на воду

(I)	Сигнал БЕДСТВИЕ	BKJIOTUTE	KBC			
	КВС должен включить сигнал БЕДСТВИЕ на пульте управлен					
	тель ARAPИЯ на пульте управления CO-72; при полете за на пульте управления CO-72.	рубежом набрать	код 7700			
	Ha hyabre ympabheann co-ra					
(2)	Служое УВД	ДОЛОЖИТЬ	2/11			
	2/П по УКВ № I должем доложить в соответствии с типови дачи службе УВД	чм текстом Аварий	ной пере-			
(3)	Обращение к пассажирам	выполнить	KBC			
	КВС делает обращение к пассажирам в соответствии с ти командира воздушного судна к пассажирам перед посадко		ащения			
4)	Информацию для пассажиров	ПЕРЕДАТЬ	E/II			
	Старший бортпроводник должен проинформировать пассажијани текстом Информации для пассажиров старшего бортприна воду	-				
5)	На высоте 1500 м избыточное давление	CTPABUTL	E\N			
	Б/И на висоте не выше I500 м включением выключателя А стравить избыточное давление в пассажирских салонах и	•	лхен			
(6)	За 3 мин систему нейтрального газа	BKIIOYNTL	E/N			
	Б/И не раньше чем за IO мин и не позже чем за 3 мин д систему подачи нейтрального газа в топливные баки » I		BRJEGUTS			
7)	Заход на посадку с убранным пасси и выпущенной в посадочное положение механизацией крыла	выполнить	KBC			
	КВС выполняет заход на посадку с убранным шасси и вы ложение механизацией крнла	пущенной в посадо	оп вони			
(8)	Аварийное освещение и транспаранты	BKIIOTUTE	KBC ,E/			
	КВС должен включить выключатель АВАРИЙНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ и выключатели транспарантов ЗАСТЕТНИ РЕМНИ, НЕ КУРИТЬ.					
	Б/П включает выключатель АВАРИЙНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ на щитке	п/а				
9·)	Клапан сороса давления на высоте 500 м	HEPERPHIB	B/M			
	Б/И на высоте не ните 500 м должен включить выключате (прод )	ль перекр канала	CEP BOSI			



## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

пействия в аварийных ситуациях - Посадка на воду

	•			
{	(io)	Дверь в кабину экипака в откритом положении	ЗАФИКСИРОВАТЬ	Б/И
		Б/И перед посадкой должен открыть дверь кабины экипаж	а и зафиксировать є	ë
	(II)	Двери и лики к открытию	подготовить	B/11.
		Бортироводники перед посадкой подготавливают все двер	и и лжки и открыти	ò
	(I2)	Готовность экипажа и пассажиров к посадке	проконтролировать	KBC
•		КВС по докладам членов экипажа убеждается в готовност посадке	и экипажа и пассажи	ров к
Í	(13)	Виравнивание на висоте 8-6 м	Начать	KBC
		КВС должен начать выравнивание на высоте 8-6 м от вод	ной поверхности	<del></del>
,	(14)	Непосредственно перед приводнением двигатели	Выключить	IN/A
1	(15)	ПОЖАРНЫЕ КРАНЫ	3AKPHTh	B/N
		Б/И непосредственно перед приводнением должен перевес МАЛЫЙ ГАЗ, а рычаги останова двигателей в положение с пожарные краны двигателей		-
	(16)	Приводнение на минимально возможной скорости	IIPONBECTN	KBC
		КВС производит приводнение самолета в соответствии с	с техникой выполнен	OI RE
		ПРЕДУПРЕВДЕНИЯ: І. НЕ ДОПУСКАТЬ КРЕНЕНИЯ САМОЛЕТА НА 2. УЧИТЫВАТЬ УБРАННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ШАССИ		
1	(I7)	Все три очереди пожаротушения	BKIROTUTE	Б/И
		Во время приводнения Б/И включает все три очереди по	жаротушения	
i	(I8)	К эвакуации пассажиров	IPUCTYILITL	) SKUIIAI
		После полной остановки самолета экинаж в соответстви производит эвакуацию нассажиров с использованием всег	<del>-</del>	



