

Manévrovací charakteristiky letounu s kontejnerem AMK-8 se prakticky neliší od charakteristik letounu s druhou skupinou podvěšů. S letounem je povoleno provádět svičky s úhly stoupání do 45°, sřezemhlavé lety s úhly do 30° a bojové zatáčky.

Kontejnery AMK-8 ve srovnání s jinými podvěsy snižují stabilitu letounu vzhledem k přetížení. Proto přípustné úhly náběhu letounu podle UUAP-72 mohou být:

- v letevé konfiguraci letounu při M menším než 0,55 - 16°, při M = 0,55 a větším - 12°;
- v manévrovací konfiguraci letounu - M menší než 0,55 - 18°, při M = 0,55 a větším - 14°;
- ve vzletové a přistávací konfiguraci letounu - 18°.

Přistávací hmotnost letounu s kontejnerem AMK-8 je blízká maximální, vyvážení - mezní přední, a proto je nezbytné zvýšit rychlost při klesání a přistání o 15 až 20 km/h.

Při podvěsu tří kontejnerů stranová složka větru ze strany méně zatíženého křídla nesmí překročit 7 m/s.

Při přistání bez brzdícího padáku se zvyšuje délka dojezdu o 500 m.

U p o z o r n ě n í. Do provedení letových zkoušek je nový odhoz kontejnerů AMK-8 dočasně zakázán.

PŘÍPRAVA LETOUNU K LETU

1. Všeobecné pokyny

Před letem musí technik letounu hlásit pilotovi údaje o připravenosti letounu k letu, množství naplněného paliva, podvěšených přídavných palivových nádrží, pumách, raketách, nabití zbraní, kontrole a stavu akumulátorových baterií na palubě letounu, napětí palubní sítě a měničů a dále o kontrole výchozích poloh koncových vypínačů sedadla a palubního elektrického napájení sedadla, zda je systém IKV připraven k letu v integrovaném (radiální) korekci, nastavení kanálu kursu zavedeno od voliče kursu (magnetického korektoru), na korekčním mechanismu KM-2 nastavena magnetická deklinace rovná nule, do RSEW je vložen program, rádiový kompas a rádiová stanice naladěny v souladu s tabulkou rádiových údajů, nastaven stanovený kmitočet na SO-69, index pilota, kód SRO a údaje o posledních provedených pracích na letounu.

2. Předletová prohlídka letounu

1. Při vnější prohlídce letounu zkontrolovat:
 - sejmутí ochranných krytů snímačů PVD;
 - zda v kanálech vstupních vzduchových ústrojí nejsou cizí předměty a trhliny v potahu;
 - stlačení pneumatik kol (v místě dotyku pneumatiky se zemí nesmí být "polštář");
 - stav draku, přistávacích orgánů a aerodynamických krytů antén;
 - uzavření provozních krytů;
 - zda nevytéká olej, hydraulická kapalina, palivo;

- zavěšení přídavných palivových nádrží podle letového úkolu;
- zda poloha špičky stabilizátoru při zasunutém vztlakovém zařízení do letové polohy odpovídá horní značce na trupu;
- zda zavěšená a nabitá munice odpovídá letovému úkolu a není-li zevně poškozena;
- zda jsou pod hlavní podvozková kola spolehlivě vsunuty opěrné klíny.

3. Činnost před usednutím do kabiny

Zkontrolovat:

