

DREAMWINGS SP. Z O.O.

PROCEDURY AWARYJNE

AT-3R100

AT-3

**LISTA CZYNNOŚCI KONTROLNYCH I PROCEDUR DLA
SYTUACJI AWARYJNYCH W SAMOLOCIE AT-3**

AT-3

SPIS TREŚCI

LISTA CZYNNOŚCI KONTROLNYCH I PROCEDUR DLA SYTUACJI AWARYJNYCH W SAMOLOCIE AT-3.....	1
1. AWARIA SILNIKA.....	4
1.1 AWARIA SILNIKA PODCZAS STARTU	4
1.2 AWARIA SILNIKA PODCZAS LOTU	4
1.3 URUCHOMIENIE SILNIKA W LOCIE	5
2. DYM I POŻAR.....	5
2.1. POŻAR NA ZIEMI	5
2.2. POŻAR W LOCIE	6
3. LOT ŚLIZGOWY	6
4. LĄDOWANIE AWARYJNE	6
4.1. LĄDOWANIE ZAPOBIEGAWCZE.....	6
4.2. LĄDOWANIE Z WYŁĄCZONYM SILNIKIEM.....	7
5. WYPROWADZENIE Z NIEZAMIERZONEGO KORKOCIĄGU	7
6. INNE SYTUACJE AWARYJNE	8
6.1 OBLODZENIE	8
6.2 AWARYJNE OPUSZCZANIE SAMOLOTU Z UŻYCIEM SPADOCHRONU.....	8
6.3 USTERKA W OBWODZIE ELEKTRYCZNYM.....	8
6.4 USTERKI W CIŚNIENIOWEJ INSTALACJI PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH.	9
6.5. USTERKA NAPĘDU KLAPKI WYWAŻAJĄCEJ STERU WYSOKOŚCI	9

1. AWARIA SILNIKA

1.1 AWARIA SILNIKA PODCZAS STARTU

- PRĘDKOŚĆ - UTRZYMAĆ IAS=64 KTS
- POMPA PALIWOWA WYŁĄCZYĆ
- ZAWÓR PALIWA ZAMKNAĆ
- PRZEPUSTNICA BIEG JAŁOWY
- ZAPŁON WYŁĄCZYĆ
- AKUMULATOR I PRĄDNICA WYŁĄCZYĆ

ŁĄDOWANIE: NA WPROST Z OMIJANIEM EWENTUALNYCH PRZESZKÓD

1.2 AWARIA SILNIKA PODCZAS LOTU

- SPADEK CIŚNIENIA PALIWA, SPADEK MOCY SILNIKA

- POMPA PALIWA WŁĄCZYĆ
- LOT WYRÓWNAĆ
- USTAWIENIE ZAWORÓW PALIWA SPRAWDZIĆ
- ILOŚĆ PALIWA W ZBIORNIKACH SPRAWDZIĆ
- ZASILANIE SILNIKA ZE ZBIORNIKA Z WIĘKSZĄ ILOŚCIĄ PALIWA
..... USTAWIĆ

OSTRZEŻENIE

WYKONYWANIE GWAŁTOWNYCH MANEWRÓW,
ORAZ DŁUGOTRWAŁYCH LOTÓW ZE ZWISEM, PRZY MAŁEJ ILOŚCI
PALIWA MOŻE DOPROWADZIĆ DO WYSTĄPIENIA ZAKŁÓCEŃ W PRACY
SILNIKA, A NAWET SPOWODOWAĆ JEGO ZATRZYMANIE.

NADMIERNE DRGANIA SILNIKA

- PODGRZEW GAŹNIKA WŁĄCZYĆ
- POMPA PALIWA WŁĄCZYĆ

PRZEKROCZENIE MAX. DOPUSZCZALNYCH TEMP. GŁOWIC CYLINDRÓW

- PORÓWNAWCZO WSKAZANIA TEMP. EGT SPRAWDZIĆ

- PRZEKROCZENIE MAX. DOPUSZCZALNYCH OBR. SILNIKA

- PRZEKROCZENIE MAX. DOPUSZCZALNEJ. TEMP. OLEJU

- SPADEK CIŚNIENIA OLEJU PONIŻEJ DOPUSZCZALNEGO

PRZESTROGA

W PODANYCH POWYŻEJ PRZYPADKACH NALEŻY ZREDUKOWAĆ MOC SILNIKA DO MINIMALNEGO POZIOMU, LECIEĆ DO NAJBLIŻSZEGO LOTNISKA PRZYGOTOWAĆ SIĘ DO MOŻLIWOŚCI LĄDOWANIA ZAPOBIEGAWCZEGO