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154 М

#### ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду

#### 6.8.3. Выполнение посадки на воду

- (1) По возможности выработать лишнее топливо для обеспечения минимально допустимой посадочной скорости.
- (2) Заход на посадку и приводнение производить с убранным шасси, выпущенным в посадочное положение закрылками и предкрылками.
- (3) Выравнивание начинать на высоте 8 6 м.
- (4) После окончания выравнивания как можно дольше выдерживать самолет до приводнения на возможно меньшей скорости. Подвод самолета производить на меньшей скорости, учитывая убранное положение шасси, при этом не допускать кренения самолета на малой высоте.
- (5) На выдерживании перед приводнением Б/И по команде КВС останавливает двигатели и закрывает пожарные краны. Во время приводнения включает все три очереди огнетушителей для предотвращения возникновения пожара. Сразу после касания самолета о водную поверхность обесточивает самолет.
- (6) При посадке на воду ночью, на высоте 160-150 м включить фары и все внимание сосредоточить на определении высоты начала выравнивания самолета перед приводнением, не допуская удара его о воду или потери скорости (при посадке в тумане или густой дымке, когда создается световой "экран", фары не включать). После приводнения самолет не обесточивать, оставить включенным дежурное освещение.
- (7) В сложных метеорологических условиях, при отсутствии видимости, посадку на воду производить по приборам с вертикальной скоростью приводнения 0,5-1 м/с.
- (8) В лунную ночь посадку производить по направлению к Луне.
- (9) Совершив приводнение, члены экипажа действуют по Аварийному расписанию и в соответствии со схемой, см. рис. 6.8.1.
- 6.8.4. Эвакуация пассажиров. Аварийное расписание после посадки на воду.
  - (1) Вся предварительная подготовка пассажиров, их инструктаж и проверка принятых мер безопасности должны быть полностью закончены к моменту приводнения.
  - (2) Действия всех членов экипажа после остановки самолета основываются на аварийном расписании. Начало действий по аварийному расписанию остановка самолета. Специальной команды на выполнение действия не ожидать.
  - (3) Каждый член экипажа должен знать наизусть свои обязанности при действиях по Аварийному расписанию.
  - (4) Срочная эвакуация пассажиров в порядке, обусловленном Аварийным расписанием, должна быть начата немедленно после подготовки плотов на воде к приему людей. Совершив приводнение, члены экипажа действуют по схеме, см. рис. 6.8.1. Дополнительные члены экипажа выполняют указания КВС.

Командир воздушного судна

- оценивает положение самолета на воде и возможность открытие дверей и люков с тем, чтобы вода не могла проникнуть внутрь самолета;
- подает команду членам экипажа и бортпроводникам на открытие дверей и люков, а также на приведение в рабочее положение надувных плотов;
- с помощью выделенных пассажиров выбрасывает в проем передней входной двери надувной плот, расположенный в переднем вестибюле (в вариантах компоновки на 175, 176 пассажирских мест в районе служебной двери) и передает на плот аварийную упаковку и радиомаяк.



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду

Второй пилот (в варианте компоновки на 116 пассажирских мест помогает бортпроводнику № 1)

- открывает передний аварийный люк правого борта;
- с помощью 2 4 выделенных пассажиров выбрасывает в проем переднего аварийного люка надувной плот, расположенный в переднем вестибюле (в варианте компоновки на 175, 176 пассажирских мест в районе служебной двери);
- передает на плоты аварийные радиостанции, аварийную упаковку, радиомаяк и аварийный радиобуй \*.

Бортинженер

- открывает служебную дверь;
- с помощью 2 4 выделенных пассажиров выбрасывает в проем служебной двери поочередно два надувных плота, расположенных в первом салоне в вариантах компоновки на 164 и 180 пассажирских мест, во втором салоне в вариантах компоновки на 132, 134, 160, 166, 175 пассажирских мест и в варианте компоновки на 116 пассажирских мест один, расположенный в переднем вестибюле, другой во втором салоне;
- передает на плоты аварийные упаковки и радиомаяк (в зависимости от компоновки).
- 6.8.5. Обязанности бортпроводников при посадке на воду
  - (1) Сообщить пассажирам о предстоящей аварийной посадке на воду, о наличии на самолете необходимого аварийно-спасательного оборудования и порядке его применения, о порядке аварийной эвакуации людей через обе двери. Не допускать паники среди пассажиров.
- (2) Стандартный текст обращения к пассажирам старшего бортпроводника:

Внимание! Перед посадкой вы должны выполнить следующие требования:

- снять очки, зубные протезы, вынуть из карманов острые предметы, авторучки, ножи, зажигалки;
- снять обувь;
- расстегнуть воротник и ослабить галстук, а также тесную и стягивающую одежду;
- надеть спасательный жилет и не надувать его в самолете;
- приготовить мягкие вещи для защиты головы от ударов при вынужденной посадке;
- поставить в вертикальное положение спинку кресла и проверить застегнуты ли ремни.