- zapnutí vypínačů AKK-1 AER. PIT., GENERATORY ~ PRAV. AER. PIT., vypínačů SAMOLJOTN. I SILOVYJE No 1 a No 2 a RADIOELEKTRON No 1 a No 2 (na štítku RASPERED. USTROJSTVA), zapnuto napájení IKV, přepínač RABOTA-MASTR. v poloze RABOTA (vypínače zapnuty předem pozemními specialisty k seřízení IKV);
- kyslíkový ventil KV-15A otevřen;
- hlavice automatu tlaku AD-5A nastavena do polohy MAKS. pro oblek PPK-3 nebo do polohy MIN. pro oblek PPK-1U;
- rukojeť kohoutu VENTILACIJA KABINY ZAKR. MAKS. nastavena do polohy MAKS.;
- přepínač OBOGR. KABINY AVT. TEPLO-CHOLOD přepnut do polohy AVT.;
- vypínač ovládání záklopy OTKLUČ. KONDIC. zapnut (ochranná krytka zakryta);
- volič teploty TEMPERATURA V KABINĚ nastaven do požadované polohy;
- ručka OBDUV KOZYRKA na předním oblouku krytu kabiny zatlačena;
- letoun naplněn palivem v souladu s letovým úkolem;
- spotřeboměr nastaven na množství naplněného paliva;
- ručka ovladače vysouvání a zasouvání podvozku v poloze VYPUŠČENO;
- na vystřelovacím sedadle nejsou cizí předměty;
- vypnuty vypínače pyropetron sedadla;
- rukojeť pro vystřelování se nacházejí ve výchozí poloze (na rukojetích jsou vidět bílé pásy a ukazatel výchozí polohy rukojetí nevystupuje z těla kulíčkového zámku) a na páčkách zajištění jsou zasunuty pozemní zajišťovač (2 kusy);

- vyjmutí všech posemných zajišťovačel sedadla v kabině (kromě 2 kusů na pákách) a zajišťovačla na páce autonomního odhozu krytu kabiny;
- lanka úchytů noh upevněna v konzolách palubní desky;
- blokovací lanko vystřelovacího mechanismu a lenko zapnutí mechanismu AČ-1,2 jsou připojena ke konzole pancéřového záhlavníku a zajištěna;
- rukojeť autonomního odhozu krytu kabiny zajištěna.

4. Činnost pilota po usednutí do kabiny

1. Úkony:

- zkontrolovat správné výškové seřízení sedadla;
- připojit volné konce padáku k zámkům OSK-2 padákového postroje IPS-72;
- připojit přezku řemenů pásového upevnění k pásovému zámku IPS-72;
- provést konečné seřízení padákového postroje IPS-72 (dotáhnout nožní i ramenní popruhy);
- připojit karabinu lanka závěsné nouzové zásoby NAZ k polo-kroužku, umístěnému vpravo na hlavním kruhovém popruhu padákového postroje IPS-72;
- zkontrolovat spolehlivost zajišťovačla pásových popruhů a možnost jejich povolení při uvolnění zajištění a spolehlivost přitažení a povolení ramenních popruhů;
- připojit hadice obleku proti přetížení a ventilačního obleku k horní části spoje ORK-11U.

U p o r u č e n í. V zimním období se hadice ventilačního obleku spojují až po spuštění motorů, když z hrdla ventilace proudí teplý vzduch.

- připojit ke kyslíkovému přístroji KP-52M vrapovou hadici kyslíkové masky, připojit mezilehlý popruh vrapové hadice k lokroužku hrudního spoje a jeho délku upravit tak, aby hadice nepřekážela volnému pohybu hlavy;
- prověřit činnost mechanismu ovládání stínítka;
- otevřít ventily odhozu KS-2MA (při letech s VMSK-4);
- připojit kyslíkový přístroj KP-52M k zámku pro upevnění

přístroje, umístěnému na levém pásu upevnění padákového postroje a zasunout kyslíkové hadice podél hadic ventilace a PPK;

- spojit elektrický spoj (rádio, pyropatrony) ZŠ-5A s kebelovou šňůrou na ORK; tuto podsunout pod hrudní pás i pod vzduchovými hadicemi;

- zkontrolovat otevření kyslíkového ventilu KV-15A, tlak v systému musí být 13,5 až 16,5 MPa (135 až 165 kp/cm²), tlak v nouzové láhvi (podle hlášení technika) musí být 19,0 MPa (190 kp/cm²);

- na regulátoru dodávky kyslíku RPK-52 nastavit rukojeť 100 % O₂-SMĚS do polohy SMĚS, rukojeť AVARIJA - do polohy VYKL.;

