

ACONDICIONAMIENTO INTERIOR

Descripción

1 GENERALIDADES

Las secciones que contienen el acondicionamiento interior son:

- Cabina de Pilotos (Ver CA-A-25-10-00-00A-040A-A)
Está diseñada para acomodar dos pilotos y un tercer tripulante y contiene los asientos, caja de mapas y manuales, cenicero y portavasos, visera y puntos de referencia, etc. Una puerta la separa de la cabina principal.
- Cabina Principal/Operadores (Ver CA-A-25-30-00-00A-040A-A)
Está localizada entre la cabina de pilotos y el área de rampa, limitada por el mamparo de la cuaderna 10 y la cortina de la cuaderna 30, contiene los asientos, bolsas de almacenamiento, etc.

C296 VERSION EA03

- Ambario/Galley (Ver CA-A-25-30-00-00A-040A-A)
El galley se encuentra instalado en el ambario y contiene la provisión mínima para servir bebidas en vuelo.
 - Servicios (Ver CA-A-25-40-00-00A-040A-A)
Esta sección se refiere al toilet, compartimiento que contiene el inodoro.
 - Compartimiento de Carga (Ver CA-A-25-50-00-00A-040A-A)
El sistema de carga permite subir a bordo y transportar cargas en contenedores o paletizada.
 - Emergencia (Ver CA-A-25-60-00-00A-040A-A)
Un sistema transmisor localizador de emergencia sirve para localizar al avión en situaciones adversas cuando el avión ha soportado una fuerza superior a 5 g durante más de 11 milisegundos.
 - Aislamiento y Revestimiento Interior (Ver CA-A-25-80-00-00A-040A-A)
Los compartimientos están aislados térmica y acústicamente para comodidad de los pasajeros y de la tripulación.
- Los compartimientos tienen espacio de almacenamiento para equipo operacional y de emergencia.
- Lanzamiento Aéreo (Ver CA-A-25-90-00-00A-040A-A)
Contiene los sistemas de lanzamiento de cargas y salto de paracaidistas.

CABINA DE PILOTOS

Descripción

1 GENERALIDADES

La cabina de piloto tiene el acondicionamiento interior necesario para responder a los requisitos operacionales del avión y a las condiciones de comodidad adecuada para la tripulación.

La sección de cabina de pilotos contiene las subsecciones siguientes:

- Asientos (Ver CA-A-25-11-00-00A-040A-A)
Contiene el asiento de piloto, copiloto y del tercer tripulante.
- Almacenaje (Ver CA-A-25-13-00-00A-040A-A)
Contiene maletero, bolsa y caja de manuales.
- Diversos (Ver CA-A-25-15-00-00A-040A-A)
Cenicero, portavaso, visera, puntos de referencia visual y reposapiés.

ASIENTOS

Descripción y Operación

1 GENERALIDADES

Los asientos de piloto y de copiloto están equipados con cinturones de seguridad y van montados sobre carriles que forman parte integrante del piso de la cabina de pilotos.

Un asiento, que va recogido entre las cuadernas 9 y 10 y que lleva su cinturón de seguridad, puede sacarse y desplegarse para uso de un tercer miembro de la tripulación.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACIÓN	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNG
1.	-	Asientos de Piloto y de Copiloto	211 (212)	-	25-11-11
2.	-	Asiento del Tercer Tripulante	221 (222)	-	25-11-12

3 DESCRIPCIÓN

Los asientos de piloto y de copiloto, que son totalmente ajustables, y el tercer tripulante, van montados en la cabina de pilotos. Los asientos de piloto y de copiloto difieren en la posición de los mandos de ajuste que van a la derecha en el asiento del piloto y a la izquierda en el del copiloto. Cada asiento lleva atalaje y apoyabrazos ajustables. Los asientos se ajustan también en cuanto altura y posición y son reclinables.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 ASIENTOS DE PILOTO Y DE COPILOTO

El asiento es una estructura de sección acanalada. La estructura superior tiene una bandeja de asiento, un respaldo, un reposacabeza y los brazos, todos ellos ajustables. La estructura inferior sostiene la bandeja de asiento y lleva los mandos de palanca de ajuste de asiento y del mecanismo de desbloqueo del deslizador de carriles.

4.2 ASIENTO DEL TERCER TRIPULANTE

El asiento del tercer tripulante, con su atalaje de seguridad, se monta en dos soportes, articulados y se guarda en la entrada de la cabina de pilotos, entre la cuadernas 9 y 10.

Junto a un soporte del asiento se dispone de una caja para guardar un chaleco salvavidas. El asiento dispone de un mecanismo de blocaje que asegura el asiento en posición de servicio.

El asiento del tercer tripulante está provisto de un atalaje de seguridad de tipo de carrete inercial, totalmente ajustable, con dos tiras de pierna y dos tiras de hombro. Las tiras de pierna van aseguradas a la estructura del asiento, y las tiras de hombro en dos carretes de inercia que van montados en la estructura interna del asiento.

6. OPERACIÓN

Cada asiento de piloto y copiloto tienen cuatro conjuntos de rodillo, fijo a la base de estructura, se deslizan sobre los carriles de guía fijos al piso de la cabina de pilotos. La operación de la palanca de desbloqueo permite el desplazamiento adelante y atrás del asiento sobre los carriles. El asiento se bloquea sobre los carriles, mediante un pasador de bloqueo que forma parte integrante del conjunto de palanca de desbloqueo del deslizador de carriles.

El ajuste de la altura se controla por medio de una palanca situada en el lado derecho del asiento del copiloto y en el lado izquierdo del asiento del piloto en la estructura inferior de cada asiento.

El respaldo almohadillado puede inclinarse a la posición deseada haciendo girar la palanca de mando de inclinación situada en el lado derecho del asiento.

El asiento dispone de una palanca para el ajuste lumbar situada en el lado izquierdo.

Cada asiento tiene brazos almohadillados que pueden levantarse, bajarse o retirarse, a gusto del tripulante. El ajuste de los brazos se efectúa por medio de un mando de ajuste situado en la parte inferior de cada brazo.

Cada asiento está provisto de un atalaje de seguridad de tipo de carrete de inercia, totalmente ajustable, con tiras de pierna y de hombro. Las tiras de pierna van aseguradas a la estructura del asiento, y las tiras de hombro a un carrete de inercia que va montado en la parte inferior posterior del asiento. La palanca de desbloqueo del atalaje, que va fijada a un lado de la estructura del asiento, cuando se opera, permite al piloto inclinarse hacia adelante con el atalaje puesto, pero se bloquea cuando el atalaje es sometido a un esfuerzo excesivo.

Cuando el asiento del tercer tripulante se baja de la posición de guardado, el marco articulado del asiento se apoya en los soportes fijos a la estructura de la entrada de la cabina de pilotos y se asegura mediante el mecanismo de bloqueo.

8. INTERFACES

N/A

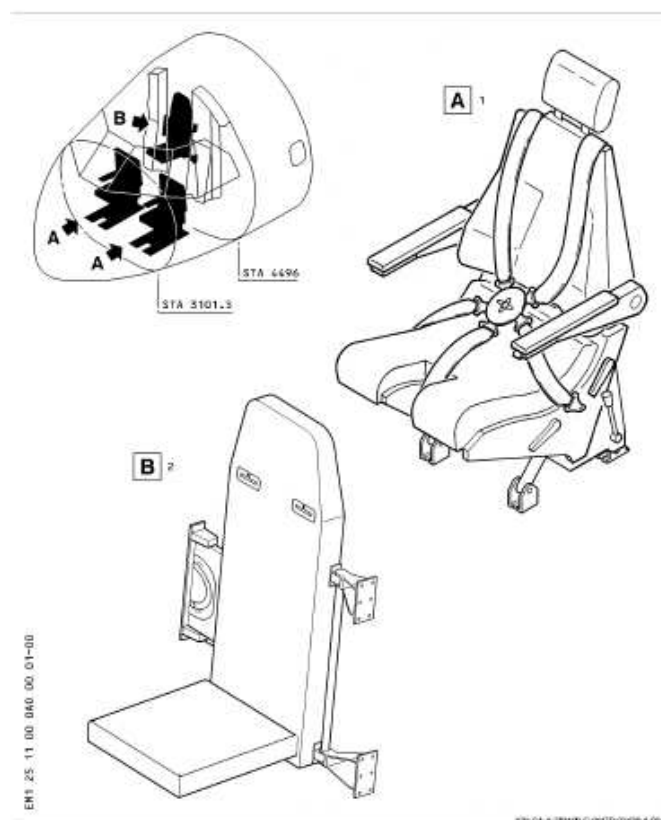


Figura 1 Asientos - Situación de Componentes

ALMACENAJE

Descripción

1 GENERALIDADES

La cabina de pilotos está provista de unas zonas de almacenamiento de diversos objetos, para responder a las condiciones adecuadas de comodidad para la tripulación.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SIN8
1.	-	Maletero	211(212)	-	-
2.	-	Bolsa	211(212)	-	-
3.	-	Caja de Manuales	211(212)	-	29-13-14

3 DESCRIPCIÓN

Los espacios de almacenamiento consisten en dos maleteros, dos bolsas y dos cajas de manuales distribuidos a cada lado de la cabina de pilotos.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 MALETERO

Un cierre y un soporte ajustable sirve para poner el maletín del piloto o copiloto sobre el piso, entre las cuadernas 7 y 9 a cada lado de la cabina de pilotos.

4.2 BOLSA

Hay dos bolsas de plástico fijadas con cinta velcro en cada uno de los paneles frontales de las consolas IZQ./DCH. Sirve para el almacenaje de la visera, cuando no esté siendo usada.

4.3 CAJA DE MANUALES

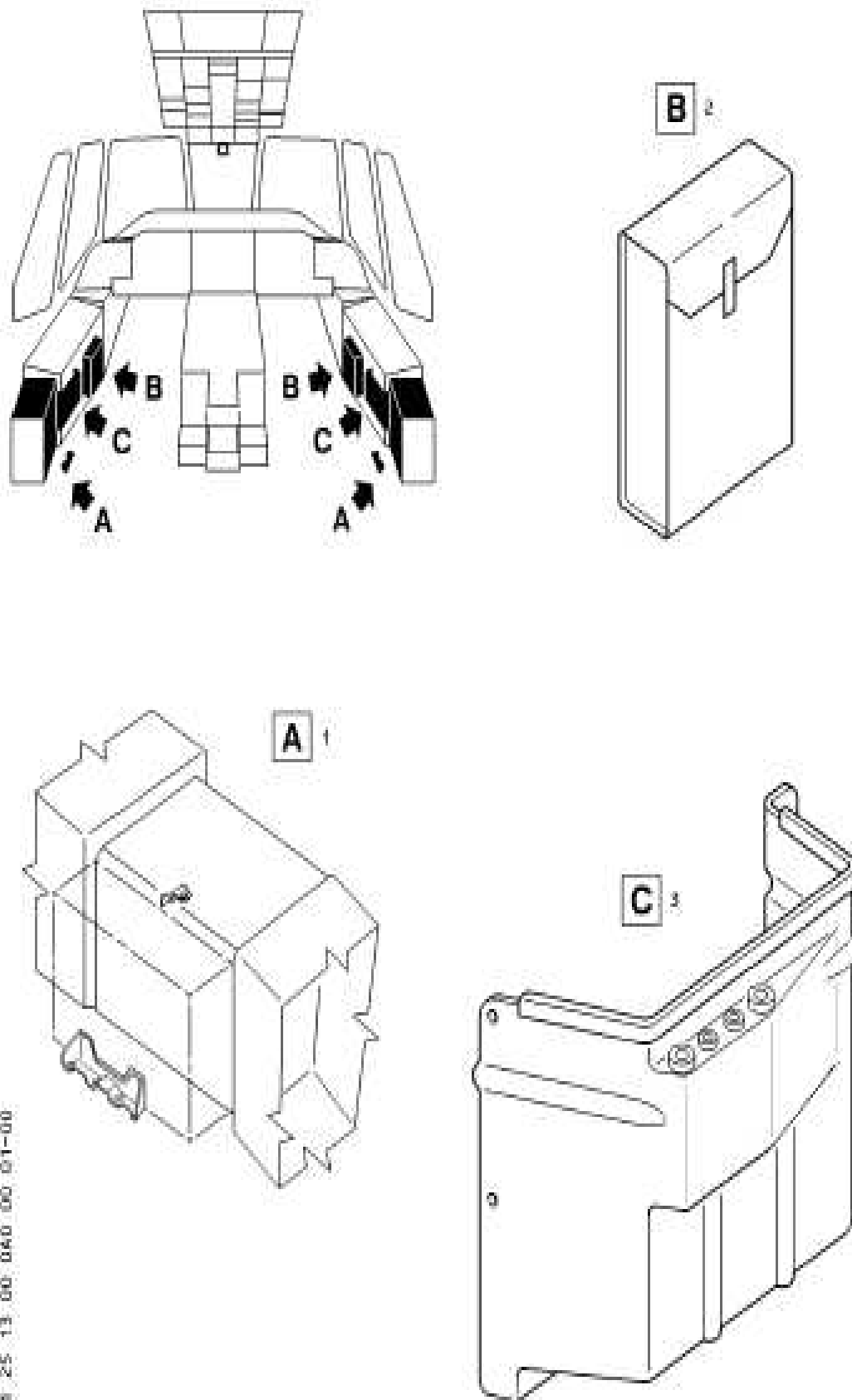
Se dispone de dos cajas para manuales instaladas en los paneles frontales de las consolas IZQ./DCH.

5 OPERACIÓN

N/A

6 INTERFACES

N/A



EM1 25 13 00 040 00 01-00

ICNDA 33000 C 01760306A 001

Figura 1 Almacenaje - Situación de Componentes

DIVERSOS
Descripción

1 GENERALIDADES

La cabina de piloto está equipada con diversos elementos que proporciona un ambiente confortable y una visibilidad adecuada para ambos pilotos.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACIÓN	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNG
1.	-	Portavasos	211(212)	-	-
2.	-	Cenicero	211(212)	-	-
3.	-	Visera	211(212)	-	25-15-20
4.	-	Referencia Visual	211(212)	-	-
5.	-	Reposapiés	211(212)	-	-

3 DESCRIPCIÓN

Los diversos componentes que incluye esta sección consisten en portavasos, ceniceros, viseras, puntos de referencia y reposapiés distribuidos a cada lado de la cabina de pilotos.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 PORTAVASOS

Un portavasos, para vasos o tazas, va montado en cada una de las consolas IZQ./DCH.