За несколько секунд до посадки мы подадим команду: "ВНИМАНИЕ, ПОСАДКА!". В этот момент вы должны:

- наклониться вперед, голову защитить мягкими вещами, положить голову на руки, которыми накрест обхватить колени;
- оставаться в этом положении до полной остановки самолета;
- только после остановки самолета расстегнуть привязные ремни и эвакуироваться из самолета, следуя указаниям членов экипажа;

 <sup>\*</sup> С самолета № 85723, на предыдущих – после выполнения доработки.



(прод.)

Рег. № 62 Июль 21/03 6.8.5



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду

- при задымлении салона самолета передвигаться к аварийному выходу, ориентируясь по самосветящейся маркировке \*. Стараться не вдыхать дым, прикройте рот и нос влажной тканью.

При эвакуации из самолета на воде необходимо:

- сохранять спокойствие и выполнять все подаваемые команды;
- пользоваться только тем выходом, который будет указан.

Благодарю за внимание!

#### Бортпроводник № 1

Второй пилот (в варианте компоновки на 116 пассажирских мест)

- открывает заднюю входную дверь;
- с помощью 2 4 выделенных пассажиров выбрасывает в проем задней входной двери поочередно два надувных плота, расположенных в первом салоне в вариантах компоновки на 164, 176, 180 пассажирских мест, расположенных во втором салоне – в вариантах компоновки на 116, 132, 134, 160, 166, 175 пассажирских мест;
- передает на плоты аварийные упаковки и радиомаяк (в зависимости от компоновки).

Бортпроводники № 2, 3 и 4

- открывают аварийные люки, выходящие на крыло, и выбрасывают спасательные канаты, размещенные у аварийных выходов;
- с помощью 2 4 выделенных пассажиров выбрасывают в проем аварийных люков, выходящих на крыло, надувной плот (в вариантах компоновки на 175, 180 пассажирских мест);
- оказывают помощь при эвакуации пассажиров.

#### Все члены экипажа

- передают на надувные плоты аварийные упаковки, радиомаяки, продовольствие и питьевую воду в контейнерах;
- организуют быструю посадку пассажиров, не допуская скопления пассажиров в одном месте во избежание опасных наклонений самолета на нос или хвост.

КВС покидает самолет последним, размещается на одном из надувных плотов и руководит спасением пассажиров, оставшихся на воде, дает указания отвести плоты от самолета на 50 – 100 м.

<sup>\*</sup> После выполнения доработок по бюллетеню.



# РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-15411 деиствия в аварийных ситуацинх — посадка на воду

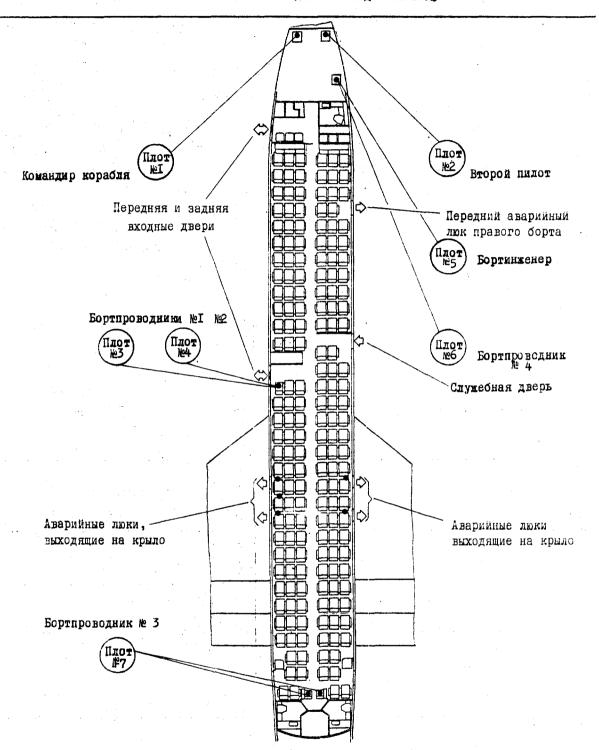


Схема эвакуации пассажиров и экипажа при посадке на воду (вариант компоновки на 180 пассажирских мест)

Рис. 6.8.І (лист І из 5)

(прод

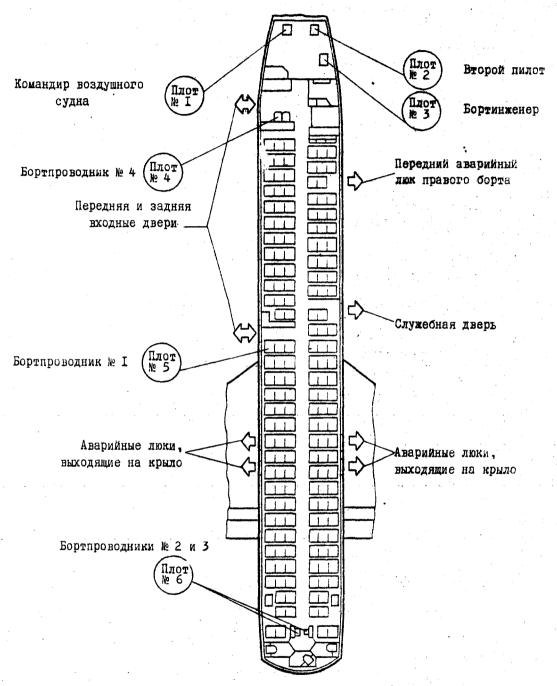
HHB 25/9I

6.8.7



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕИСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду



(Вариант на 176 мест)

Схема эвануации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на воду Рис. 6.8.I (дист 2 из 5)



#### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду

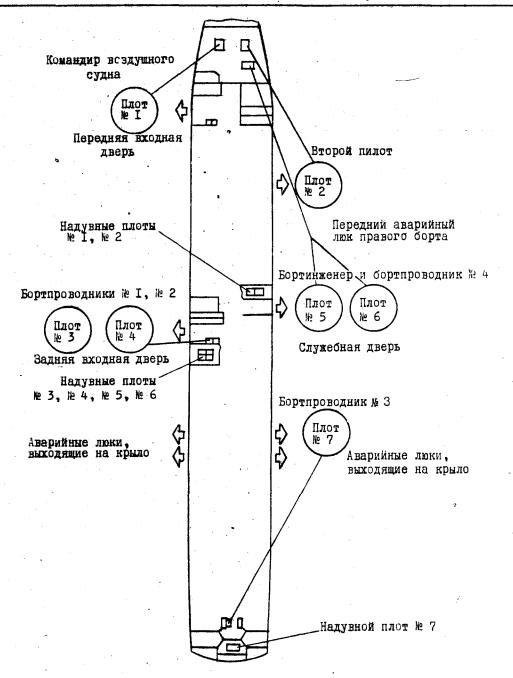


Схема звакуации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на воду (вариант компоновки на 175 пассажирских мест)
Рис. 6.8.1 (лист 3 из 5)

(прод.)

Per. 12 8



#### РУНОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭНСПЛУАТАЦИИ ТУ-1544

ДЕИСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду

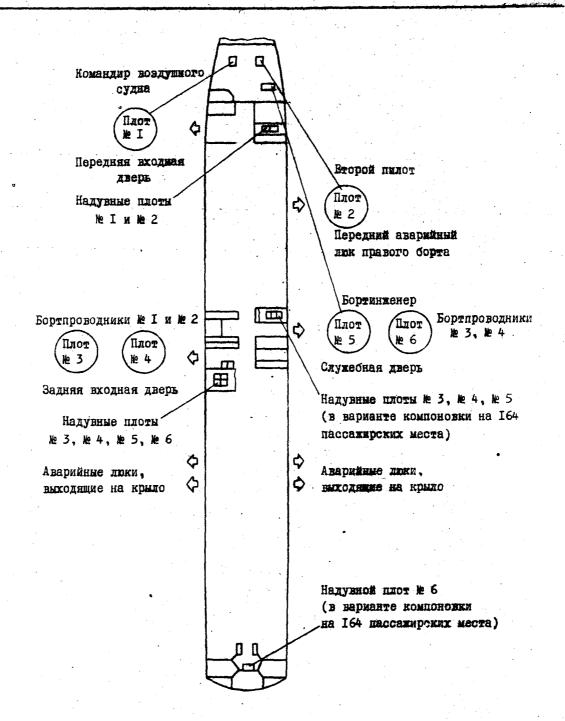


Схема эвакуации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на воду (варианты компоновки на 132, 134, 160, 164, 166 пассажирских мест)
Рис. 6.8.1 (дист 4 из 5)
(прод.)



## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Посадка на воду

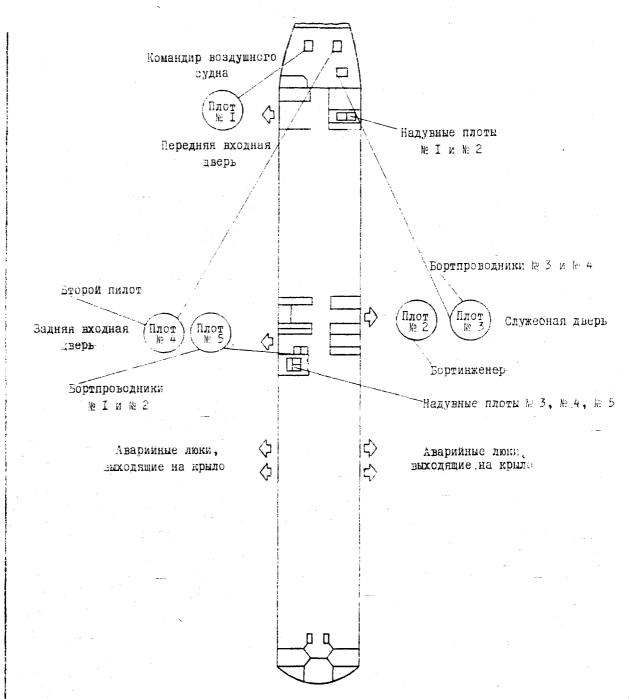


Схема эвакуации пассажиров и экипажа при аварийной посадке на воду (вариант компоновки на II6 пассажирских мест)

Puc. 6.8.I (nuct 5 us 5)

--aÚo--

Per ne 8



### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

ДЕИСТВИЯ В АВАРИИНЫХ СИТУАЦИЯХ —  $\frac{\Pi_{OCARKA}}{\Gamma_{NLRPOCHCTEMAX}}$  отказавших  $\frac{\Pi_{OCARKA}}{\Gamma_{NLRPOCHCTEMAX}}$ 

6.9.	ПОСАДКА ПРИ ДВУХ ОТКАЗАВШИХ ГИДРОСИСТЕМАХ I И 2 (с разгерметизацией I и 2 ГС)
6.9.I.	Общие указания
(I)	При обнаружении отказа двух гидросистем (I и 2) необходимо виполнить посадку на ближайшем аэродроме.
(2)	При пилотировании экипажу избегать резких движений органами управления.
(3)	Посажку производить в конфигурации:  - закрылки убраны;  - предкрылки в ручном режиме выпущени;  - стабимизатор в полетном положении;  - срежние и внутренние интерцепторы выпускаться не будут;  - шасси выпущено.
6.9.2.	Техника пилогирования и режили полета
	Действия экипала производить в соответствии с указаниями подраздела 5.2 "Носадка с неотклоненными закрылками"
	Развернутое содержание аварийной контрольной карты "ОКАЗ ГИПРСИСТЕМ 1, 2"
(I)	В падении давления в гидросистемах I, 2 УБЕДИТЬСЯ КВС, Б/И
	КВС убеждается, что на приборной доске горят красние светосигнализатори ГИДРОСИСТЕЛИ I, 2 и давление по индикаторам ниже 100 кгс/см <sup>2</sup> .  Б/И убеждается, что на панели ГИДРОСИСТЕЛА горят красние светосигнализатори ПАДЕНИЕ ДАВЛЕНИЯ I, 2 и давление по индикаторам ниже 100 кгс/см <sup>2</sup> .
(2)	Количество жиркости в гидробаке I и 2 ГС ОПРЕДЕЛИТЫ Б/И
•	Б/И на панели ГИДРОСИСТЕМА нажимает кнопку уровнемера и определяет по указателю количество жилкости в I и 2 гидросистемах. Уровень жилкости в баке ниже 26 л.
(3)	IVAPOUNTABLE PA-56 KYPC I, II, III, KPEH I, II, III, III, III, III, III, IIII, IIII, IIII, IIII, IIII, IIII, IIII, IIII, IIIIII
•	Б/И по команде КВС на панели контроли АБСУ устанавливает выключатели КУРС, КРЕН, ТАНГАЕ по всем каналам в положение ОТКЛЮЧЕНО
(4)	Потасание светосигнального табло ИСПР АЕСУ КОНТРОЛИРОВАТЫ Б/И, КЕС
	Б/И убсидается в погасании табло ИСПР АБСУ на пульте ППН (панель контроля АБСУ). КВС убеждается, что на пульте ПУ-46 (средний пульт пилотов) появился знак ОТКЛ, на средней приборной доске горят светосигнальные табло ДЕШПФЕР КУРС, ДЕШПФЕР КРЕН, ДЕШПОЕР ТАНГАЖ.
(5)	Службе УВД ДОЛОЕНТЬ 2/П
	2/П по команде КВС докладивает службе УВД о падении давления в гидросистемах I и 2. (прод)
Per.	16.9.I