- kohout VENTILACIJA KABINY ZAKR. MAKS. nastaven do polohy MAKS., vypínač ovládání záklopy OTKLUČ. KONDIC. zapnut (ochranná krytka uzavřena) a přepínač pultu OBGR. KABINY AVT.-TEPLO-CHOD v poloze AVT.;

- rukojeť nouzového vysunutí podvozku ve výchozí poloze a zajištěna;

- přepínač mechanismu ovládání předního kola podvozku UPR. KOLESOM v poloze OTKL.;

- požární kohouty otevřeny - přepínač PK pod průhlednou krytkou na pelubní desce POŽAR LEV. PRAV. v horní poloze;

- přepínač ovládání vztlakového zařízení v poloze PK;

- na přepínači kanálů rádiové stanice nastaven pracovní kanál;

- rukojeť AVAR. PVD TJANI v krajní přední poloze;

- přepínač DALM.-AVT.-BLIŽN. v poloze AVT.;

- přepínač ovládání brzdících štítů v přední poloze (pasivní);

- přepínač kódu rozpoznávače SRO-2 a přepínač kmitočtů odpovídá SO-69E správně nastaveny;

- vypínač SRO a SO na štítu napájení vypnut;

- vypínač BEDSTVIJE na bloku 21M zakryt krytkou a zajištěn;

- přepínač IZD. SLE zapnut;

- ovládací prvky výzbroje vypnuty.

2. Zapnut vypínače:

- AKK-2, GENERATORY = LEV. = PRAV. ~ LEV; PŘEOR PTO-1 a

PTO-2, dva vypínače SPEC. (na štítu RASPREĐ. USTROJSTVA).

3. Po zapnutí vypínačů:

- přesvědčit se o správné činnosti měničů podle zhasnutí návěstí PŘEOR. na tabló;

- zkontrolovat provozuschopnost všech signálních žárovek stlačením tlačítka KONTROL LAMP;

- zkontrolovat činnost vyvažovacích mechanismů a nastavit je do neutrální polohy podle rozsvícení zelených návěstí na tabló: TRIM. NEJTR. EL., TRIM. NEJTR. RV., TRIM. NEJTR. RN.;

- zkontrolovat plynulost chodu řízení;

- porovnat množství paliva udávané indikátorem ISTR. s variantou naplnění;

- přesvědčit se, že žárovka brzdícího padáku ZAMOK OTKRYT nesvítí;

- sejmout pozemní zajišťovadla z vyšetřelovacích pák (2 kusy);

- zapnout vypínač pyropetron sedadla.

U p o z o r n ě n í. Zajišťovadla vyšetřelovacích pák se zasunují před vystoupením pilota z kabiny.

4. Kontrola činnosti navigační soustavy KN-23

Kontrola činnosti IKV a AGD:

- přesvědčit se, že přepínač RSEB-ARK je v poloze RSEB, vypínač RSEB na štítu PITANJE zapnut;

- přesvědčit se, že systém IKV na KPP indikuje úhly náklonu a sklonu letounu na stanovišti a na NPP - zeměpisný kurs letounu, signální žárovka IKV na tabló nesvítí;

- přepnout přepínač AGD-IKV do polohy AGD, za 1 až 2 min se na KPP musí nastavit úhly náklonu a sklonu letounu na stanovišti od AGD; rozdíl mezi úhly náklonu a sklonu od IKV a AGD nesmí být větší než ±2°. Přepnout přepínač AGD-IKV do polohy IKV.

Poznámka. Zákazuje se používat tlačítka SOGLAS. KURSA při kontrole činnosti IKV a AGD.

Kontrola činnosti RSEB:

- stlačit tlačítka KONTROL na štítu RSEB; přístroj NPP musí ukazovat azimut 177 ±2°, přístroj PPD vzdálenost 291,5 km, žárovka KORR. musí svítit.

