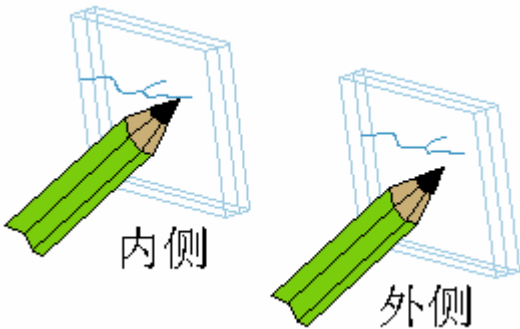




风挡破损




可以拿支铅笔或其他尖锐物品并用其尖头放在裂纹上, 从不同角度观察尖头, 以找出是哪层风挡破损. 如果你不能用尖头“接触”到裂痕, 则说明是外侧风挡破损。如果还是拿不准, 应当视为是内

侧风挡破损! 4号风挡 (如安装) 共有三层, 所以这种方法对其不适用。


在地面

可以依据  **AMM 56** 来决定是否更换破损的风挡。如果一个有放行资格的机务工程师认为可以放行飞机, 但风挡加温因玻璃损坏而无法工作, 则你必须遵守  **MEL 30-11 [风挡加温]** 中的放行限制

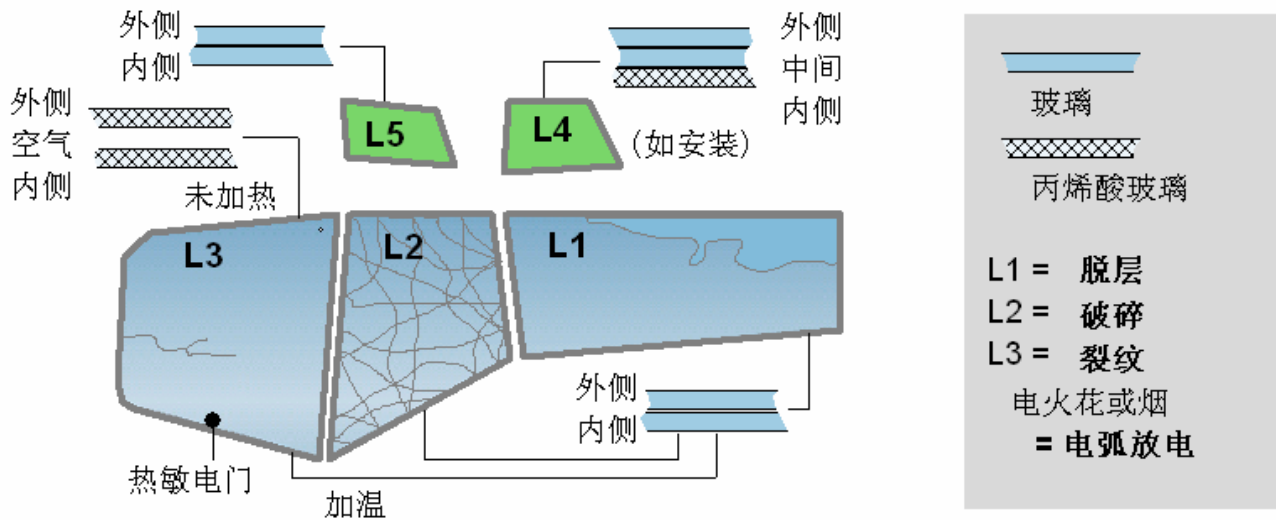
飞行中

如果  **NNC** 要求下降到 14,000 英尺以下, 可以考虑直接下降到 10,000 英尺(应考虑燃油和超障), 这样机组可以摘掉氧气面罩飞行。但是, 鸟击的机率在 10,000 英尺还是比较高的, 应当限速 250 KIAS。


当飞机高度和座舱高度相同时, 客舱高度会跟着飞机高度下降, 因为排气活门保持在开位, 以保持客舱高度和输入高度相同。限制下降率。

 每个风挡都是由玻璃, 乙烯基芯和氨基甲酸乙酯几层聚合的. 4号风挡内层还有一层丙烯涂层。结构内层玻璃主要作用是承受压力载荷。乙烯基芯涂层作用是承担鸟击冲击。加温后的玻璃会更加柔韧并且可以抵抗更高的冲击力。

新出厂的飞机将不再安装 4 号和 5 号风挡（改进型的可加装），目的是为了节省维修成本，同时增加签派放行的可靠性。



前方视线不清的落地 FCTM 8.x [风挡破损]

 考虑改航到可以做双通道自动驾驶着陆的机场。如需要, 可以在飞行中将飞机释压后, 在不高于等待速度时打开一个或两个侧窗。但应当事先通知 ATC, 因为风挡打开后噪音很高, 会影响与 ATC 的通话。根据飞机设计, 在打开的风挡上方会有一个气流相对安稳的区域, 可以从打开的侧窗保持向前的能见度, 也可以考虑使用防风眼镜以保持在气流中的视线清晰, 。