# руководство по летной эксплуатации Ту-154%

HENCIENE B ABAPULHUX CUTYALLIAX - Hocarka upu abyx otkasabeeux

(6)	Решение о посаже на бликайший аэродром	принять	KBC
	КВС принимает решение о посадке на одижайший службу УВД.	аэропром, пре <b>дупреж</b> ия	NOTE DO R
(7)	Насосную станцию 3 ГС	RICHOTHTE	F/N_
	Б/И включает на панели ГИПРОСИСТЕЛА насосную	стацию 3 ГС.	
(8)	Пилотирование без резких и больших движений руджи	СУНСТВИЯТЬ	квс. 2/п
	КВС и 2/П при пилотировании самолета должни и ний рулей и не превышать, скорость по прибору	- ·	ыших перемеще-
	ВНИМАНИЕ. Пилотирование осуществляется без де	емпреров.	
(9)	Пасси от 3 ГС	BUNDACINIP	<u>5\1</u>
	2/П должен убедиться, что переключатель основном положении (зајиксирован защелкой), руком нижнем исходном положении. По команде КВС открить и включить выключатель после загорания трех зеленых сигнализаторов систему под давлением 2025 с и выключатель	гка аварийного випуск в "Выпуск от Ш гидрос випущенного положения	а шасси в потемн". шасси выдержать
	Примечание. Выпуск шасси от 3 гидрос если отказ I и 2 гидрос шасси. В случае если в момент в системах произойдет и от 3 гидросистеми категинть с убранным ласси.	истем произошел до мо выпуска шасси от I и адение давления до 0,	мента выпуска 2 гидросистем то выпуск васси
(10)	Предкрылками в ручном режиме		KBC
	КВС должен на верхнем электродитке пилотов о предкрыжами и випустить предкрыжи ручным с		го управления
(II)	Заход на посадку со стабилизатором в	BUTTONETTS	KEC
	КВС при заходе на посадку верекладск стабили	затора не производит.	
(IS)	Посалку без выпуска средних и внутреннюх интерцепторов и с убранным закрытками	[ выполнить]	
•	КВС никаких операций по выпуску внутренних и КВС выполняет посацку, руководствуясь указани		в не произворит.
	(прод)		



#### РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154М

деиствия в аварийных ситуациях –  $\frac{\text{Посадка при двух отказавших}}{\text{гидросистемах I и 2}}$ 

(ІЗ) После приземления двигатель № 2

выключить

Б/И

Б/И ричат останова двигатели устанавливает в положение СТОП-КРАН ЗАКРИТ, закрывает пожарный кран и кран отбора воздуха от двигателя на пульте системы конциционирования.

(I4) На пробеге торможение аварийными тормозами и реверсом (максимальным реверсом $^{**}$ ) тяги

OCYMECTB/ISTL

KRO

КВС после опускания передней ноги и устойчивого пробега по ВШ выполняет торможения. 
жение от аварийной системы плавным питятиванием рукоятск аварийного торможения. 
Во избежание "изового" разрушения шин до скорости IOO км/ч торможение производить 
плавным вытягиванием до промежуточного упора и отпусканием рукоятск аварийного 
торможения. Полное вытягивание рукоятск аварийного торможения допускается на скорости IOO км/ч и менее до остановки. При этом вытягивание рукояток должно быть 
также плавным. Общее количество циклов вытягивания — отпускания не должно превышать IO за пробег, так как при каждом отпускании рукояток происходит разрядка 
гидроаккумулятора аварийного торможения.

Б/И следит за давлением по индикатору АВАРИЙНОЕ ТОРМОЖЕНИЕ. КВС включает реверс (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕРС<sup>Ж</sup>) тяги двигателей № I и № 3.

(I5) Направление на просеге рудем направления и рукоятками аварийных тормозов

ВЫЛЕРЖИВАТЬ

KRO

КВС направление движения по ВШ видерживает педалями РН до скорости эффективной работи РН, после чего направление видерживать затормаживанием колес основных стоек шасси от аварийной системы торможения соответствующим перемещением руконток аварийного торможения. Большее перемещение левой рукоятки способствует повороту самолета влево, правой рукоятки — вправо.

---000----

6.9.3/4

<sup>\*</sup> На самолетах, оборудованных ступенчатым управлением реверссм тяги.



## руководство по летной эксплуатации Ту-154М

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ - Отказ двигателя на продолженном взлете с одним отказавшим двигателем

					WALLANDERS.
<b>4 100</b>	AND DOTTARISMENT SANGED	продолженном взле	ТЕ С ОЛНИМ	ОТКАЗАВШИМ	TRAIL A LETTEN
0.10.	CARLES WEDGET UP I POLICY FOU	TIL OMOSTNEDITITONS DOLLD	T 22 C Chul-11-11-1	~	F-1

