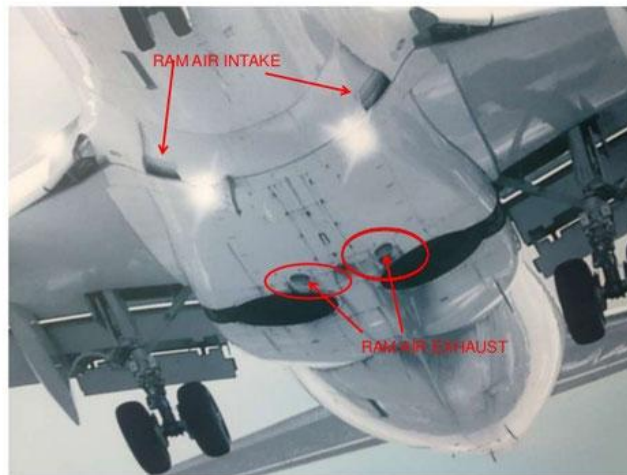


B737 - PNEUMATIC PANEL



Jak działa panel pneumatyki?

Mamy 3 dostępne źródła pneumatyki jakie mogą dostarczać powietrze do rozruchu silników lub układu pressuryzacji oraz klimatyzacji:

- Silniki 1,2
- APU
- GSU(Ground Start Unit)

Powietrze to nazywamy DUCT AIR.

Zegar posiada dwie wskazówki R i L wskazuje ciśnienie pomiędzy dwoma kanałami w PSI.

RECIRC FANS wentylatory recyrkulacyjne, które "pchają" powietrze od mieszalnika przez samolot i znów do mieszalnika.

Pracują one "dodatkowo" znaczy to, że jeżeli obydwie zawory PACKS są otwarte, lub jeden z nich pracuje w trybie HIGH RECIRC fan są wyłączone automatycznie.

PACKS VALVES- zawory główne otwierające lub zamykające dopływ powietrza do mieszalnika.

ISOLATION VALVE- zawór ten oddziela dwie strony układu pneumatycznego, działając w sposób automatyczny.

Jeżeli zdarzyłoby się, że stracimy jeden silnik, co za tym idzie brak dostarczanego z niego powietrza.

Zawór automatycznie otworzy się by zapewnić powietrze na stronie która nie pracuje.

Możemy zamknąć go ręcznie, przełączając w pozycję CLOSE lub otworzyć OPEN.

ENGINE BLEEDS 1,2 Zawory, które doprowadzają powietrze z silników, do całego układu, m.in. układu ANTI ICE jeszcze przed zaworami PACKS.

APU BLEED VALVE- zawór otwierający/zamykający powietrze doprowadzane od APU.

PACK TRIP OFF czasem występujący jako PACK- lampka ta informuje, że przekroczono dopuszczalną temperaturę w danym kanale i został on zamknięty.

WING BODY OVERHEAT- oznacza któryś z kanałów ma wyciek i gorące powietrze wydostaje się poza kanał.

BLEED TRIP OFF lampka ta informuje, że przekroczono dopuszczalną temperaturę lub ciśnienie w danym kanale i został on zamknięty.

TRIP RESET- resetuje błędy opisane powyżej.

OVHT TEST test lampek WING BODY OVERHEAT.

RAM DOOR FULL OPEN- oznacza drzwiczki doprowadzające powietrze do chłodzenia wymienników ciepła są w pełni otwarte.

Następuje to przy wolnym locie oraz wysuniętymi klapami dla maksymalnego chłodzenia wymienników, co widać na zdjęciu samolotu od spodu.

DUAL BLEED- informuje, że BLEED 1 lub 2 z silnika oraz APU BLEED są w pozycji ON stanowią źródło zasilania w powietrze.

Nie zaleca się takiej konfiguracji ze względu na to, że gdyby zwiększono ciąg silników powietrze z ENGINE BLEED 9th mogło by się dostać do APU BLEED DUCT i uszkodzić układ.

PRESSURISATION GAUGE- ZEGAR PRESURYZACJI



ZEGAR PRESURYZACJI

Zegar ten posiada dwie wskazówki długą i krótką co one znaczą?

DŁUGA- Wskazuje RÓŻNICĘ ciśnień pomiędzy ciśnieniem w kabinie a ciśnieniem zewnętrznym jakie działa na kadłub samolotu.

KRÓTKA- To jest odrobinę ciężkie do wyjaśnienia, ale damy radę.

Przy aktualnej różnicy ciśnień, które wskazuje długa wskazówka wewnątrz samolotu mamy takie ciśnienie, jakie znajduje się na wysokości jaką wskazuje krótka wskazówka.

Przykład:

Gdy lecimy na poziomie lotu 41 000ft długa wskazówka pokazuje różnicę ciśnień np. 8.1 PSI, a krótka np. 4000ft, to wewnątrz kabiny mamy takie ciśnienie, jakie znajduje się na zewnątrz na wysokości 4000ft.

ALPHA VANE Rafał Lewandowski