1.3 URUCHOMIENIE SILNIKA W LOCIE

- PRĘDKOŚĆ – UTRZYMAĆ IAS = 67 KTS
- ILOŚĆ PALIWA W ZBIORNIKU..... SPRAWDZIĆ
- ZAWÓR PALIWA – OTWARCIE SPRAWDZIĆ
- POMPA PALIWOWA WŁĄCZYĆ
- PRZEPUSTNICA— USTAWIĆ..... **BIEG JAŁOWY (LUB 10% OTWARCIA)**
- „SSANIE” - (PRZY WYCHŁODZONYM SILNIKU) WŁĄCZYĆ
- GDY ŚMIGŁO WIATRAKUJE – ZAPŁON WŁĄCZYĆ
- GDY ŚMIGŁO ZATRZYMAŁO SIĘ – ROZRUCH WŁĄCZYĆ

JEŚLI SILNIK WZNOWI PRACĘ:

- PRZEPUSTNICA - DO UZYSKANIA POTRZEBNEJ MOCY..... USTAWIĆ
- PARAMETRY PRACY SILNIKA..... SPRAWDZIĆ
- POMPA PALIWOWA WYŁĄCZYĆ
- JEŚLI SILNIK NIE WZNOWI PRACY **LĄDOWAĆ AWARYJNIE**

UWAGA

SILNIK ZDOLNY JEST DO PONOWNEGO URUCHOMIENIA W CAŁYM ZAKRESIE UŻYTKOWANYCH PRĘDKOŚCI I WYSOKOŚCI LOTU. UTRATA WYSOKOŚCI I SPADKU PRĘDKOŚCI LOTU W CZASIE URUCHAMIANIA SILNIKA W POWIETRZU, JEST NIEWIELKA. NIE USTANAWIA SIĘ SPECJALNEJ PROCEDURY URUCHAMIANIA SILNIKA W POWIETRZU

2. DYM I POŻAR

2.1. POŻAR NA ZIEMI

W PRZYPADKU POŻARU NA ZIEMI NALEŻY WYKONAĆ NASTĘPUJĄCE CZYNNOŚCI:

- ZAWÓR PALIWA ZAMKNAĆ
- PRZEPUSTNICA PEŁNE OTWARCIE
- ZAPŁON WYŁĄCZYĆ
- ODBIORNIKI ENERGII ELEKTRYCZNEJ WYŁĄCZYĆ
- AKUMULATOR I PRĄDNICA WYŁĄCZYĆ
- GAŚNICA..... UŻYĆ

2.2. POŻAR W LOCIE

POŻAR SILNIKA

WYKONAĆ NASTĘPUJĄCE CZYNNOŚCI:

- PRĘDKOŚĆ UTRZYMAĆ IAS=67 KTS
- ZAWÓR PALIWA ZAMKNAĆ
- PRZEPUSTNICA PEŁNE OTWARCIE
- ZAPŁON WYŁĄCZYĆ
- AKUMULATOR I PRĄDNICA WYŁĄCZYĆ
- WENTYLACJA I OGRZEWANIE KABINY (OKIENKA) ZAMKNAĆ
- ŚLIZG W PRZECIWNYM KIERUNKU DO PŁOMIENIA CELEM ZDMUCHNIĘCIA WYKONAĆ
- PO ZATRZYMANIU SILNIKA LĄDOWAĆ AWARYJNIE

PRZESTROGA

PO POŻARZE NIE NALEŻY PRÓBOWAĆ PONOWNEGO URUCHOMIENIA SILNIKA

POŻAR INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ **WYKONAĆ NASTĘPUJĄCE CZYNNOŚCI:**