4.2 CENICERO

Hay dos ceniceros desmontables que van, uno a cada lado de la cabina de pilotos, encima de las consolas laterales de piloto y de copiloto.

4.3 VISERA

En la parte superior de los parabrisas por delante del piloto y del copiloto hay instalados tres soportes que permiten fijar dos parasoles en la posición deseada por los pilotos.

4.4 PUNTOS DE REFERENCIA

Asegurados a la estructura del parabrisas, hay dos puntos de referencia. Estos puntos de referencia sirven al piloto y al copiloto para ajustar sus asientos en una posición óptima para la visibilidad exterior, la lectura de los instrumentos y la operación de los controles.

4.6 REPOSAPIÉS

Hay dos reposapiés, que van montados debajo del tablero de instrumentos, en los puestos de piloto y de copiloto.

5 OPERACIÓN

5.1 PUNTOS DE REFERENCIA

La posición óptima del asiento del piloto (copiloto) se consigue cuando los puntos de referencia del piloto quedan alineados visualmente desde la posición de éste (figura 2).

6 INTERFACES

N/A

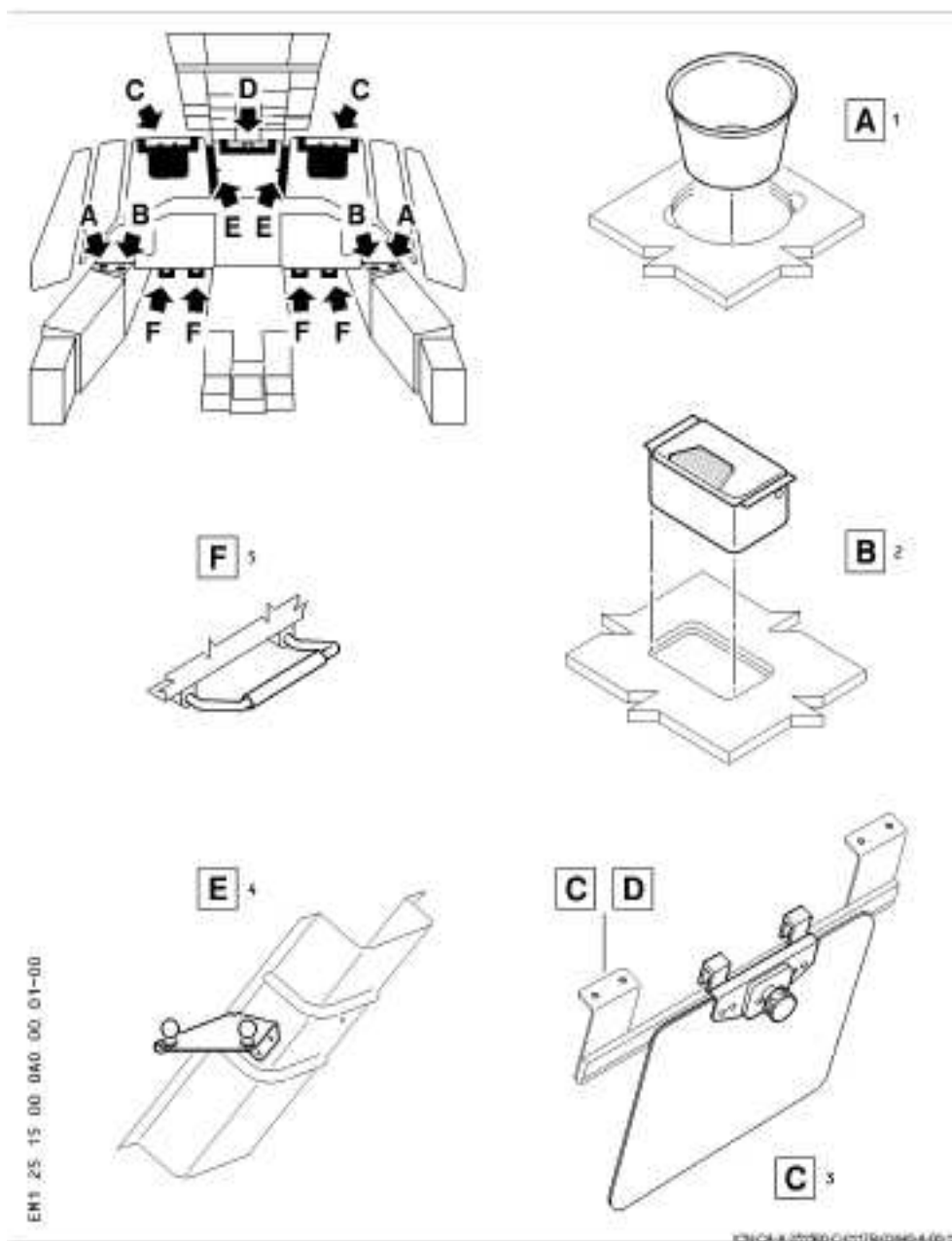


Figura 1 Diversos - Situación de Componentes.

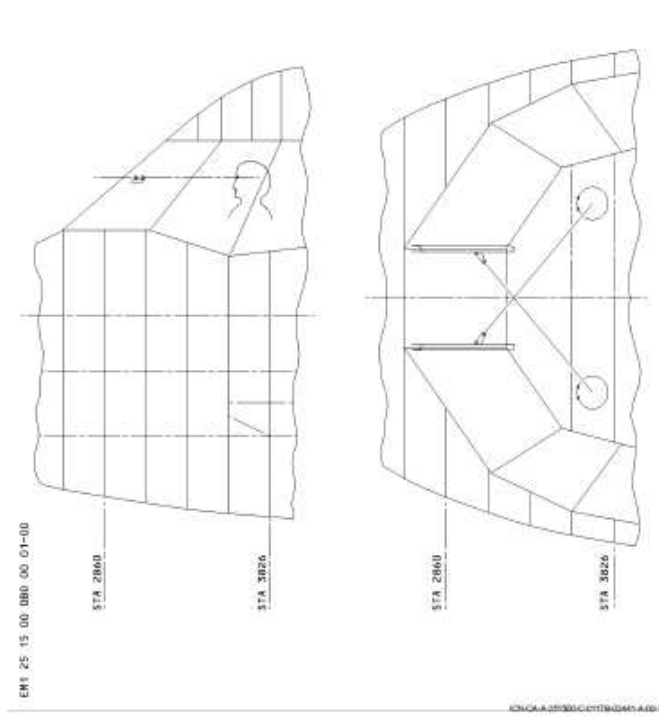


Figura 2 Puntos de Referencia - Esquema

CABINA PRINCIPAL/OPERADORES
Descripción y Operación

1 GENERALIDADES

La cabina de pasajeros es la zona comprendida entre el mamparo anterior y un mamparo posterior desmontable.

La sección de cabina principal/operadores contiene las subsecciones siguientes:

- Asientos (Ver CA-A-25-21-00-00A-040A-A)
Contiene los asientos.
- Cortinas (Ver CA-A-25-22-00-00A-040A-A)
Contiene la cortina en cuaderna 30.
- Armarios (Ver CA-A-25-25-00-00A-040A-A)
Contiene el armario en cuaderna 10.
- Diversos (Ver CA-A-25-29-00-00A-040A-A)
Contiene las bolsas de almacenamiento, asas en puertas de paracaidistas y en fuselaje, y tapas de ventanas.

ASIENTOS
Descripción

1 GENERALIDADES

La subsección de asientos contiene estos apartados:

- Asientos (Ver CA-A-25-21-00-00A-040B-A)
- Asientos (Ver CA-A-25-21-00-00A-040C-A).

ASIENTOS Descripción

1 GENERALIDADES

La cabina principal lleva montado el equipo necesario para el transporte de tropas.

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA 3N8
1.	-	Asiento Individual de Tropa	-	-	25-21-11
2.	-	Asiento en Puerta	-	-	25-21-12
3.	-	Cinturón de Seguridad	-	-	25-21-13
4.	-	Asiento Doble de Tropa	-	-	25-21-15
5.	-	Vigas de Asientos Centrales	-	-	25-21-21
6.	-	Almacenamiento de Vigas	-	-	25-21-25

C295 VERSION AIG01

3 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 2)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA 3N8
1.	-	Asiento Individual de Tropa	-	-	25-21-11
2.	-	Asiento en Puerta	-	-	25-21-12
3.	-	Cinturón de Seguridad	-	-	25-21-13
4.	-	Asiento Doble de Tropa	-	-	25-21-15
5.	-	Vigas de Asientos Centrales	-	-	25-21-21
6.	-	Almacenamiento de Vigas	-	-	25-21-25

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

4 DESCRIPCIÓN

En ambos lados del avión y en el centro de la cabina principal se montan asientos de tropa, de bastidor tubular de aleación ligera con tiras de nylon (figura 1). El avión tiene capacidad para transportar hasta 70 soldados distribuidos en los asientos laterales y en los asientos de la fila central, o hasta 49 paracaidistas completamente equipados distribuidos en los asientos laterales. El jefe de salto tiene su propio asiento (7) en el armario de la cuadera 10 (Ver CA-A-25-25-00-00A-040A-A).

Quando los asientos centrales no se requieren, las vigas (raíles) de los asientos se almacenan en ambos lados de la cabina, en la parte inferior de la pared de la misma.

C295 VERSION AG01

6 DESCRIPCIÓN

En ambos lados del avión y en el centro de la cabina principal se montan asientos de tropa, de bastidor tubular de aleación ligera con tiras de nylon (figura 2). El avión tiene capacidad para transportar hasta 69 soldados distribuidos en los asientos laterales y en los asientos de la fila central, o hasta 48 paracaidistas completamente equipados distribuidos en los asientos laterales. El jefe de salto tiene su propio asiento (7) en el armario de la cuaderna 10 (Ver CA-A-25-25-00A-040A-A).

Quando los asientos centrales no se requieren, las vigas (raíles) de los asientos se almacenan en ambos lados de la cabina, en la parte inferior de la pared de la misma.

8 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

8.1 ASIENTO INDIVIDUAL Y DOBLE DE TROPA

Los asientos consisten en una estructura tubular ligera, fijada mediante dos o tres soportes en el riel para asiento, y en dos o tres patas plegables (figura 3). Los asientos son de nylon reforzado y van unidos a la estructura. El respaldo está hecho de tiras de nylon entretejidas que van unidas a la parte posterior de la estructura de los asientos y que van colgadas de un carril superior. Los asientos pueden plegarse sobre el lateral de la estructura del avión. Los asientos disponen de un pulsador que libera un pasador interno y un pestillo de bola para poder plegarlos. Los cinturones son independientes del asiento.

Los asientos tienen dos posiciones:

- La posición extendida (4) que es la posición normal del asiento
- La posición retraída (5) con medios para evitar extensión involuntaria. El procedimiento de la retracción es actuado fácilmente con sólo una mano, presionando el pulsador (3) se libera un pasador interno en el conjunto de pata que permite plegar el asiento, en esta posición el pestillo (2) se aloja en el orificio del soporte (1) y lo asegura en la posición deseada.

8.2 ASIENTOS EN PUERTA

Este kit está provisto de 4 asientos para tropa totalmente equipados (figura 4). Pueden instalarse dos asientos dobles en las puertas de paracaidistas. Cada asiento doble está fijado a la estructura de la puerta por medio de soportes atornillados. Los cinturones de seguridad de los asientos están incluidos en la estructura del asiento.

Los asientos tiene tres posiciones:

- La posición extendida (5) que es la posición normal del asiento.
- La posición superior retraída (7) con medios para evitar extensión involuntaria. El procedimiento de la retracción es actuado fácilmente con sólo una mano, presionando el pulsador (4) se libera un pasador interno en el conjunto de pata que permite plegar el asiento, en esta posición el pestillo (2) se aloja en el orificio del soporte (1) y lo asegura en la posición deseada.
- La posición inferior retraída (6) es utilizada para abrir la puerta inferior de paracaidistas y para almacenarlo contra la puerta superior de paracaidistas, en esta posición el pestillo (2) se aloja en el orificio del soporte (3).

Estos asientos permiten la apertura de la puerta superior de paracaidistas desde dentro o fuera del avión.

6.3 VIGAS DE ASIENTOS CENTRALES

La estructura está formada por ocho montantes fijados cada uno de ellos mediante dos soportes: uno en el riel para asientos y otro en el techo. Sobre los montantes están fijados los tubos para soporte de los respaldos y los ralles para la fijación de los asientos.

6.4 ALMACENAMIENTO DE VIGAS

El almacenamiento de vigas consiste en unas correas de suelta rápida equipadas con soportes que almacenan los conjuntos de ralles de los asientos centrales en los zócalos laterales del avión fijándolos a los ralles laterales.