Jestliže je před vzletem do RSEB vložen program letu, zkontrolovat indikování vzdálenosti a stanoveného kursu na zaprogramovaném

- za 3 až 5 min po zapnutí napájení musí azimutální ručka na přístroji NPP ukazovat KUR na VPRNS. Volací znaky VPRNS se kontrolují poslechem při přepnutí přepínače KOMP.-ANT. do polohy ANT. Po kontrole volacích znaků přepnout do polohy KOMP.;
 - přepnout přepínač DALN.-AVT.-BLIŽN. do polohy BLIŽN. a přesvědčit se o přeladění radiokompasu na BPRNS; musí svítit žárovka BLIŽN, VKL.;
 - přepnout přepínač DALN.-AVT.-BLIŽN. do polohy DALN. a přesvědčit se o přeladění radiokompasu na VPRNS;
 - stlačením tlačítka RAMKA vychýlit ručku KUR na NPP o 25°, po uvolnění tlačítka se musí ručka vrátit do polohy zaměření.
- Po ukončení kontroly přepínač RS1 RS2-RS1-RS1+ARK RSEN přepnout do polohy RS1, přepínač DALN.-AVT.-BLIŽN. do polohy AVT.

6. Kontrola činnosti výškoměru UV-75-15 systému SVS:

- ručkou Ro na UV-75-15 nastavit barometrický tlak letiště, ručka ukazatele musí ukazovat 0 +15 m;
 - ručkou Ro nastavit tlak 760 Torr a stlačit tlačítko SVS na štitku kontroly, přitom se na UV-75-15 musí indikovat hodnota 5000 ±45 m. Po uvolnění tlačítka se musí ručka vrátit do výchozí polohy;
 - nastavit ručku ukazatele výšky na "0".
- Kontrola přístroje KUS-2, DA-200:
- přesvědčit se, že ručka KUS-2 je na nule;
 - zkontrolovat DA-200 pootočením přístrojové desky v rozsahu jejího pružení; při stlačení pravé strany přístrojové desky se odkloní ručka zstátčkoměru vlevo, při stlačení levé strany - vpravo.

7. Kontrola činnosti ukazatele úhlu náběhu a přetížení

UVAP-72:

- použít režim vnitřní kontroly.
8. Kontrola činnosti rádiového výškoměru A-031:
- zapnout napájení rádiového výškoměru vypínačem RV, za 1 min po zapnutí se musí ručka ukazatele výšky A-034 zastavit na nulové rýse stupnice s přesností ±1 m;

mované OBT a rádiové majáky:

- přepínač RS1 RS2-RS1-RS1+ARK RSEN přepnout do polohy RS1+ARK RSEN;
- na štitku RSEN stlačit signální tlačítko s číslem letiště vzletu a signální tlačítko RO a přesvědčit se, že svítí žárovka KORR.; na PPD se indikuje vzdálenost k navigačnímu majáku a na NPP - určený kurs na rádiový maják, kursový úhel majáku, azimut letoumu a jsou slyšet volací znaky rádiového majáku;
- při stlačeném signálním tlačítku s číslem letiště vzletu postupně stlačit všechna signální tlačítka zaprogramovaných OBT. Stlačit signální tlačítko RO a postupně stlačit signální tlačítka s čísly letišť, využívaných v daném letu. Přitom se musí indikovat vzdálenost a určený kurs ke každému z těchto bodů;
- stlačit signální tlačítko letiště vzletu a zvoleného OBT (RO při letu v prostoru letiště nebo na rádiový maják);
- přesvědčit se, že vypínače $\psi + 180^\circ$ a POSADKA jsou vypnuty a přepínač POVT. ZACH. LEV.-PRAV. v poloze odpovídající směru přistávacího manévru na zaprogramovaném letišti přistání.

U p o z o r n ě n í. Zabezpečuje se vypínat zdroje elektrické energie při zapnutých IKV, DISS a RSEN.

Kontrola činnosti DISS:

- zapnout elektrické napájení DISS, musí se rozsvítit signál na tablé DISS;
- přepnout vypínač KONTROL DISS do polohy KONTROL, za 2 až 3 min musí signál DISS na tablé zhasnout, což svědčí o provozuschopnosti měřiče;
- vypnout vypínač PITANJE DISS a KONTROL DISS.