- PRĘDKOŚĆ-UTRZYMAĆ IAS=67 KTS
- ODBIORNIKI ENERGII ELEKTRYCZNEJ WYŁĄCZYĆ
- GAŚNICA, (JEŚLI POŻAR JEST W KABINIE) UŻYĆ
- WENTYLACJA KABINY (OKIENKA) OTWORZYĆ

W PRZYPADKU UTRZYMYWANIA SIĘ POŻARU PODJĄĆ DECYZJĘ O MIEJSCU LĄDOWANIA

3. LOT ŚLIZGOWY

- ZALECANA KONFIGURACJA KLAPY SCHOWANE
- PRĘDKOŚĆ IAS=67 KTS
- PRZEPUSTNICA BIEG JAŁOWY
- DOSKONAŁOŚĆ (PRZY SILNIKU NIEPRACUJĄCYM) ~10

4. LĄDOWANIE AWARYJNE

4.1. LĄDOWANIE ZAPOBIEGAWCZE

- TEREN DO LĄDOWANIA SPRAWDZIĆ
- KLAPY - DO LĄDOWANIA WYCHYLIĆ

- PRĘDKOŚĆ PODEJŚCIA IAS=60 KTS
- PASY BEZPIECZEŃSTWA..... DOCIĄGNAĆ
- ODBIORNIKI ENERGII ELEKTRYCZNEJ WYŁĄCZYĆ
- ZAMKI LIMUZINY ODBLOKOWAĆ

PRZED ZETKNIĘCIEM Z ZIEMIĄ:

- ZAWÓR PALIWAZAMKNAĆ
- AKUMULATOR I PRĄDNICAWYŁĄCZYĆ
- ZAPŁONWYŁĄCZYĆ

WYRÓWNAĆ BEZPOŚREDNIO PRZED PRZYZIEMIENIEM.

PO LĄDOWANIU DRAŻEK STEROWY TRZYMAĆ CAŁKOWICIE ŚCIĄGNIĘTY.

4.2. LĄDOWANIE Z WYŁĄCZONYM SILNIKIEM

- KLAPY - DO LĄDOWANIA WYCHYLIĆ
- PRĘDKOŚĆ PODEJŚCIA - UTRZYMAĆ IAS=60 KTS
- PASY BEZPIECZEŃSTWA..... DOCIĄGNAĆ
- ZAMKI LIMUZINY ODBLOKOWAĆ
- ODBIORNIKI ENERGII ELEKTRYCZNEJ WYŁĄCZYĆ
- ZAWÓR PALIWA ZAMKNAĆ
- AKUMULATOR I PRĄDNICA WYŁĄCZYĆ
- ZAPŁON WYŁĄCZYĆ
- PRZEPUSTNICA BIEG JAŁOWY

5. WYPROWADZENIE Z NIEZAMIERZONEGO KORKOCIĄGU

**W PRZYPADKU NIEZAMIERZONEGO WPROWADZENIA SAMOŁOTU
W KORKOCIĄG OBOWIĄZUJE NASTĘPUJĄCA PROCEDURA WYPROWADZANIA
Z KORKOCIĄGU:**

- PRZEPUSTNICA BIEG JAŁOWY
- STER KIERUNKU - PRZECIWNIE DO SAMOOBROTU..... WYCHYLIĆ
- DRAŻEK NEUTRUM
- LOTKI..... NEUTRUM
- KLAPY SCHOWAĆ

PO USTANIU SAMOOBROTÓW:

- STER KIERUNKU NEUTRUM
- DRAŻEK - ŁAGODNIE PRZEJŚĆ DO LOTU POZIOMEGO
- PRZEPUSTNICA - DO LOTU POZIOMEGO..... USTAWIĆ

OSTRZEŻENIE
ZAMIERZONE WPROWADZANIE W KORKOCIĄG
SAMOLOTU JEST ZABRONIONE

6. INNE SYTUACJE AWARYJNE

6.1 OBŁODZENIE

PONIEWAŻ SAMOLOT NIE MA INSTALACJI ANTYOBŁODZENIOWEJ, NALEŻY JAK NAJSZYBCIEJ OPUŚCIĆ OBSZAR, W KTÓRYM ISTNIEJĄ WARUNKI OBŁODZENIOWE.