7 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

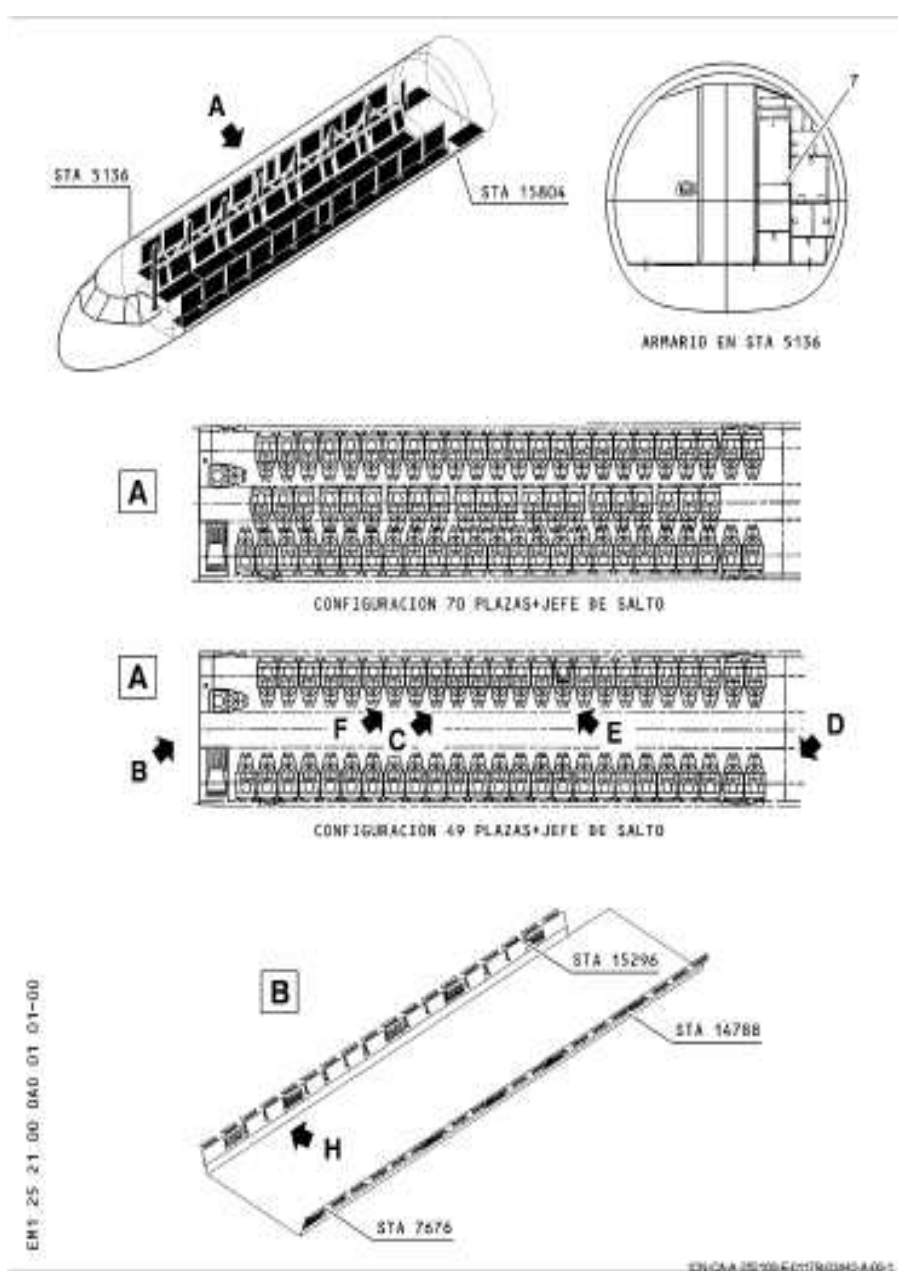


Figura 1 Asientos - Situación de Componentes (hoja 1 de 2)

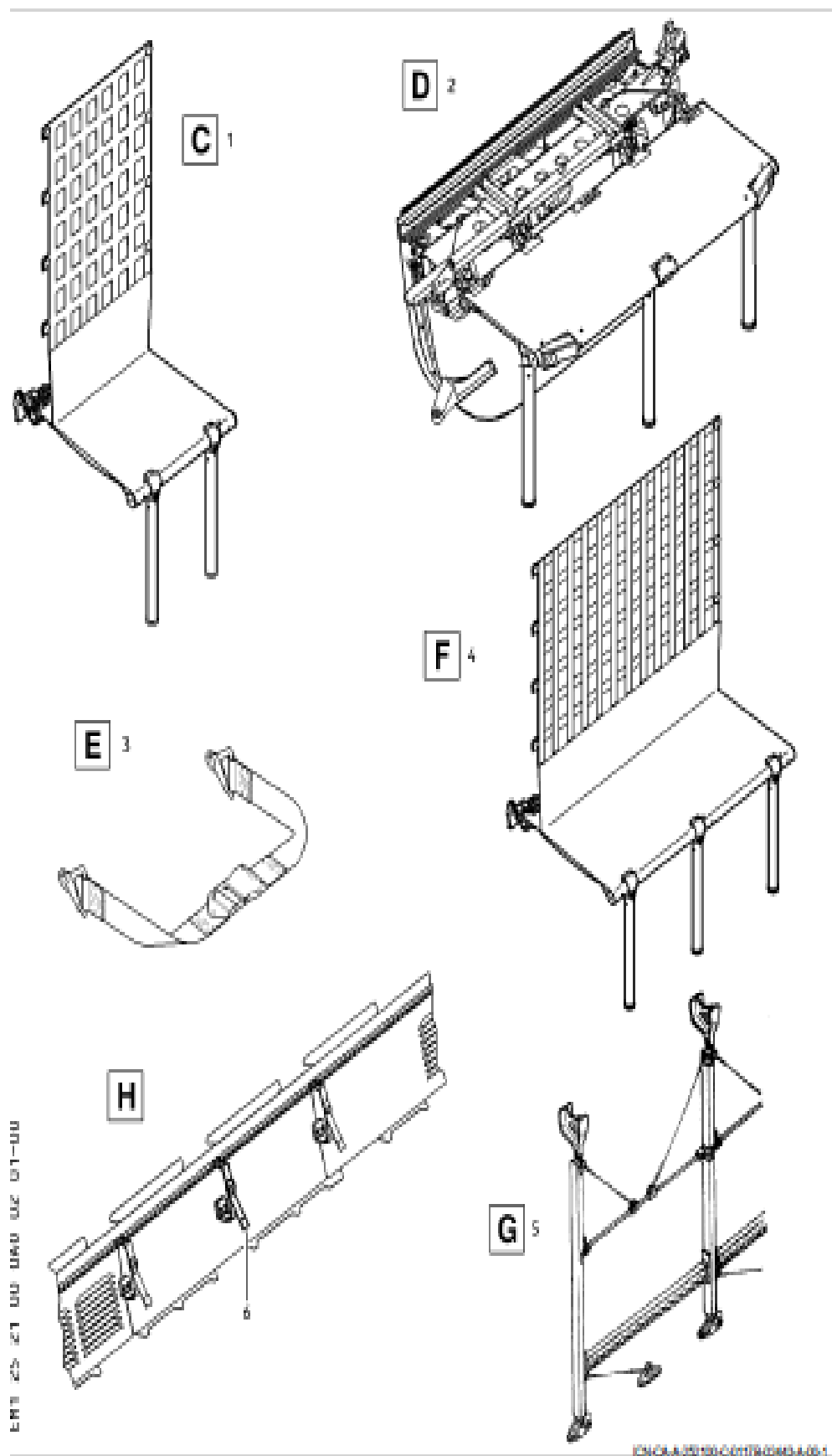


Figura 1 Asientos - Situación de Componentes (hoja 2 de 2)

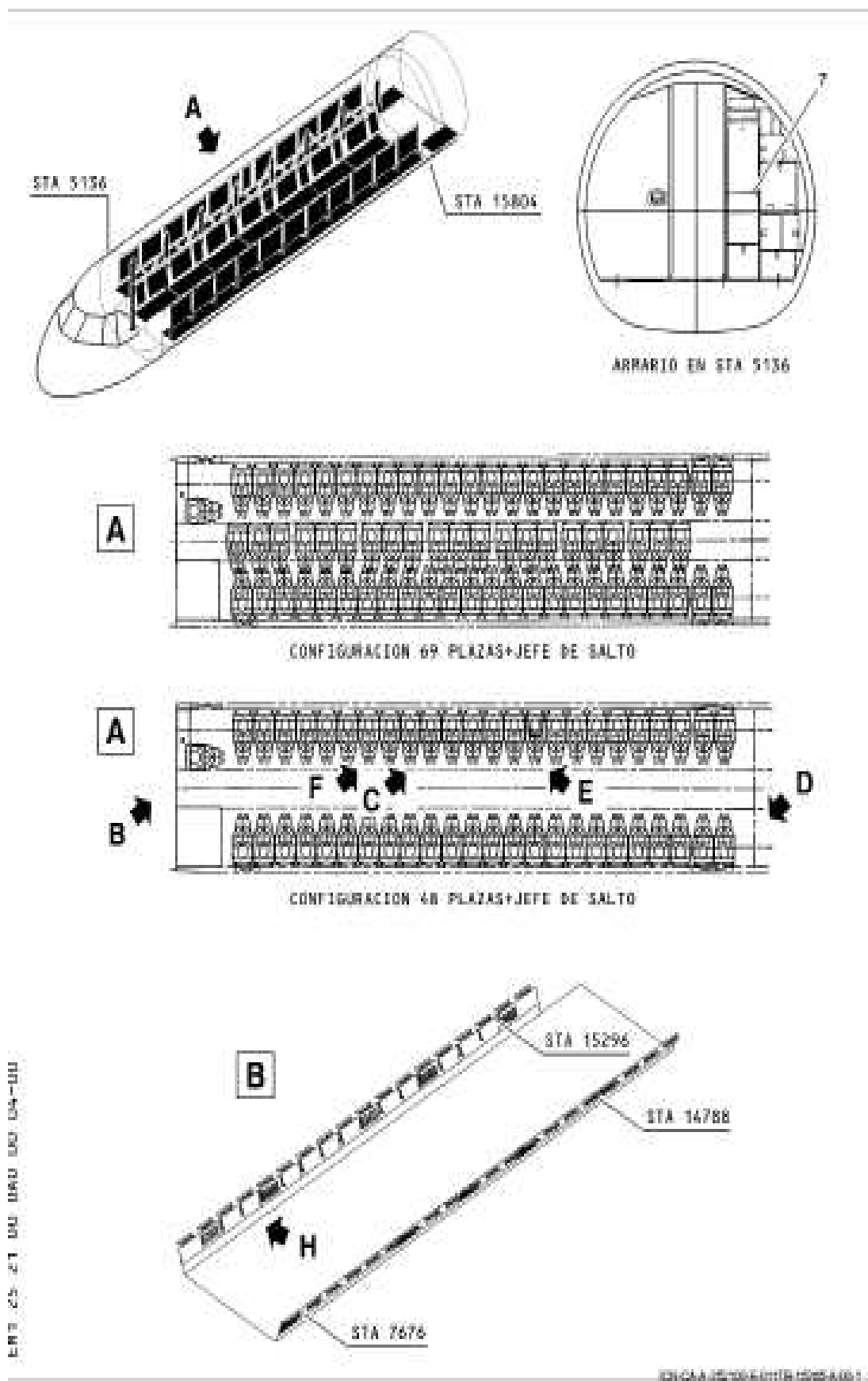


Figura 2 Asientos - Situación de Componentes: (hoja 1 de 2)

CORTINAS

Descripción

1 GENERALIDADES

El avión está provisto de una cortina que separa la cabina principal de la zona de rampa.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNS
1.	-	Cortina en Cuaderna 30	-	-	25-22-11

3 DESCRIPCIÓN

El avión monta un sistema de cortina enrollable en la cuaderna 30 (figura 1). La cortina (4) está hecha del mismo material que los tapizados laterales. Puede ser enrollada y almacenada fácilmente en su posición, sin impacto sobre el resto de la cabina, mediante las correas superiores (2) de broches rápidos y las correas (5) de suelta rápida que monta en ambos lados. Está soportada por las propias correas (5) que están equipadas con unos soportes que se encuentran remachados a la estructura de la cuaderna y unos cierres con anillo (3) de 1/4 de vuelta, unos ojales en la cortina permiten su montaje.

4 DESCRIPCIÓN DE CORTINA EN CUADERNA 30

La cortina está compuesta de varios trozos (8), (12), (13), (14) y (17), unidos entre sí con los broches (7), (9), (18) y (19) (figura 2). Es de un tejido de poliéster de 0,18 mm de espesor, impregnado de Hypalon en su cara vista y de otro tejido del mismo tipo de 0,13 mm de espesor en la cara opuesta, que encierran una capa de aislante térmico y acústico, repelente al agua, compuesto por fibras muy finas de vidrio de borosilicato, ligadas entre sí mediante una resina fenólica modificada de 12,7 mm de espesor y 9,6 gr/dm³ de densidad (Microlite AA WR), al que va unida una lámina de aluminio de 7µm de espesor que mejora las características de inflamabilidad. Estos cuatro materiales, va unidos entre sí mediante cosido con hilo de poliamida, formándose con el mismo un almohadillado en forma de cuadros.

6 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

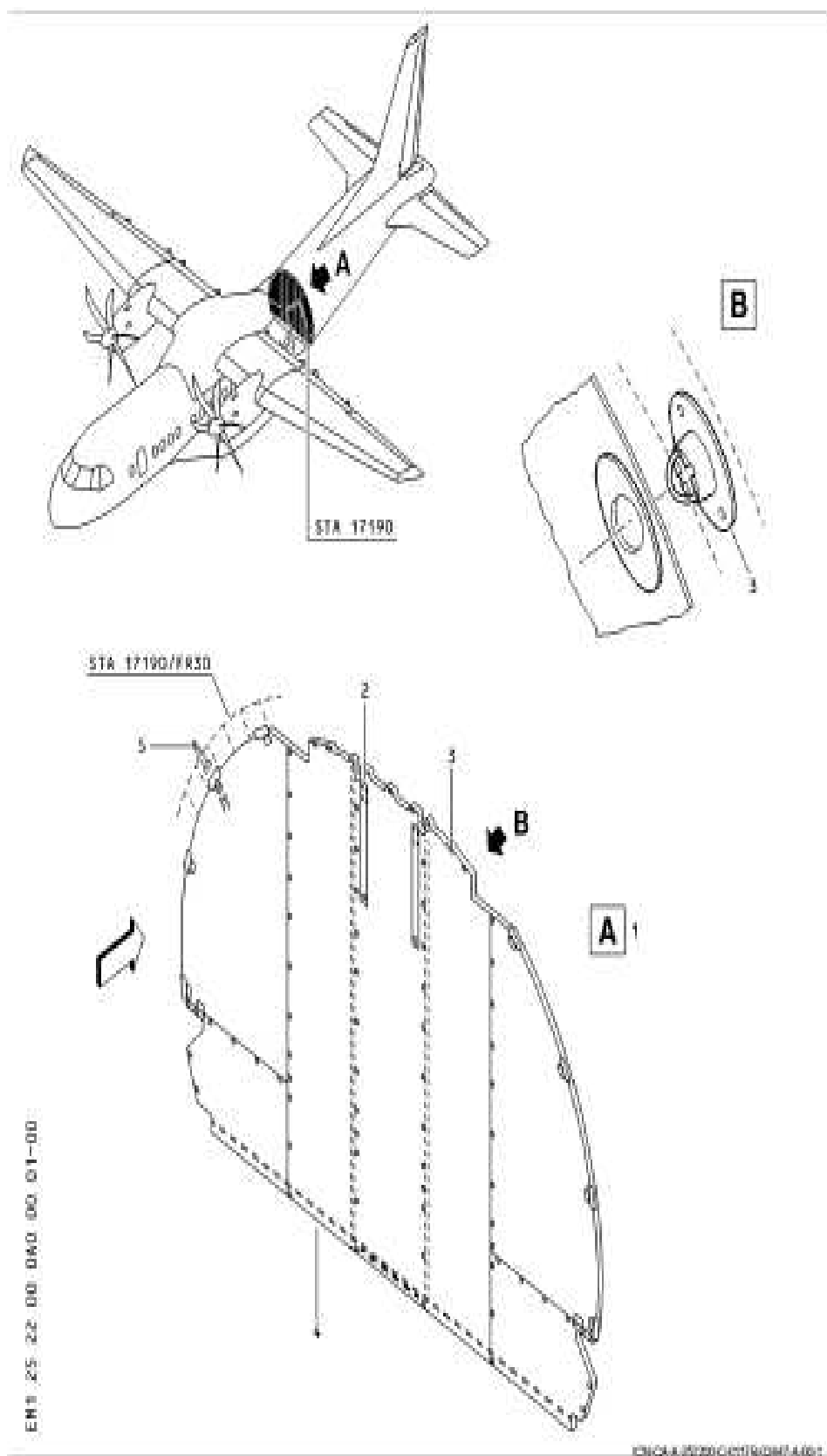


Figura 1 Cortinas - Situación de Componentes

ARMARIOS

Descripción

1 GENERALIDADES

El avión está equipado con un armario en la cuaderna 10.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACIÓN	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNO
1.	-	Armario en Cuaderna 10	232	-	25-25-11

3 DESCRIPCIÓN

El armario de la cuaderna 10 está instalado en la cabina principal y está equipado con varios compartimentos para el almacenaje de elementos diversos. Sirve además de soporte para varias unidades de control y para la luz de aviso a pasajeros.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 ARMARIO EN CUADERNA 10

El armario de la cuaderna 10 es una estructura simple formada por paneles de honeycomb y herrajes metálicos. Está fijado a los carriles de los asientos y a la propia cuaderna 10. Sobre la cara anterior está montado el asiento del supervisor de carga. En la cara posterior posee dos paneles desmontables para acceder a los equipos de aviónica montados en zona presurizada, lado derecho.