5. Kontrola činnosti ARK:

- přepínač RS1 RS2-RS1-RS1+ARK RSEN přepnout do polohy RS1+ARK RSEN;

- přepínač RSEN-ARK přepnout do polohy ARK;
- přepínač kanálů nastavit do polohy odpovídající VPRNS vlastního letiště;

- na NPP nastavit voličem kursu kurs vzletu;
- regulátor GROMK. nastavit do krajní pravé polohy;
- přepínač TIG-TIF přepnout do polohy TIF;
- přepínač KOMP.-ANT. přepnout do polohy KOMP.;

- nastavit kotoučem UST. VYSOT. ukazatele výšky trojúhelníkovy index žluté barvy na dílek 10 m;
- stlačit tlačítko KONTROL, ručka ukazatele musí ukazovat výšku 15 až 20 m;
- uvolnit tlačítko KONTROL a ručka ukazatele se musí vrátit do počáteční polohy.

Při průchodu ručky indexem nastavené bezpečnostní výšky ozývá se ve sluchátkách pilota zvukový signál a na ukazateli A-034 se rozsvítí žárovka OPASMAJA VYSOTA;

- po kontrole nastavit na ukazateli výšky knoflíkem USTAN. VYSOT trojúhelníkový index na bezpečnostní výšku letu.

9. Kontrola činnosti rádiové stanice R-862:

- přepnout přepínač RS1 RS2-RS1-RSL+ARK RSBN do polohy RSL;
- zapnout vypínač RSL na štítku PITANIJE (pravý pult), za 1,5 až 2 min po zapnutí stlačit tlačítko RADIO na POM a navázat spojení s pozemní rádiovou stanicí; v průběhu rádiové korespondence upravit potřebnou hlasitost;
- zkontrolovat činnost rádiové stanice na dalších kanálech;
- zapnutím a vypnutím omezovače šumů zkontrolovat jeho činnost. Za letu musí být omezovač šumů zapnut, vypínat se doporučuje jen při zhoršeném příjmu;
- prověřit oboustranné spojení s pozemním účastníkem.

Zkontrolovat činnost magnetofonu MS-61 - přepínač KONTR. SO-MS přepnout do polohy MS. Svítící žárovka SO OTVET.-KONTR.-MS signalizuje správnou činnost magnetofonu.

10. Kontrola činnosti odpovídače SO-69E:

- zapnout vypínač SO na štítku napájení;
- po zahřátí, za 1 až 1,5 min, přepnout přepínač KONTR. SO-MS do polohy KONTR. SO, musí se rozsvítit žárovka SO OTVET.-KONTR. MS. Tato žárovka se rozsvěcuje při odpovědi na dotazový signál pozemní radiolokační stanice. Jestliže před přepnutím do polohy KONTR. SO žárovka již svítí (bliká), pak při přepnutí do polohy KONTR. SO se její jas zvětšuje a přestává blikat;
- přepnout přepínač druhu práce a přepínač kmitočtů do stanovené polohy.

- ### 11. Kontrola činnosti rozpoznávače SRO-2:
- zapnout vypínač SRO na štítku napájení, musí se rozsvítit signální žárovka KOD a KONTROL PITANIIJA.

V okamžiku odpovědi na signály pozemního dotazovače se musí rozsvítit žárovka OTVET SRO.

- ### 12. Kontrola palubních hodin:
- natáhnout hodiny a nastavit přesný čas.

5. Spouštění motorů

- ### 1. K postupnému spouštění motorů na zemi se používají letištní prostředky elektrického napájení nebo palubní akumulátorové baterie. Pořadí spouštění motorů není stanoveno, avšak z hlediska bezpečnosti při spouštění motorů na zemi spouštět nejdříve pravý motor.

Poznámka. Jestliže se nejdříve spouští levý motor, pak po dobu spouštění je třeba vypnout systém klimatizace.

- ### 2. Úkony při spouštění:
- přesvědčit se, že pod koly letounu jsou klíny;
 - dát povel "Od motorů!";
 - zapnout vypínač NASOSY;
 - nastavit POM do polohy MALYJ GAZ (volnoběh).