#### 6.10.1. Общие указания

- (1) Если на продолженном взлете с одним отказавшим двигателем появятся признаки отказа еще одного двигателя, этот двигатель не выключать.
- (2) В зависимости от конкретно сложившейся обстановки, метеоусловий и фактических характеристик взлета по усмотрению КВС разрешается выполнять посадку на аэродроме с любым из допустимых при этом курсов посадки и маршрутов захода, либо выполнить в любой момент вынужденную посадку вне аэродрома.
- (3) Если двигатель, на котором возникли признаки отказа, создает положительную тягу, разрешается по усмотрению КВС использовать режимы этого двигателя без каких-либо ограничений. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ, ЧТО, ЕСЛИ НЕИСПРАВНОСТЬ ДВИГАТЕЛЯ СВЯЗАНА С ПОЖАРОМ, КРИТИЧЕСКОЕ СОСТОЯНИЕ ДВИГАТЕЛЯ ВСЛЕДСТВИЕ НЕПОТУШЕННОГО ПОЖАРА МОЖЕТ ВОЗНИКНИТЬ УЖЕ ЧЕРЕЗ МИНУТУ ПОСЛЕ ЕГО ЗАРОЖДЕНИЯ.

#### 6.10.2. Техника пилотирования и режимы полета

**Техника пилотирования**, действия экипажа и режимы полета при отказе двигателя на продолженном взлете приведены в развернутом содержании Аварийной контрольной карты "Отказ двигателя на продолженном взлете с одним отказавшим двигателем".

Развернутое содержание Аварийной контрольной карты "ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ НА ПРОДОЛЖЕН-НОМ ВЗЛЕТЕ С ОДНИМ ОТКАЗАВШИМ ДВИГАТЕЛЕМ"

- (1) <u>Еще один отказавший двигатель</u> <u>[НЕ ВЫКЛЮЧАТЬ [КВС КВС при появлении признаков отказа еще одного двигателя этот двигатель не выключает.</u>
- (2) Режим исправного двигателя без ограничений <u>|ИСПОЛЬЗОВАТЬ |КВС использует необходимый для завершения полета режим работы исправного двигателя.</u>
- (3) При возникновении пожара по команде КВС двигатель ВЫКЛЮЧИТЬ Б/И
  В зависимости от условий КВС принимает решение о выключении (или невыключении) неисправного двигателя. Б/И по команде КВС устанавливает РОД неисправного двигателя в положение СТОП-КРАН ЗАКРЫТ, закрывает пожарный кран остановленного двигателя и использует
  все средства тушения пожара.
- (4) Решение о завершении полета <u>ПРИНЯТЬ (КВС)</u>
  КВС в зависимости от обстановки и высоты полета принимает решение о выполнении посадки перед собой или с отворотом в сторону на пригодную площадку, или, если запас высоты достаточный, выполняет разворот и производит посадку на аэродром с любым курсом.

irr	nn	na Ì
722	YV	44.



РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ Ту-154М пействия в аварийных ситуациях отказ пригателя на продолжением двигателем

(5)	Закрылки, если они находятся в положении 28°, в положение 15°	I YEPATE I	2/1
	2/П, не снижая скорости полета, если взлет вып ными на 28°, немедленно убрать в положение 15°		ramn, bi
(6)	на скорости не менее 380 км/ч закрылки в положение СО	І УБРАТЬ І	2/]
	2/П, если достигнута ск рость полета не менее закрылки до 0°.	380 км/ч, должен	убрать
(7)	Насосную этенцию 2 IC при расоть двигателей #		
w 3	요즘 그의 점점 프라이 보면 되었다. 그는 사람들이 하지만 하지만 그는 사람들이 되었다.		4-
	tom 16 3	BKIROINIP	B/I
(8)		1 ВКЛЮЧИТЬ 1 осную станцию, убо При большей нагруз анции "Троза", об	Б/І Биницій Бие Б/И
(8)	Насосную станцию 3 IC при расоте двигателя \$ 2 Б/И должен включить соответствующую электронас- что нагрузка на генератор не превышает IIO A. 1 дает команду на выключение радиолокационной ста	1 ВКЛЮЧИТЬ 1 осную станцию, убо При большей нагруз анции "Троза", об	Б/і поминацье вке Б/И
(8)	Насосную станцию 3 IC при расоте двигателя \$ 2 Б/И должен включить соответствующую электронас- что нагрузка на генератор не превышает IIO A. 1 дает команду на выключение радиолокационной ста	1 ВКЛЮЧИТЬ 1 осную станцию, убо При большей нагруз анции "Троза", об	Б/І Биницій Бие Б/И
	Насосную станцию 3 IC при расоте двигателя \$ 2 Б/И должен включить соответствующую электронас- что нагрузка на генератор не превышает IIO A. 1 дает команду на выключение радиолокационной ста	1 ВКЛЮЧИТЬ 1 осную станцию, убо При большей нагруз анции "Троза", об	Б/) эдившист вке Б/И
	Насосную станцию 3 IC при расоте двигателя \$ 2 Б/И должен включить соответствующую электронассите нагрузка на генератор не превышает IIO A. Прает команду на выключение радиолокационной стацения салонов и выключает топливные насоси бакс	РЕКЛЮЧИТЬ ОСНУЮ СТАНЦИЮ, УСПРИ СОЛЬШЕЙ НАГРУЗАНИИ "Троза", ОСНОВ И 2 и 3.	E\I N\S executive
(8) (9 )	Насосную станцию 3 IC при работе двигателя \$ 2 Б/И должен включить соответствующую электронас- что нагрузка на генератор не превышает IIO A. П дает команду на выключение радиоложещионной ста щения салонов и выключает топливные насоси бакс Противообледенители неработающих двигателей Б/И на электрощитке бортинженера выключает про-	РЕКЛЮЧИТЬ ОСНУЮ СТАНЦИЮ, УСПРИ СОЛЬШЕЙ НАГРУЗАНИИ "Троза", ОСНОВ И 2 и 3.	Б/З по остания по ост