6 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

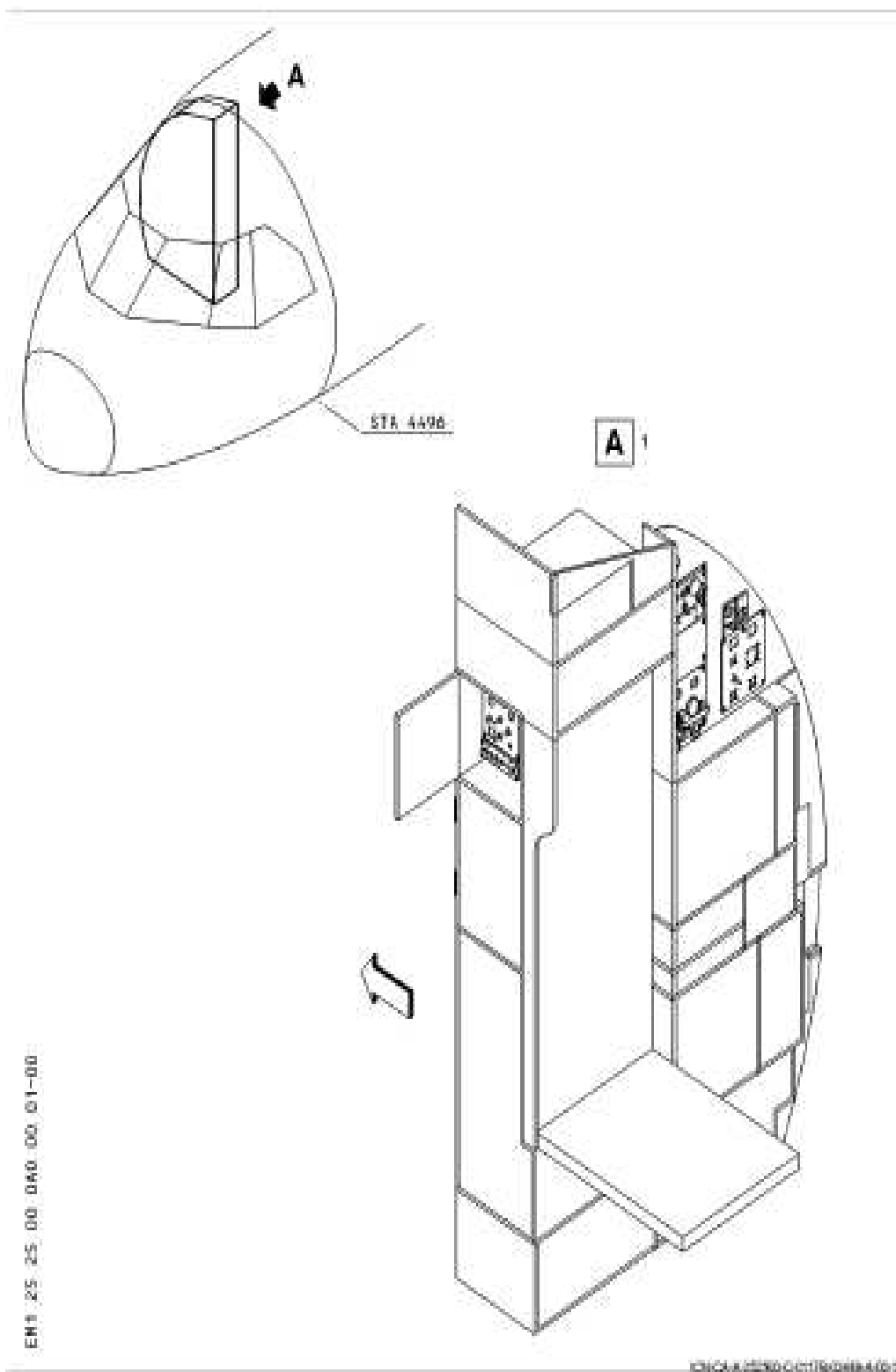


Figura 1. Armarios

DIVERSOS
Descripción

1 GENERALIDADES

El avión está provisto de bolsas destinadas a su uso por parte de la tripulación para almacenamiento de equipos diversos, también dispone de asas en las puertas de paracaidistas y en el área de rampa.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNO
1.	-	Bolsas de Almacenamiento	810	-	-
2.	-	Asa (En Fuselaje Posterior)	260	-	-
3.	-	Asa (Retráctil)	250	-	-
4.	-	Tapa de Ventana	-	-	-

3 DESCRIPCIÓN

En las ventanas del avión se montan tapas (embellecedores) con finalidad decorativa. En el portalón están localizadas 4 bolsas para almacenamiento, estas bolsas son fácilmente instaladas sin usar herramientas y sirven para almacenar equipos de amarré, correas de carga, etc. y equipos de mantenimiento operacional. Dos asas retráctiles están instaladas en ambos lados de las dos puertas de paracaidistas y otra en la zona superior central del área de rampa.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 BOLSAS DE ALMACENAMIENTO

Las bolsas de almacenamiento son de lona reforzada, impermeable por ambas caras, con una cremallera longitudinal y dos asas laterales para su transporte, tienen una capacidad de 35 dm³ (figura 2). Las bolsas de almacenamiento (1) están fijadas a la estructura (2) del portalón mediante unas correas (3) que le permiten desmontarlas fácilmente del avión.

4.2 ASA (EN FUSELAJE POSTERIOR)

El asa es de sección tubular de acero inoxidable con una bisagra que le permite almacenarla en una grapa situada en un panel de techo del área de rampa (figura 3).

El asa tiene dos posiciones:

- La posición extendida (3), que es la posición normal de servicio
- La posición retraída (4), con medios para evitar extensión involuntaria.

El procedimiento de la extensión es actuado fácilmente con sólo una mano, sacando el asa (2) de la grapa (1).

4.3 ASA (RETRÁCTIL)

Las asas retráctiles de las puertas de paracaidistas son de sección tubular de aleación ligera con dos soportes en ambos extremos para su fijación en dos herrajes del marco de las puertas (figura 4). Disponen de pasadores de suelta rápida que le permiten situarla en dos posiciones.

El asa tiene dos posiciones:

- La posición extendida (4), que es la posición normal de servicio
- La posición retraída (3) cuando no se requiere.

En ambas posiciones se dispone de dos pasadores (1) de suelta rápida que asegura el asa (2) en la posición deseada.

4.4 TAPA DE VENTANA

Las tapas de ventana (embellecedores) son placas de policarbonato que se caracterizan por ser irrompibles, ligeras, difícilmente inflamables, tener gran transmisión de luz y proteger contra la radiación U.V. Son placas opacas con una cara brillante y la otra granulada.

6 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

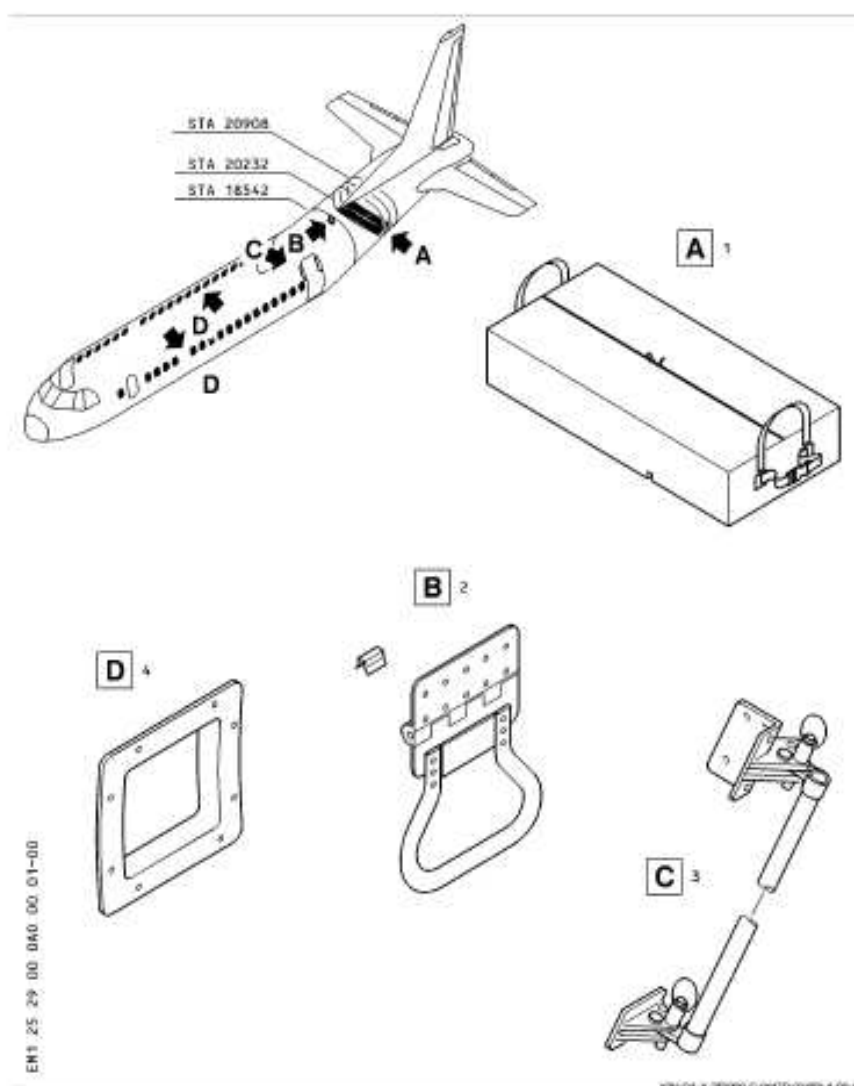


Figura 1 Diversos - Situación de Componentes.

ARMARIO/GALLEY
Descripción

1 GENERALIDADES

La sección de armario/galley contiene las subsecciones siguientes:
- Galley CA-A-25-31-00-00A-040A-A .

GALLEY
Descripción

1 GENERALIDADES

El galley contiene la provisión mínima para servir bebidas y comidas en vuelo.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA 8N8
1.	-	Galley	232	-	25-31-11
2.	MN1	Fusible	221	221JL	24-61-00

3 DESCRIPCIÓN

El galley está instalado en la cabina de pasajeros y está equipado con un sistema de bebidas calientes y varios compartimientos. La conexión con la instalación eléctrica del avión se efectúa mediante un conector a través del fusible MN1 situado en el armario eléctrico izquierdo.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 GALLEY