Ú p o z o r ě n í. Nastavení POM nad doraz MALYJ GAZ je zakázáno (vyloučení pumpáže a prudkého zvýšení teploty výstupních plynů).

- nejpozději do 10 s od okamžiku nastavení POM na doraz MALYJ GAZ stlačit na 1 až 2 s tlačítko ZAPUSK PRAV (LEV). Přitom se musí na tabló rozsvítit signální žárovka ZAPUSK PRAV (LEV) a chod motoru automaticky upravit na otáčky volnoběhu.

Doba přechodu motoru na otáčky volnoběhu:

- při spouštění pomocí letištních zdrojů napájení nejpozději za 55 s;
- při autonomním spouštění nejpozději za 80 s.

V průběhu spouštění kontrolovat teplotu výstupních plynů a otáčky.

Při zvýšení teploty nad 700 °C, nebo když je spouštění doprovázeno zastavením růstu otáček (visením otáček), přerušit spouštění, přepnout vypínač STOP do polohy STOP s následujícím převedením POM na doraz STOP.

U p o z o r n ě n í. 1. Převedení POM na doraz STOP při neúspěšném spouštění motoru na zemi, před přepnutím vypínače STOP do polohy STOP je zakázáno, protože může dojít k poškození dvourychlostního náhonu dynamospouštěče.

2. Jestliže bylo spouštění motoru přerušeno před zhasnutím signální žárovky ZAPUSK, je nezbytné před opakovaným spouštěním přepnout vypínač STOP do spodní polohy (na dobu nejméně 45 s).

3. Opakované spouštění nebo protočení se provádí po úplném zastavení RVF.

4. Jestliže po neúspěšném spouštění došlo k dohořívání paliva v motoru, pak ihned po zastavení RVF provést studené protočení motoru následovně:

- nastavit POM na doraz STOP;
- vypínač PROKRUTKA přepnout do polohy PROKRUTKA;
- stlačit tlačítko ZAPUSK PRAV (ZAPUSK LEV).

Před spouštěním levého motoru zavřít kryt kabiny a zkontrolovat jeho uzavření. Po pokynu od technika letounu ke spouštění se přesvědčit, že žárovka ZAPUSK PRAV zhasla a zahájit spouštění levého motoru.

3. Při spouštění motorů pomocí akumulátorových baterií zapnout:

- a/ na energetickém štítu:
 - AKK-1 AER. PIT.;
 - AKK-2;
 - GENERATORY = LEV, J = PRAV.;
- b/ na štítu RASPRED. USTROJSTVA:
 - SAMOLJOTN. I SILOVIJE No 1 (dva vypínače);
 - SAMOLJOTN. I SILOVIJE No 2 (dva vypínače);

- c/ na pravém pultu:
 - NASOSY.

Všechny ostatní vypínače musí být vypnuty.

V případě neúspěšného spouštění pravého motoru pomocí akumulátorových baterií spustit levý motor a po jeho přechodu na režim volnoběhu spustit pravý motor.

4. Po spuštění motorů dát povel k odpojení letištních zdrojů a přesvědčit se o správné činnosti zdrojů elektrické energie - musí zhasnout žluté signální žárovky na tabló.

Provéřit napětí stejnosměrného a střídavého proudu přepínáním přepínače KONTROL do polohy: LEV ≈ AVAR ≈ PRAV ≈, přičemž musí být napětí:

- stejnosměrného proudu - 28 až 29 V;
- střídavého proudu - 110 až 120 V.

Po kontrole přepnout přepínač KONTROL do polohy AVAR ≈.

Při letech s podvšy se přesvědčit o napětí v systému SUO podle rozsvícení příslušných žlutých signálních návěstí.

6. Kontrola letounových systémů a agregátů za chodu motorů

1. Otáčky motoru po přechodu na režim volnoběhu udržovat nejméně 10 s, teplota výstupních plynů nesmí být větší než 420 °C a signální žárovka SBROS OBOR. PRAV (SBROS OBOR. LEV) může svítit / při tlaku oleje menším než 0,13 ± 0,03 MPA (1,3 ± 0,3 kp/cm²), při zvýšení otáček žárovka musí zhasnout.