- PODGRZEW GAŹNIKA **WŁĄCZYĆ**
- PODGRZEW KABINY **WŁĄCZYĆ**

USUNIĘCIA LODU Z WIATROCHRONU W OGRANICZONYM ZAKRESIE MOŻNA DOKONAĆ RĘCZNIE PRZEZ OKIENKO KABINY.

6.2 AWARYJNE OPUSZCZANIE SAMOLOTU Z UŻYCIEM SPADOCHRONU

- PRĘDKOŚĆ – UTRZYMAĆ **IAS=127 KM/H = 79 MPH = 67 KTS**
- ZAWORY PALIWA **ZAMKNAĆ**
- ZAPŁON **WYŁĄCZYĆ**
- AKUMULATOR I PRĄDNICA **WYŁĄCZYĆ**
- PRZEWODY RADIOWE **ODŁĄCZYĆ**
- PASY **ODPIĄĆ**
- LIMUZYNKĘ **ZRZUCIĆ**
(POCIĄGNAĆ OBIE DŹWIGNIE AWARYJNEGO ZRZUTU,
PO CZYM WYPCHNAĆ LIMUZYNE DWOMA RĘKAMI)
- SAMOLOT **OPUSCIĆ**
- SPADOCHRON W BEZPIECZNEJ ODLEGŁOŚCI OD SAMOLOTU
..... **OTWORZYĆ**

6.3 USTERKA W OBWODZIE ELEKTRYCZNYM

- SPRAWDZIĆ STAN INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ (WOLTOAMPEROMIERZ, LAMPKI AWARII PRĄDNICY I ALTERNATORA)
- SPRAWDZIĆ WYŁĄCZNIKI AUTOMATYCZNE I BEZPIECZNIKI. W MIARĘ POTRZEB WŁĄCZYĆ JE PONOWNIE DO PRACY.

W PRZYPADKU AWARII PRĄDNICY NALEŻY:

- PRĄDNICA **WYŁĄCZYĆ**
- NIEPOTRZEBNE DO KONTYNUOWANIA LOTU ODBIORNIKI ENERGII
ELEKTRYCZNEJ **WYŁĄCZYĆ**

6.4 USTERKI W CIŚNIENIOWEJ INSTALACJI PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH

AWARIA CIŚNIENIOWEJ INSTALACJI PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH MOŻE BYĆ SPOWODOWANA NIESZCZELNOŚCIĄ LUB NIEDROŻNOŚCIĄ PRZEWODÓW.

Z NIESPRAWNĄ INSTALACJĄ CIŚNIENIA CAŁKOWITEGO I STATYCZNEGO LOT NALEŻY KONTYNUOWAĆ WEDŁUG WSKAZAŃ OBROTOMIERZA I INNYCH DZIAŁAJĄCYCH PRZYRZĄDÓW PILOTAŻOWO-NAWIGACYJNYCH (NP. SZTUCZNY HORYZONT). PO WYLĄDOWANIU NALEŻY SPRAWDZIĆ ODWODNIENIE INSTALACJI, SPRAWDZIĆ CZYSTOŚĆ I DROŻNOŚĆ NADAJNIKA CIŚNIENIA CAŁKOWITEGO I STATYCZNEGO. SPRAWDZIĆ SZCZELNOŚĆ CAŁEGO UKŁADU INSTALACJI.

6.5. USTERKA NAPĘDU KLAPKI WYWAŻAJĄCEJ STERU WYSOKOŚCI

W PRZYPADKU AWARII NAPĘDU KLAPKI WYWAŻAJĄCEJ STERU WYSOKOŚCI W PRZELOCIE PRZY USTAWIENIU KLAPKI W SKRAJNYM POŁOŻENIU „CIĘŻKI NA OGON” (NOS DO GÓRY), W CELU ZMNIEJSZENIA SIŁY NA STEROWNICY NALEŻY ZMNIEJSZYĆ PRĘDKOŚĆ LOTU DO OKOŁO IAS =118 KM/H = 73 MPH = 64 KTS.