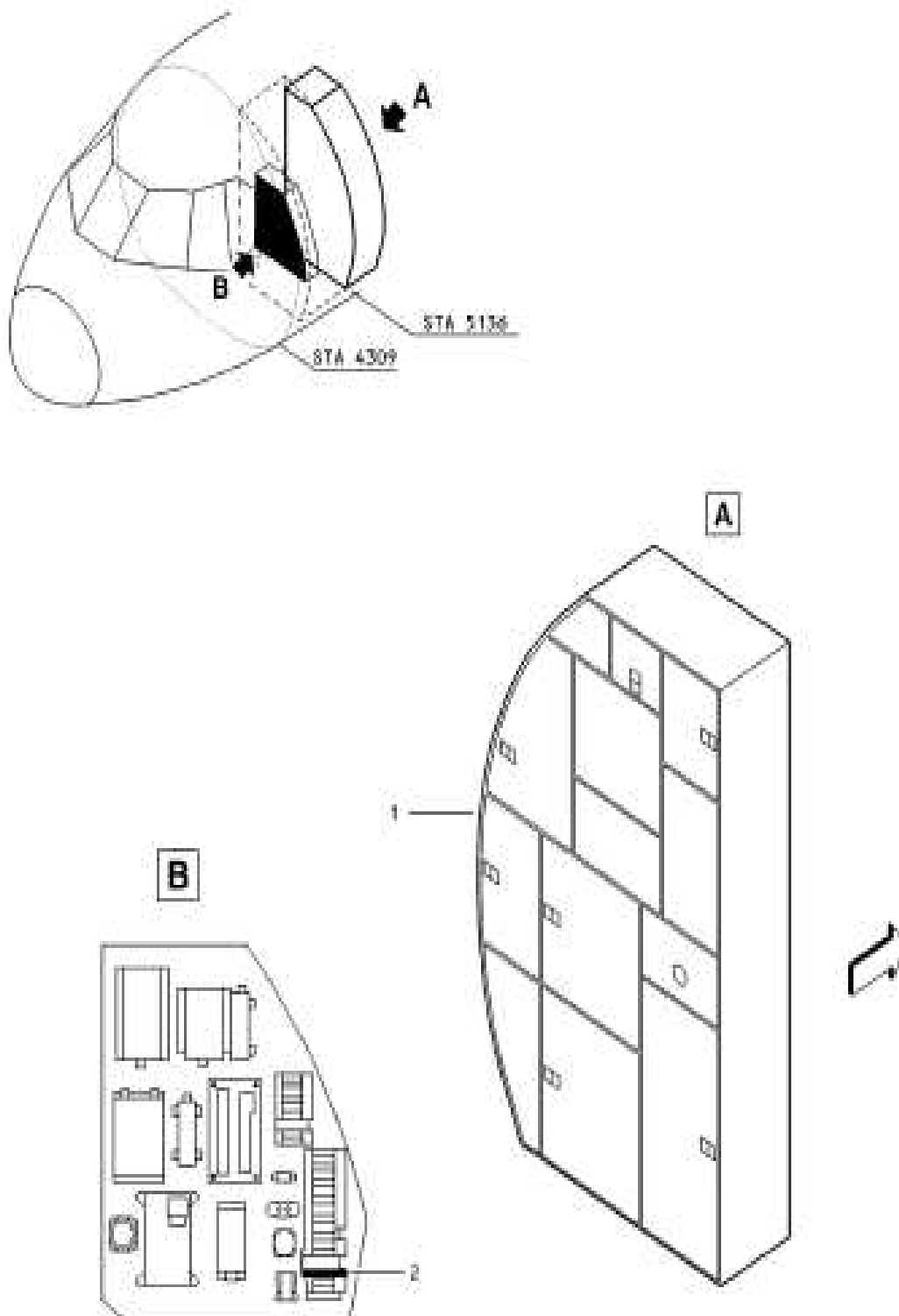
El galley es una estructura simple formada por paneles de honeycomb. Está fijado a los carriles de los asientos y al panel lateral del toilet. Sobre la cara anterior están los compartimientos para almacenajes varios así como un compartimento para un contenedor de basura. Está equipado con un horno y dos termos eléctricos. Dispone de puertas abatibles con pestillos para asegurar los equipos que se almacenen y un panel eléctrico con diversos controles para el servicio al horno y termos.

6 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACE

El galley tiene interconexiones con el sistema siguiente:
- Sistema de Distribución Principal de Corriente Continua CA-A-24-61-00-00A-040A-A .



EN-CR-A-252153-0-01118-0084-A-051

Figura 1 Galley

SERVICIOS

Descripción

1 GENERALIDADES

El avión está equipado con un inodoro fácilmente desmontable, instalado dentro de un compartimiento denominado toilet CA-A-25-41-00-00A-040A-A .

TOILET

Descripción

1 GENERALIDADES

El toilet es un compartimiento desmontable que contiene el inodoro.

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNS
1.	-	Toilet	231	-	25-41-15
2.	-	Portarrollo de Papel	231	-	25-41-11

C295 VERSION AG01

3 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 2)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNS
1.	-	Toilet	231	-	25-41-15

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

4 DESCRIPCIÓN

El toilet se localiza a la izquierda de la cabina principal, entre el mamparo de cuaderna 10 y la cuaderna 12. Está provisto de una luz de techo y se ventila mediante la rejilla del zócalo. Dentro se monta un portarrollo.

C295 VERSION AG01

5 DESCRIPCIÓN

El toilet se localiza a la izquierda de la cabina principal, entre el mamparo de cuaderna 10 y la cuaderna 12. Está provisto de un inodoro, un lavabo y los correspondientes accesorios. Está provisto de una luz y un altavoz en el panel de techo.

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

6 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

6.1 TOILET

Está formado por una cortina equipada, un panel y una chapa inferior de plástico reforzado.

El panel se fija a la cuaderna 12 y a los carriles de piso. Por su cara exterior se instalan dos extintores portátiles.

La chapa inferior sirve para proteger de la corrosión el área de suelo y sobre ésta se instala el inodoro.

6.2 PORTARROLLO DE PAPEL

Se dispone de un portarrollo de papel que va instalado dentro del toilet sobre el mamparo de la cuaderna 10.

C295 VERSION AG01

7 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

El toilet está formado por una estructura de paneles montado sobre los carriles de piso y fijado a los mismos por 4 puntos y a la cuaderna 10. Está provisto de una puerta formada por paneles de estructura tipo sandwich. Dos rejillas en la zona inferior de la puerta sirven de ventilación. El toilet tiene los siguientes componentes:

- Conducto de Ventilación (2)

El conducto de ventilación conecta el toilet con el sistema de ventilación del avión.

- Espejo (3)

- Lavabo (4)

El Lavabo es de acero resistente a la corrosión. Está provisto de un grifo, un tapón de vaciado y un dispensador de jabón.

- Papelera (5)

- Inodoro (6)

El inodoro está provisto de un botón de evacuación y una tapa rígida para su cierre.

- Portarrollo (7)

- Cenicero (8)

- Unidad de Servicio del Toilet (9)

La unidad tiene un conector eléctrico y un aviso de peligro "RETURN TO CABIN".

- Dos Dispensadores de Papel (10)

En la cara exterior del panel de la cuaderna 12 se instalan una señal luminosa de "LAVATORY OCCUPIED", otra de "EXIT" y provisiones para dos extintores y dos botellas de oxígeno portátiles.

En la cara interior del panel de la cuaderna 12 hay un gancho y un asa.

8 OPERACIÓN

N/A

8. INTERFACES

El toilet tiene interconexión con:

- Sistema de Eliminación de Aguas Residuales (Ver CA-A-38-31-00-00A-040A-A)

C295 VERSION AG01

10 INTERFACES

El toilet tiene interconexión con:

- Ventilación en Lavabo (Ver CA-A-21-23-00-00A-040A-A).
- Sistema de Megafonía (Ver CA-A-23-31-00-00A-040A-A).
- Iluminación del Compartimiento de Aseo (Ver CA-A-33-23-00-00A-040A-A).
- Sistema de Aviso a Pasajeros (Ver CA-A-33-27-00-00A-040A-A).
- Sistema de Eliminación de Aguas Residuales (Ver CA-A-38-31-00-00A-040A-A).

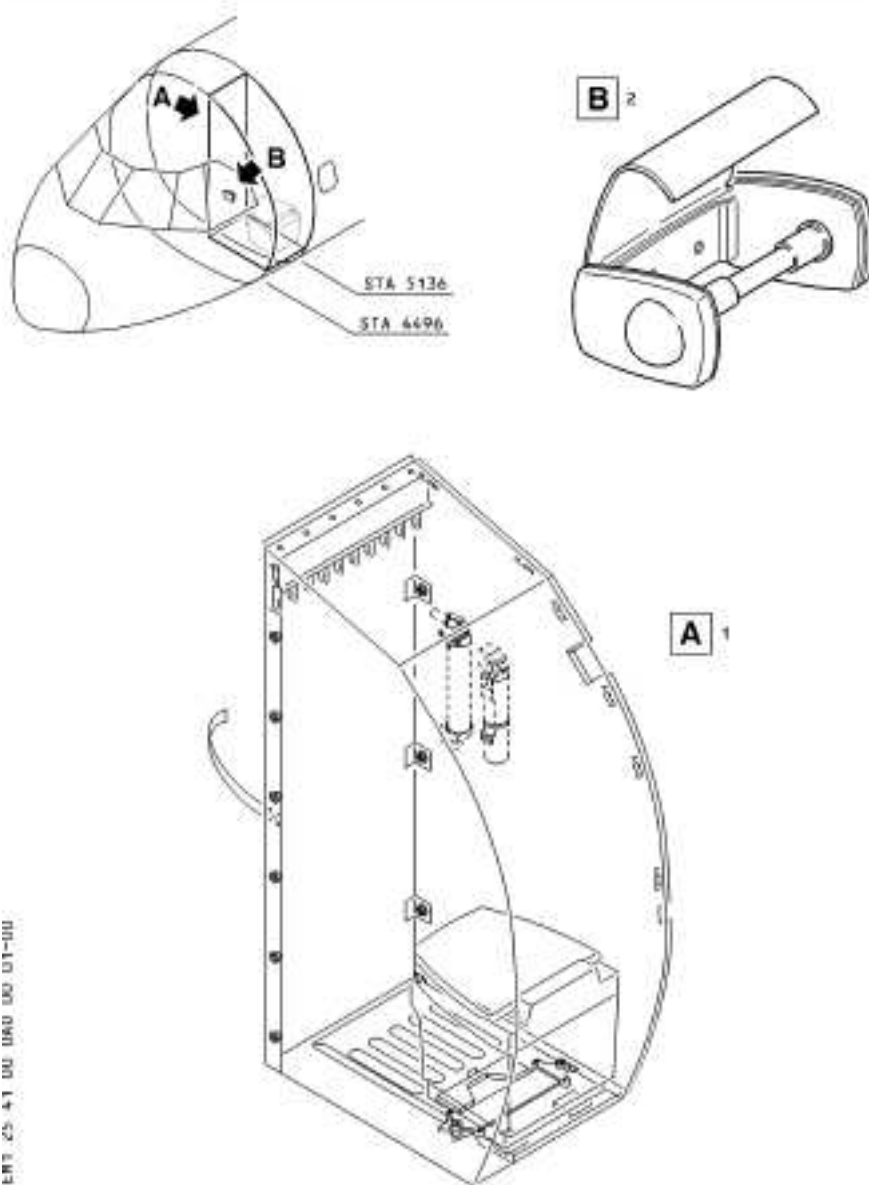


Figura 1 Toilet - Situación de Componentes

COMPARTIMIENTO DE CARGA

Descripción

1 GENERALIDADES

El compartimiento de carga del avión está formado por la cabina principal y el área de rampa, extendiéndose desde el mamparo de cuaderna 10 hasta la cuaderna 38.

La capacidad de transporte del compartimiento de carga del avión depende la función del avión, teniendo la posibilidad de transportar pallets, contenedores, vehículos y plataformas según la configuración de transporte seleccionada.

Para las operaciones de carga, el avión está provisto de un sistema de carga (Ver CA-A-25-52-00-00A-040A-A).

SISTEMA DE CARGA

Descripción y Operación

NOTA

La información sobre el sistema puede ser completada con el documento Metric Technical Manual CHADS AM-109 y con el Manual de Carga del avión .

1 GENERALIDADES

El sistema de carga está montado en los carriles del piso del avión y tiene instalado un torno de carga en la STA 5644, para subir y transportar las cargas en el avión.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA BNS
1.	-	Railes Laterales	231/261 (232/262)	-	(*)
2.	MF10	Torno de Carga	231/232	231DF	25-52-12
3.	MF9	Control Regulador	231/232	231DF	25-52-12
4.	PC9	Panel de Int. Aut. L MISCELLANEOUS	221	-	24-61-15
	MF1	Interruptor Automático CARGO WINCH			
5.	ZD128	Unidad de Control FWD ATTENDANT	232	-	33-21-13
	MF2	Interruptor/Indicador WINCH			
	MF12A	Conector			
6.	MF13A	Conector	251	-	-
7.	MF14A	Conector	251	-	-
8.	-	Mando del torno	232	-	-
9.	-	Anillas de amarre	231/261 (232/262)	-	-
10.	-	Bandejas de Rodillos	231/261 (232/262)	-	(*)

(*) Ver el documento Metric Technical Manual CHADS AM-109

3 DESCRIPCIÓN

El sistema de carga está montado en la cabina principal con la excepción del interruptor automático CARGO WINCH, MF1, que está montado en la cabina de pilotos.

Para el transporte de carga paletizada, el avión tiene instalado un sistema de raíles/rodillos que facilitan el desplazamiento y bloquean la carga en el avión.

El desplazamiento de la carga paletizada/no paletizada se realiza por medio del cable del tomo, que se opera accionando un mando a distancia.

En el transporte de carga no paletizada se utilizan anillas y bandas de amarre para asegurar la carga en el avión.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 RAÍLES LATERALES

Se trata de dos conjuntos de raíles formados por varias secciones, sujetas al piso y al zócalo del avión, se extienden desde la STA 5644 a la STA 17190 en cabina principal y entre la STA 17190 y la STA 19894 en la rampa (figura 1).

Sirven de guía para el desplazamiento de la carga y evitan el movimiento lateral y vertical de ésta durante el transporte.

Cada rail lateral tiene instalado un sistema de bloqueo formado por 9 pestillos de bloqueo actuados mecánicamente por barras actuadoras y una palanca de control. Evitan el movimiento hacia adelante y hacia atrás de la carga.

4.2 TORNO DE CARGA

El conjunto de torno de carga está montado en la STA 5644 (figura 1). Es accionado eléctricamente y se usa para subir las cargas y los equipos al avión. Está compuesto por la unidad MF10 que incorpora un motor eléctrico acoplado a un engranaje de cable y la caja de control MF9.

4.3 MANDO DEL TORNO

Sirve para operar el tomo de carga y se conecta a cualquiera de los conectores previstos (figura 1). Cuando no se utiliza, su puesto de almacenamiento es el armario de la cuaderna 10 (Ver CA-A-25-25-00-00A-040A-A).

4.4 ANILLAS DE AMARRE

Se instalan sobre los carriles de piso y los carriles del zócalo (figura 1).

4.5 BANDEJAS DE RODILLOS

Se instalan sobre los carriles de piso 40 bandejas de rodillos a lo largo de la cabina principal y la rampa entre la STA 5136 y la STA 19894 (figura 1). Facilitan el desplazamiento de la carga durante las maniobras de carga y descarga. Delante de las primeras bandejas de rodillos, se instalan cuatro topes de pallets para evitar el desplazamiento de la carga hacia la cabina de pilotos.

6 OPERACIÓN

6.1 MECÁNICA

Con la rampa abierta y en posición horizontal y el contenedor/pallet colocado en su carro de carga, se fija el cable del tomo en el contenedor/pallet. Cuando se opera el control del tomo, el cable tira del contenedor/pallet metiéndolo en el sistema de carga del avión. Cuando el contenedor/pallet está en su posición correcta dentro del avión, el tomo se para y la carga se asegura en su posición.

6.2 ELÉCTRICA

Cuando el interruptor automático MF1 está metido, pasan 28V c.c. a los contactos del interruptor luminoso GPU ON/OFF, PB9 y a su vez a los contactos del relé WH37 situados ambos en la Unidad de Control de Generación de Potencia ZD125 (figura 2).

