

## B737 - RECALL SYSTEM

Fire Warning and Master Caution System



### SYSTEMY OSTRZEGANIA- OKIENKA "RECALL"

W 737 po obu stronach, przy panelach EFIS, mamy okienka informujące, spełniające dwie role:

- Ostrzeżenie o wystąpieniu awarii danego systemu.
- Informacyjna- informująca nas, że jakiś element samolotu nie spełnia warunków dla bezpiecznego startu np., że któreś z drzwi są nie zamknięte.

Gdy zdarzy nam się zapalenie którejs z lampek nie wpadajmy w panikę, rozejrzyjmy się po panelach, nie wszystko co się świeci oznacza od razu awarię.

Każda z 12 lampek ostrzegawczych odnosi się do konkretnego obszaru na panelu OVERHEAD oraz FIRE PANEL, gdzie w razie czego można sprawdzić, co wywołało jej zaświecenie, bowiem na OVERHEAD panel, FIRE panel również zaświecą się lampki ostrzegawcze dotyczące tego, co spowodowało problem.

FIRE WARNING- Ostrzega o wystąpieniu pożaru, lub przekroczeniu limitu temperatury na czujniku danej pętli.

MASTER CAUTION - Związana jest ściśle z 12 lampkami ostrzegawczymi. Informuje nas ona, że wykryto awarię danego systemu, lub dany przełącznik odnoszący się do danego systemu, nie został włączony w taką pozycję jaka w logice uznana jest za prawidłową.

\*\*\*\*\*

## RECALL CPT

\*\*\*\*\*

FLT CONT-(Flight Controls) informuje nas, że system odpowiedzialny za powierzchnie sterowe uległ awarii, lub nie został włączony w pozycję jaka jest wymagana np. YAW DAMPER, samoczynne odskoczenie przełącznika YAW DAMPER w pozycję OFF w przypadku gdy pokrętki IRS nie znajdują się w pozycji NAV, również spowoduje zapalenie się tej lampki.

IRS- System IRS wykrył błąd, awarię jednej bądź obu jednostek IRS, informacje co do tego systemu w razie awarii będziemy widzieli na ND oraz FMC.

FUEL- Wykryto problemy z układem paliwowym, "Fuel" zapali się w przypadku wyczerpania paliwa w centralnym zbiorniku, z którego samolot korzysta priorytetowo, jeśli znajduje się w nim paliwo i w takiej sytuacji wyłączamy po prostu obie pompy paliwa zbiornika centralnego - "Fuel" wtedy zgaśnie.

ELEC-(Electrics) Wykryto awarię w układzie elektrycznym, choć czasem na ziemi ta lampka potrafi się zapalać, co nie koniecznie oznacza awarię.

APU- Wykryto błąd, awarię generatora APU, lub jego podzespołów.

OVHT/DET (Overheat/Detector), Wykryto, przegrzanie danego elementu, lub awarię detektora-czujnika temperatury.

\*\*\*\*\*

## FO RECALL

\*\*\*\*\*

ANTI ICE- Wykryto awarię danego elementu z systemu odładzania. Nie mylmy, że to dotyczy tylko samego ANTI ICE, ale pamiętamy, że ogrzewanie okien czy rurki pitota to również systemy antyoblodzeniowe.

HYD- (Hydraulics) Wykryto awarię elektrycznych pomp systemu hydraulicznego.

DOORS- Wykryto, że drzwi, lub schody nie są zamknięte.

ENG- (Engines)- Wykryto awarię któregoś z silników bądź jego podzespołu.

OVERHEAD- Tutaj musiałem oprzeć się o dokumentację, bo akurat ta lampka ma wiele znaczeń, a oto one:

- Equip cooling OFF( systemy chłodzące wyświetlacze oraz elektronikę są wyłączone).
- EMER EXIT LIGHTS- not Armed- Włącznik oświetlenia awaryjnego nie znajduje się w pozycji ARMED.
- Flight Recorder OFF- Rejestrator lotu wyłączony(patrz prawa strona aft ovhd panel.)
- PASS OXY ON- Wyrzucono maski tlenowe dla pasażerów, bądź przełącznik wyrzucenia manualnego masek tlenowych znajduje się w pozycji ON.

AIR COND- (Air Conditioning)- Wykryto awarię w systemie klimatyzacji lub pneumatycznym. (Zobacz mój post PNEUMATIC PANEL).

Większość z tych awarii musi być rozwiązana w oparciu o QRH (Quick Reference Handbook).

**ALPHA VANE Rafał Lewandowski**