Per. 16 20

## РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154M

ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — ОТКАЗ ДВИГАТЕЛЯ НА ПРОДОЛЖЕННОМ ВЗЛЕТЕ с одним отказавшим двигателем

(II)	Перед разворотом на посадо	чный курс пре	ו אאוטאטאיז	DVYH <b>HM</b>			
<b>,</b>	управлением	mini iijpo npo		ry	Выпусти	ть!	KBC
	КВС должен открыть колиачо его из положения ВЫК в пол		-	го управи			
(12)	После выхода на посадочный в горизонтальном полете	курс шасси и	закрыжи	и на 15 <sup>0</sup>	Выпусти	ть !	KBC, 2/1
	2/П по команде КВС выпускает шасси. При работе двигателя № 1 или № 2 выпуск шасси производить от основной системы управления, при этом необходимо учитывать, что врем выпуска шасси увеличивается в 2 раза. При работе двигателя № 3 шасси выпускать авар но от 2 ГС.  Следует учесть возможние провалы давления и срабатывание сигнализации падения давле					, что время скать авари	
	в гидросистемах. КВС при выпуске пасси и за поддерживая режим работахи	_			_		-
(I3)	Переклапку стабилизатора в	согласованно	е положен	ние	проконт	РОЛИРОВА	TB   KBC
	КВС по стрелке указателя Р необходимости корректирует		т соглас	ованное и	оложение	стабилиз	атора и при
(14)	Заход на посадку				Выполни	TTB	KBC
	Заход на посадку КВС долже	н выполнять н	а скорост	ги в зави	симости с	т посадо	чной масси.
	Скорость, км/ч	270	280	290	300		
	Посадочная масса	, т 65-73	73–78	78-83	83-90		
	ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ: І. ПРИ ЗАХ 2. СОКРАТИ	ОДЕ НА ПОСАДК ТЪ ДО МИНИМУМ	Y HOMHUTT A HEPEKJI	ь, что ул Адку Рулі	од на вто Ей.	рой круг	невозможе́н
(I5)	К выполнению посадки на аз	родроме или в	не его		ПРИСТУГ	ить	KBC
	КВС принимает решение о по ма и выполняет предпосадо	_	-				вне аэродро-
(I6)	Основное торможение при ра	боте деигател	ей Не Іи	ши № 2	IIPMEHI	TTb !	KBC
(I7)	Аварийное торможение после	приземления			HPMEH	ITB I	KBC
	КВС должен использовать ав	арийные тормо	за колес	шасси до	полной с	становки	самолета.
(18)	Реверс (МАКСИМАЛЬНЫЙ РЕВЕР	С <sup>ж</sup> ) тяги посл	в призем	ления	исполь	ВОВАТЫ	KBC
	КВС должен использовать ре № I или № 3 до полной остя			BEPC <sup>*</sup> *) T	нти работа	аршего да	Rigteins
	*) На самолетах, оборудован	ных ступенчат	нм управ	лением р	еверсом т	ATM.	
		-000	<del></del>				

Июль 17/95

6.10.3/4



# РУКОВОДСТВО ПО ЛЕТНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТУ-154 М ДЕЙСТВИЯ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ — Загорание свороты стартера

6.II. SAFOPAHUE CHIHAILHON JAMIN OHACHLE QEOPOTH CTAPTEPA

6.II.I. Общие указания

При загорании в полете сигнальной дамии ОПАСНЫЕ ОБОРОТЫ СТАРТЕРА двигатель экстренно выключить в соответствии с рекомендациями РЛЭ, кн. 2, см. цункт 8.1.2 (12), подпункт б).

Выполнить вынужденную посэлку на ближайшем аэродроме.