Dependiendo de la procedencia de la corriente eléctrica, ésta pasa a través de PB9 o WH37 hacia los contactos del interruptor/anunciador MF2. Cuando la corriente eléctrica procede de los generadores, la alimentación pasa directamente a través del relé WH37. Para las operaciones en tierra, la corriente eléctrica procede de una fuente exterior y la alimentación llega hasta el interruptor MF2; cuando el interruptor luminoso GPU ON/OFF se pone en ON.

Con el interruptor/indicador MF2 en ON, el anunciador luminoso se ilumina, se cierra el circuito y la energía eléctrica pasa a través de los relés de control RL16A, situados en las unidades de Distribución de Barras (BDU) PC2/PC3, energizando la bobina del contactor CD7.

El contactor CD7 conecta la energía eléctrica procedente de PC3, a través de un fusible de seguridad, al controlador del tomo de carga MF9.

El controlador del tomo controla las funciones, opera el motor eléctrico del tomo y distribuye las señales hacia los conectores MF12A, MF13A y MF14A.

El tomo de carga se opera conectando el mando a distancia del tomo a cualquiera de los conectores siguientes:

- MF12A, situado en la Unidad de Control FWD ATTENDANT en cuaderna 10
- MF13A, situado en la zona de puerta de paracaidistas izquierda (STA 16829 - STA 17190)
- MF14A, situado en conducto de techo de fuselaje posterior (STA 16820 - STA 17190).

6.3 ALMACENAJE

6.3.1Bandejas de Rodillo

Cuando no se vaya a utilizar el sistema de rodillos del avión, las bandejas de rodillo de las filas centrales del compartimento de carga se pueden almacenar sobre los de las filas laterales como se indica en la figura, por medio de cintas de sujeción (1) que se fijan a los camiles de piso (figura 3).

6.3.2Ralles de puerta

Las dos secciones de los ralles laterales instaladas frente a cada puerta de paracaidistas, no se encuentran sujetas a la estructura del avión, sino a las secciones adyacentes por medio de pines de suelta rápida (figura 3).

De esta forma, son fácilmente desmontables para facilitar la salida en misiones de lanzamiento de paracaidistas, y se almacenan sobre los ralles laterales de ambos lados, entre la STA 13264 y la STA 14788. Para ello, se sueltan los pasadores (2) de su posición de almacenamiento en los dos herrajes fijados al rali y se encajan en sus alojamientos.

8 INTERFACES

El sistema de carga tiene interconexiones con los sistemas de:

- Distribución de Cargas Eléctricas de Corriente Continua (Ver CA-A-24-90-00-00A-040A-A)
- Lanzamiento Aéreo (Ver CA-A-25-90-00-00A-040A-A).

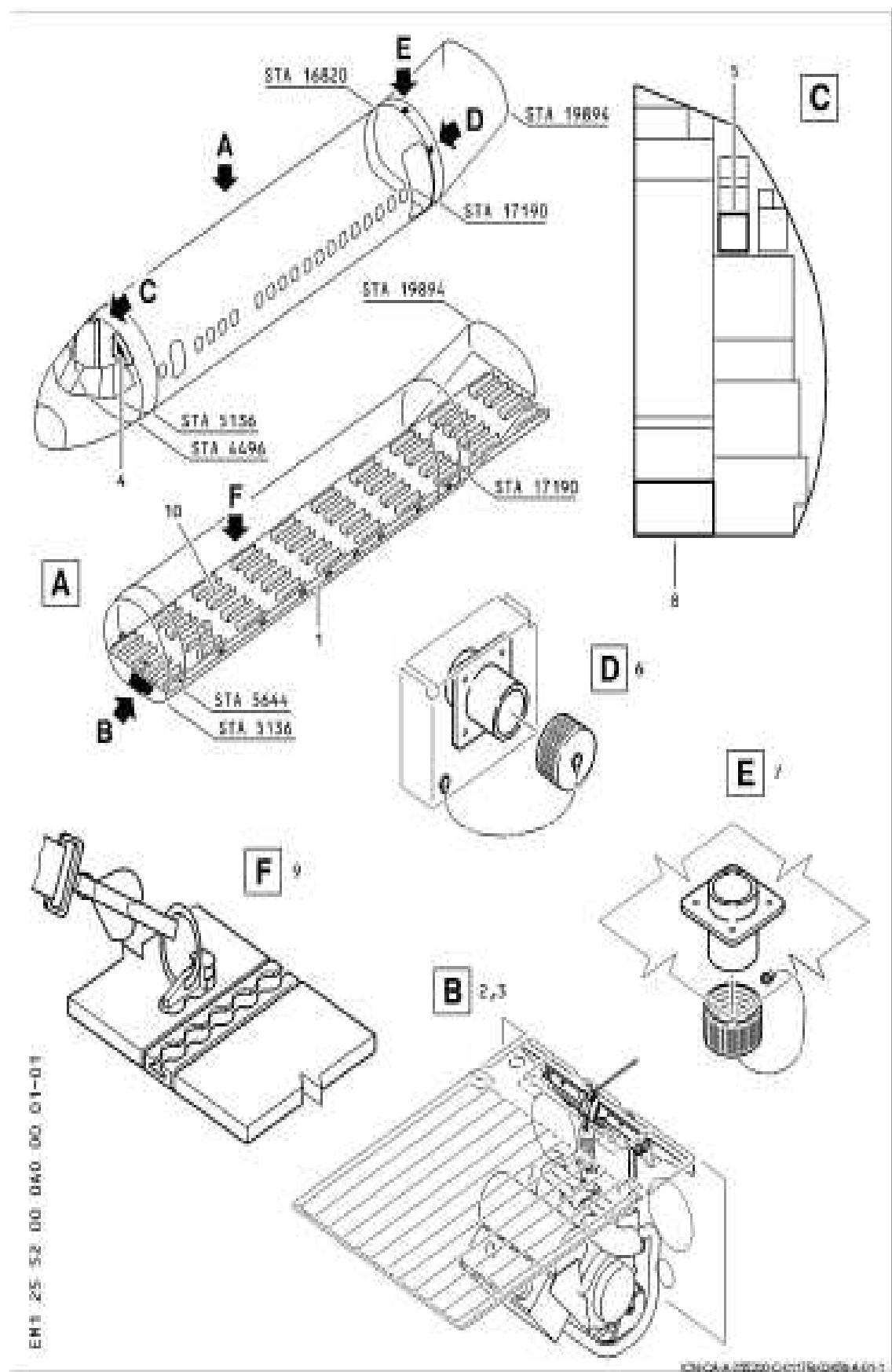


Figura 1 Sistema de Carga - Situación de Componentes

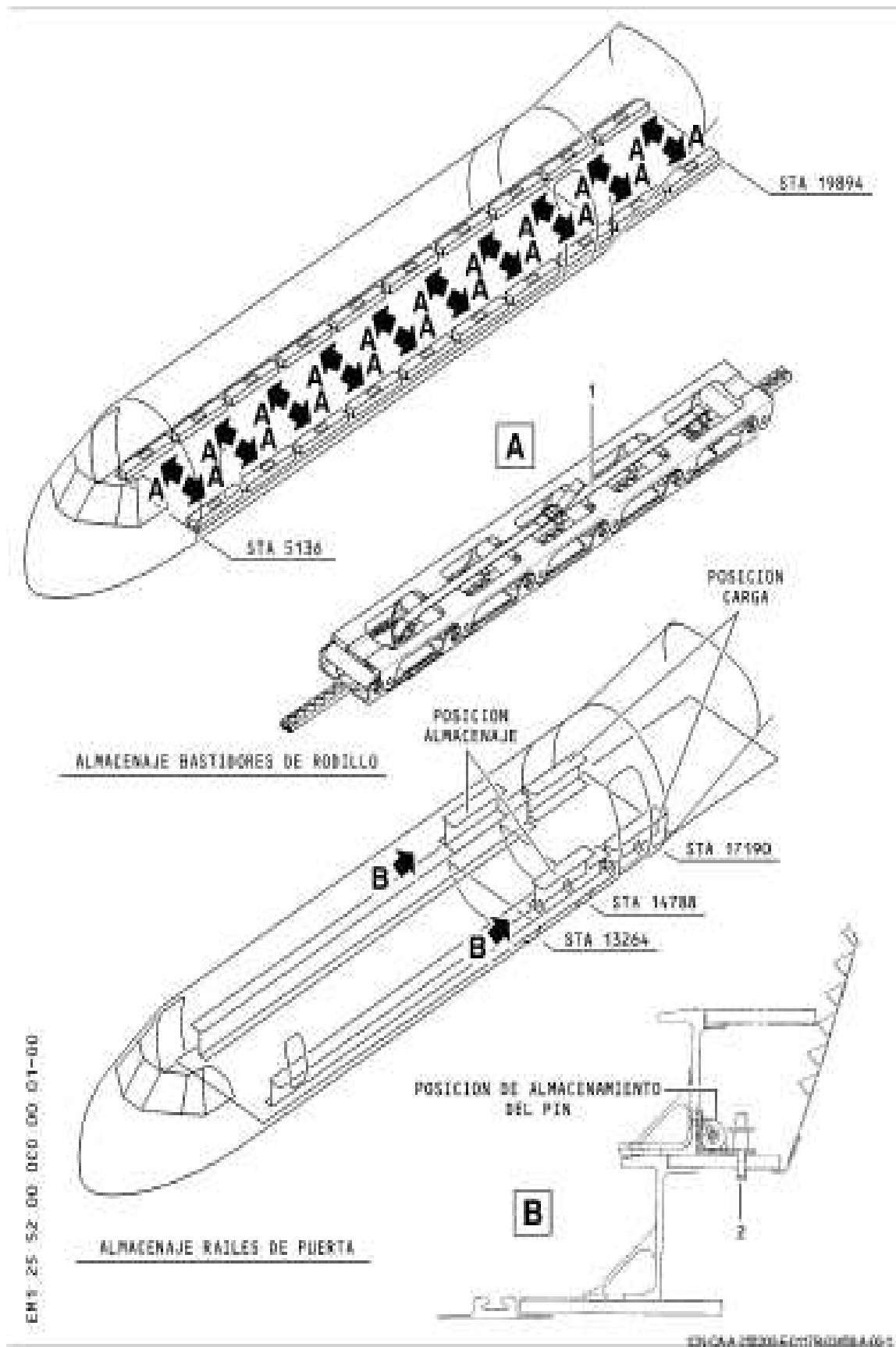


Figura 3 Sistema de Carga - Almacenaje

EMERGENCIA

Descripción

1 GENERALIDADES

El avión está provisto de equipos especiales destinados a su uso por parte de la tripulación en caso de situaciones de emergencia.

La sección de emergencia contiene las subsecciones siguientes:

- Instalación de Equipo de Primeros Auxilios (Ver CA-A-25-61-00-00A-040A-A)
Contiene un botiquín situado en el armario de la cuaderna 10 y cuatro más en la cabina principal.
- Equipos Varios de Emergencia (Ver CA-A-25-62-00-00A-040A-A)
Contiene el hacha y los chalecos salvavidas.
- Equipo de Evacuación de Heridos (Ver CA-A-25-63-00-00A-040A-A)
Contiene las camillas para los heridos, soportes y anclajes.
- Sistema Localizador de Emergencia (ELT) (Ver CA-A-25-65-00-00A-040A-A)
Contiene la antena, la unidad de control remoto y el transmisor.
- Radiobaliza de Localización de Subacuática (Ver CA-A-25-67-00-00A-040A-A).

INSTALACION DE EQUIPO DE PRIMEROS AUXILIOS

Descripción

1 GENERALIDADES

El equipo de primeros auxilios consta de cinco botiquines, uno situado en el armario de la cuaderna 10 y los otros cuatro en ambos lados de la cabina principal.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SN3
1.	-	Equipo de Primeros Auxilios	230/240/ 250	-	-

3 DESCRIPCIÓN

Cada equipo de primeros auxilios está metido en una caja metálica y va fijada a la estructura del avión mediante una correa (3) de suelta rápida (figura 2).

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 EQUIPO DE PRIMEROS AUXILIOS

El equipo de primeros auxilios es una caja con dos tapas, constituidas cada una de ellas por una plancha de contraplaque de 205 x 178 x 2,5 mm forrada exteriormente por tela plastificada de color gris, que en una sola pieza cubre el lomo y las dos tapas (figura 2). Una de ellas tiene una ventana (2) con un plástico transparente para visualizar el interior, en el lomo superior están las correas de cierre (4) y un asa (1) para su transporte. Interiormente va recubierta de una pieza de tejido de entreteja, a su vez recubierta por tejido plastificado de las mismas características que el anterior, contiene los espacios previstos para almacenar la farmacia necesaria en los primeros auxilios.