Plynulým posunutím POM zvýšit otáčky na 88 až 90 % a zahřívávat motor na tomto režimu po dobu 30 s.

2. Jestliže před zahájením letového dne (noci) nebyly motory přezkoušeny, pak po 30 s zahřívání při otáčkách 88 až 90 % provést postupnou zkoušku motorů:

- plynule přesunout POM na doraz MAXIMAL a udržovat motor v tomto režimu 15 s, přičemž kontrolovat otáčky a teplotu plynů.

U p o z o r n ě n í. Na zemi je povolen přechod motorů na režim MAKSIMAL po 10 s chodu na režimu MALYJ GAZ a po 30 s zahřívání při otáčkách 88 až 90 %.

Poznámka. 1. V mimořádných případech (potřebě okamžitého vzletu) je povolen plynulý přechod motorů na maximální režim ihned po spuštění.

2. Při akceleraci a prudkém přiškrvení motorů přesávat POM v průběhu 1,5 až 2,0 s.

3. Kontrola systémů při otáčkách 75 až 82 %:

- stlačit tlačítko hlavy automatu tlaku AD-5A a přesvědčit se, že je přiváděn vzduch do systému proti přetížení (obleku PPK-3 nebo PPK-LU);
- stlačit přepínač OBOGREV KABINY AVT.-TEPLO-CHOLOD do polohy CHOLOD (TEPLO) a do kabiny musí proudit chladný (teplý) vzduch, při přepnutí přepínače do polohy AVT musí do kabiny proudit vzduch o teplotě 15 až 25 °C;
- zkontrolovat činnost hydraulických systémů, volnost pohybu křidélek, vysunutí a zasunutí vztlakového zařízení a přestavování stabilizátoru, vysunutí vzdušných brzd, hlavněho a nouzového brzdění.

4. Zkontrolovat provozuschopnost tlumiče kmitů SBU-8:

- zapnout zajištěný vypínač DEMPFER RN a na tabló musí zhasnout žluté návěstí DEMPFER OTKLUČ.;
- stlačit přepínač DEMPF na štítku kontroly na některou stranu a za 2 až 3 s uvolnit, na tabló se musí rozsvítit žluté návěstí DEMPF. OTKLUČ.;
- vypnout a znovu zapnout vypínač DEMPFER RN;
- opakovat kontrolu stlačením přepínače DEMPF na opačnou stranu.

HLAVA 5

LET

1. Let po okruhu

Pojíždění

Před pojižděním vysunout vztlakové zařízení do vzletové -
- přistávací polohy a vysunutí zkontrolovat podle rozsvicení čtyř zelených vodorovných světelných návěstí na IP-52.

Úkony po povolení k pojiždění:

- přepnout přepínač UPR. KOLEBOM do polohy IGS;
- zabrzdít kola a technikovi letounu dát povel k odstranění opěrných klínů (ve dne - mávnutím rukou, v noci - blikáním polohových světel);
- po povolení technikem odbrzdít kola a pojiždět; směr při pojiždění udržovat malými výchylykmi pedálů.

Při pojiždění zkontrolovat činnost mechanismu natáčení přířového kola a brzd (hlavní i nouzové).

V průběhu pojiždění při zatáčení věnovat pozornost správnosti údaje IKV a RSN, aby ukazatel kursu a ručka azimutu NPP udávaly odpovídající hodnoty.

Rychlost pojiždění po pojižděcí dráze nesmí být vyšší než 30 km/h, při zatáčení - 15 km/h, s ohledem na bezpečný pohyb po letišti a zabránění možnosti srážky s překážkami.

Vzlet

Po vjezdu na VPD jet přímým směrem 5 až 10 m, aby podélná osa letounu souhlasila přesně s osou VPD, zastavit letoun hlavními brzdami plynulým přibrzdováním kol.