5 OPERACIÓN

N/A

6 INTERFACES

N/A

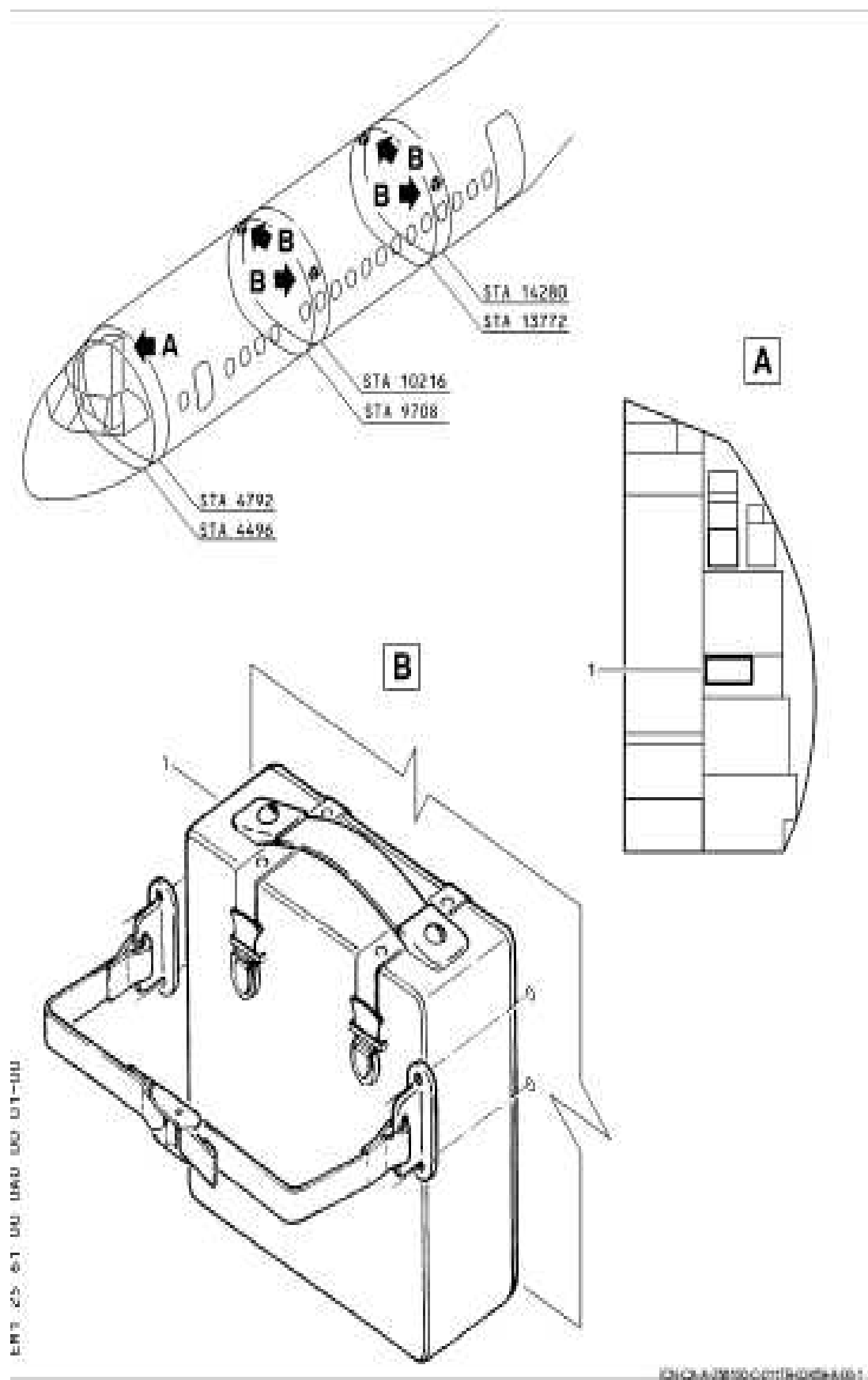
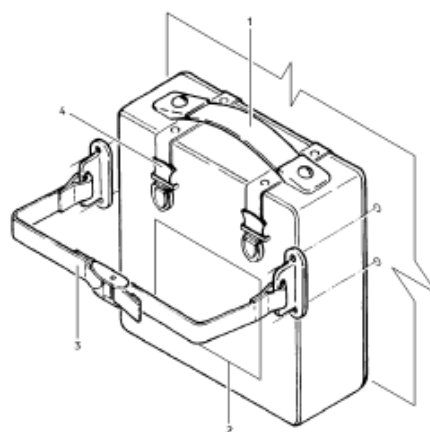


Figura 1 Equipo de Primeros Auxilios - Situación de Componentes



ICM/GM

Figura 2 Equipo de Primeros Auxilios - Descripción

EQUIPOS VARIOS DE EMERGENCIA

Descripción

1 GENERALIDADES

El equipo dispone de un hacha para emergencia, además, cada tripulante y pasajero disponen de chalecos salvavidas para su uso en situaciones adversas.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACIÓN	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNG
1.	-	Hacha	212	-	25-62-11
2.	-	Chaleco Salvavidas	210/230/ 240/250	-	25-62-15

3 DESCRIPCIÓN

El hacha se encuentra en el lado derecho de la cabina de pilotos, detrás del copiloto (figura 1).

Los chalecos salvavidas se encuentran almacenados en cajas, localizadas:

- En el respaldo de sus respectivos asientos para el piloto y copiloto
- En el marco de la puerta de entrada a la cabina de vuelo para el tercer tripulante
- Bajo el asiento que se encuentra en el armario de la cuaderna 10 para el supervisor de carga
- Con cada asiento para el resto de la tropa.

El chaleco salvavidas es auto-inflable, activado manual y automáticamente, pensado para el uso por la tripulación y los pasajeros, durante emergencias sobre el agua y está diseñado para proporcionar medios fiables, rápidos y seguros en salidas del avión en caso de emergencia.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 HACHA

El hacha (1), sujeta en un soporte (2) mediante un enganche rápido (3) y una correa (4), es una pieza fundida de una sola pieza, provista de una empuñadura de seguridad (figura 1). El borde cortante de la cabeza y el pico son curvos.

4.2 CHALECO SALVAVIDAS

El chaleco salvavidas consta de dos cámaras (1) idénticas y adjuntas de naylon recubiertas de "urethane", resistentes a la llama (figura 3). Cada cámara está equipada con un sistema de inflado de CO₂ (4) y (9) que se activa tirando de los infladores (5) y (8), y un inflador oral (2) y (10) que sirve para aumentar o disminuir la presión de cada cámara. En un lado del chaleco salvavidas hay fijada una lámpara (3) que asegura visibilidad cuya batería (6) se activa con el agua, la batería tiene dos

aberturas con tapones y anillo (7) para permitir que el agua entre, la batería (6) se activa tirando de la anilla (7) para sacar los tapones, además el chaleco salvavidas tiene un silbato opcional.

6. OPERACIÓN

N/A

8. INTERFACES

N/A

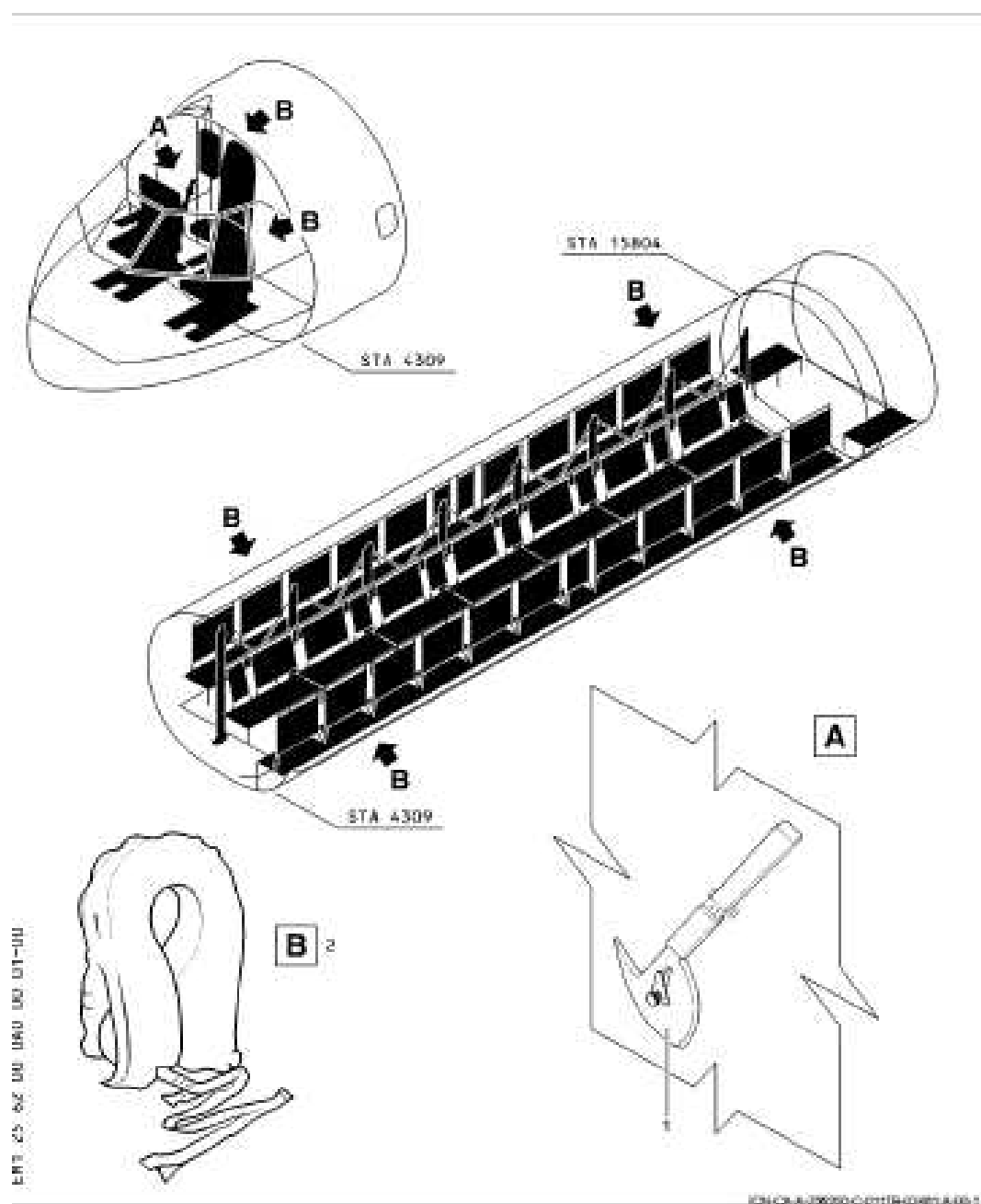


Figura 1: Equipos Varios de Emergencia - Situación de Componentes

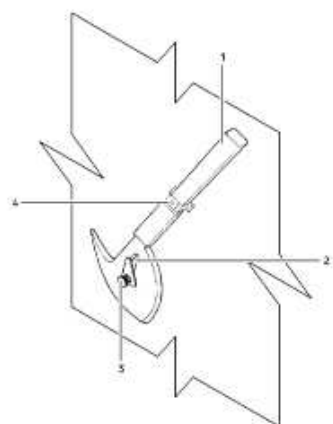


Figura 2 Hacha - Descripción de Componentes

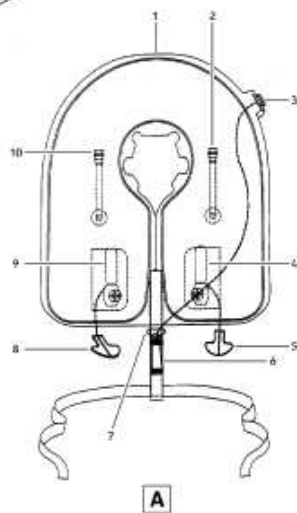


Figura 3 Chaleco Salvavidas - Descripción de Componentes

EQUIPO EVACUACION DE HERIDOS

Descripción

1 GENERALIDADES

El avión puede llevar instalado equipo sanitario a disposición de la tripulación para la evacuación de heridos. Esta configuración permite la instalación de un toilet (Ver CA-A-25-41-00-00A-040A-A), de una cortina en la cuaderna 30 (Ver CA-A-25-22-00-00A-040A-A) y por lo menos dos asientos individuales (Ver CA-A-25-21-00-00A-040A-A), además las puertas de paracaidistas pueden utilizarse en caso de emergencia.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNG
1.	-	Camilla	220/230/ 240/250	-	-
2.	-	Soportes de Camillas	220/230/ 240/250	-	25-63-13
3.	-	Atalajes	220/230/ 240/250	-	25-63-15

3 DESCRIPCIÓN

La cabina principal puede configurarse para las misiones de evacuación de heridos porque tiene soportes en ambos lados del avión y en el techo que se instalan permanentemente como provisiones estructurales (figura 1). Son compatibles con las camillas estándar de OTAN.

El avión puede acomodar hasta 24 camillas OTAN localizadas en ocho estaciones, cada una, con una capacidad de tres camillas, dos colgando y una soportada en el piso. También, por lo menos dos médicos y un supervisor pueden ser acomodados.

Se proporcionan salidas eléctricas en la cabina principal.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 CAMILLA

Las camillas de la cabina principal tienen una estructura tubular (1) cubierta con tejido (2) (figura 2). Para la seguridad del herido llevan juegos de cinturones de seguridad (3) y (4).

4.2 SOPORTES DE CAMILLAS

Estos soportes van montados en las cuadernas del avión y en los carriles del piso (5) (figura 3). Cada conjunto soporte tiene una palanca de bloqueo (3) actuada por muelle que lo asegura en el carril (4) del soporte que se instala en la estructura del avión y en el que se instala en el carril del piso, estos

soportes además disponen de un mecanismo de cierre (2) para fijar las camillas, los soportes que se instalan en la STA 5644 y en la STA 15804 tienen un tope (1) para evitar que las camillas se salgan.

4.3 ATALAJES

Estos atalajes van montados en los carriles del piso y en los soportes de techo (figura 4). Cada atalaje consta de una correa (3) con hebilla (4) y dos ganchos (2) y (6) con cierre para asegurar las camillas, en el extremo inferior lleva una anilla (5) con un herraje de retención para su montaje en el carril del piso y en el extremo superior un gancho (1) para su montaje en la anilla de la estructura.

6 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

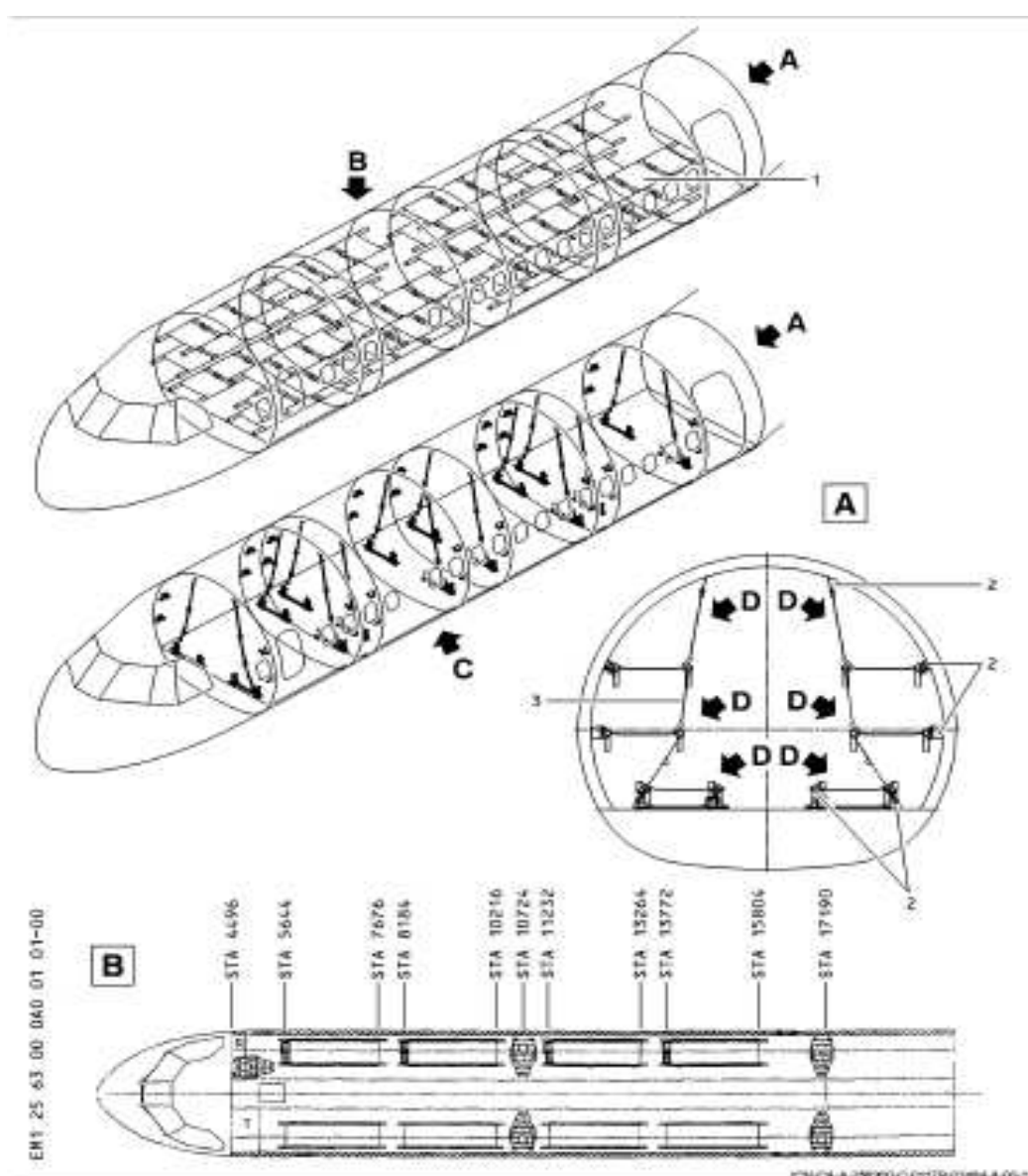


Figura 1 Equipo Evacuación de Heridos - Situación de Componentes (hoja 1 de 2)

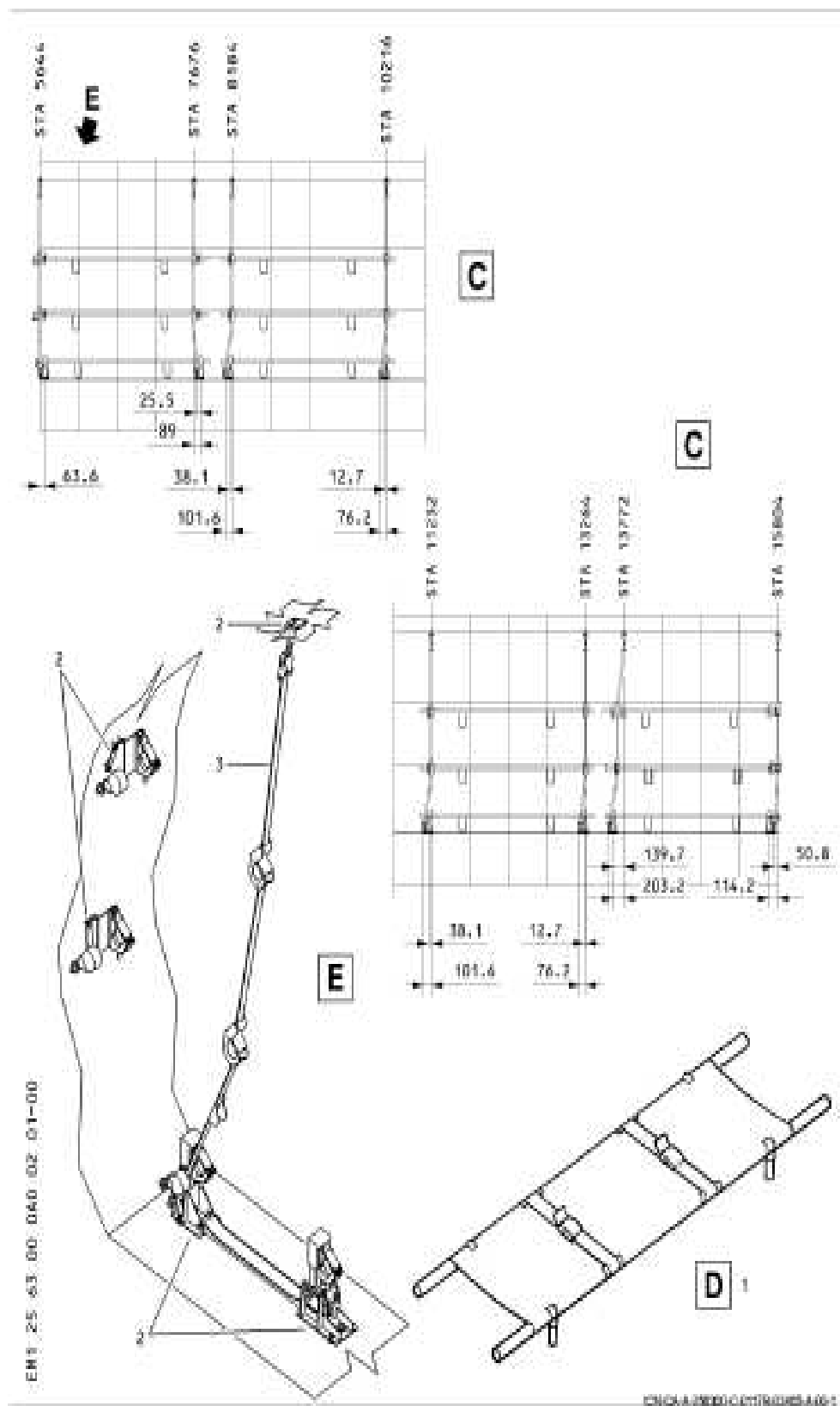


Figura 1 Equipo Evacuación de Heridos - Situación de Componentes (hoja 2 de 2)

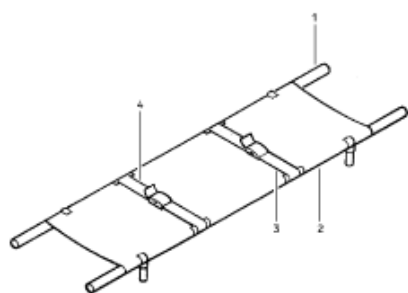


Figura 2 Camilla - Descripción de Componentes

SISTEMA LOCALIZADOR DE EMERGENCIA

Descripción y Operación

1 GENERALIDADES

El avión está equipado con un sistema Transmisor Localizador de Emergencia (ELT) modelo A06T, fabricado por CEIS TM y es parte del Sistema de Rescate y Búsqueda (SAR) el cual transmite señales para localizar al avión en caso de un accidente o emergencia. El ELT es un dispositivo de señalización electrónica, activado por caída en una emergencia y es utilizado para generar una señal inmediata de alerta e indicación automática de ruta que facilite los esfuerzos en la búsqueda y rescate en localizar el lugar de la emergencia.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SN8
1.	TP1	Transmisor	261	-	25-65-31
2.	TP3	Antena	260	-	25-65-11
3.	TP2	Unidad de Control Remoto ELT	213	-	25-65-15

3 DESCRIPCIÓN

Los componentes principales del sistema son un transmisor TP1, una antena TP3 y una unidad de control remoto ELT, TP2.

El sistema localizador de emergencia (ELT), modelo A06T, está clasificado, según RTCA DO-183, como un ELT Portátil Automático. El sistema puede transmitir, simultáneamente, señales de socorro en las frecuencias 121.500, 243.000 y 406.025 MHz. La señal digital de socorro, en la frecuencia de 406.025 MHz, se transmite a los satélites que son parte del sistema COSPAS/SARSAT, y desde éstos a las estaciones de recepción en tierra. Las señales de socorro en las frecuencias de emergencia de VHF, 121.5 MHz, y de UHF, 243 MHz, son recibidas directamente en las estaciones de tierra u otros aviones.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 TRANSMISOR, TP1

El transmisor consiste principalmente de un cilindro alojamiento (2) que incluye el módulo de suministro de potencia (1) (una batería de dióxido de litio/manganeso), el conjunto eléctrico (un transmisor de triple frecuencia E093) y el conjunto mecánico (sensor de aceleración). Un flotador con un agujero para situar la antena portátil (3) (para ser utilizada cuando el transmisor es desmontado del avión en el caso de un accidente) está adherido a la parte superior del cilindro alojamiento (figura 2).

El transmisor está instalado en la parte superior izquierda del fuselaje posterior, entre la STA 17866 y la STA 18204.

La función del transmisor es la de enviar a la antena, TP3, una señal para su transmisión.

En un extremo del transmisor están los componentes siguientes:

- Un conector eléctrico (TC) para la conexión con la unidad de control remoto ELT, TP2
- Un conector coaxial (ANT) para la conexión con la antena, TP3

- Un indicador luminoso (TX) para la indicación de la activación del transmisor (llamada real de emergencia)
 - Un interruptor (AUTO/OFF/ON) basculante de tres posiciones para la activación del transmisor. Las posiciones son las siguientes:
 - Posición AUTO.- En esta posición se activa el transmisor cuando se ha detectado un impacto suficiente para que emita una señal de emergencia. El indicador luminoso y una señal sonora indica la activación.
 - Posición OFF.- En esta posición se deshabilitan todas las funciones del transmisor
 - Posición ON.- En esta posición se habilita la transmisión inmediata de la señal de emergencia y es utilizada en el caso de una evacuación del avión. El indicador luminoso y una señal sonora indican la activación del transmisor y la señal es enviada después de 150 segundos. El indicador luminoso se activa intermitentemente.
- Cuando el transmisor está instalado en el avión, el interruptor debe estar en la posición AUTO siempre.

4.2 ANTENA, TP3

La función de la antena es transmitir la señal recibida desde el transmisor, TP1. La antena tiene una placa-base en la que hay instalado un conector coaxial. La antena está instalada sobre la parte superior central del fuselaje posterior, entre la STA 17528 y la STA 17866. Seis tornillos fijan la antena a la estructura.

La antena emite de forma omnidireccional señales en tres frecuencias procedentes del transmisor, TP1.

4.3 UNIDAD DE CONTROL REMOTO ELT, TP2

La función de la unidad de control remoto ELT es permitir a la tripulación el control del sistema.

La unidad de control remoto ELT está alojada en una caja de metal. En la parte posterior de la unidad hay un conector eléctrico de múltiples terminales para conectar la unidad al transmisor, TP1. En el frontal de la unidad están:

- El indicador luminoso ON, que se ilumina cuando se está realizando una transmisión de emergencia o cuando está pulsado el pulsador TEST/RESET para comprobar si el sistema está utilizable.
- El pulsador TEST/RESET. Las funciones del pulsador son:
 - Auto-prueba (TEST).- Pulsándolo y manteniéndolo pulsado durante 2 segundos, aproximadamente, proporciona una señal al transmisor para una activación de prueba.
 - Reajuste (RESET).- Pulsándolo momentáneamente, desactiva el sistema si se está realizando una transmisión de emergencia no deseada.
- El interruptor ARMED/ON con guarda de seguridad. La posición ON activa la transmisión inmediata de la señal de emergencia. Los indicadores luminoso y sonoro del transmisor, TP1 y el indicador luminoso ON de la unidad de control remoto, indican activación del transmisor. La señal es enviada después de 150 segundos y los indicadores luminosos se activan intermitente. La posición ARMED es la posición normal y tiene las mismas funciones que la posición AUTO del transmisor, TP1.

La unidad de control remoto ELT, TP2, está instalada en la consola central.

6 OPERACIÓN

El sistema localizador de emergencia tiene dos modos de operación: automático y manual (figura 3). El control de la operación del sistema se efectúa mediante:

- El interruptor de control AUTO/OFF/ON situado en el transmisor, TP1
- El interruptor ARMED/ON situado en la unidad de control remoto, TP2.

El interruptor ARMED/ON de la unidad de control remoto, TP2, tiene control solamente cuando el interruptor AUTO/OFF/ON en el transmisor, TP1, está en la posición AUTO. En condiciones normales de vuelo, los dos interruptores deben estar como sigue:

- El interruptor ARMED/ON en la posición ARMED.
- El interruptor AUTO/OFF/ON en la posición AUTO.

Los diferentes modos de operación del sistema son los siguientes:

6.1 MODO AUTOMÁTICO

Modo normal de operación. El interruptor AUTO/OFF/ON en la posición AUTO y el interruptor ARMED/ON en la posición ARMED. El sistema localizador de emergencia se activa automáticamente cuando el avión se ha accidentado (el transmisor es activado por un sensor de aceleración interno).

La luz indicadora TX del transmisor, TP1, se ilumina. La señal sonora se activa.

Si el avión ha sido evacuado, será aplicable el modo manual. Por otra parte, no hacer nada y dejar el transmisor activado hasta que llegue el equipo de rescate.

6.2 MODO MANUAL

Hay dos casos en los que puede activarse manualmente una señal de socorro:

- El sensor de aceleración (Interruptor G) no se ha activado pero una señal de socorro debe enviarse (pasajeros heridos, avión fuera de funcionamiento...)
- El avión está en tierra y debe ser evacuado.

6.2.1 Activación Manual desde la Unidad de Control Remoto ELT, TP2

Levantar la guarda en la unidad de control remoto ELT, TP2 y poner el interruptor en la posición ON (palanca hacia arriba). El indicador luminoso (9) y la señal sonora indica activación del transmisor, TP1. Esta señal será visualizada en el led del control remoto, TP2. No hacer nada y dejar el transmisor en funcionamiento hasta que llegue el equipo de rescate.

6.2.2 Activación Manual desde el Transmisor, TP1

Poner el interruptor (8) del transmisor, TP1 en la posición OFF (tirar del interruptor y ponerlo en la posición central OFF).

Desmontar el cable coaxial de la antena para desconectarlo del conector ANT (10).

Desconectar el cable, procedente de la unidad de control remoto, TP2, del conector TC (7) (tirar y desmontar).

Desmontar el transmisor, TP1 de su conjunto soporte (1) quitando el pasador (2) y levantando la correa (11).

Conectar la antena portátil (6) en el transmisor atornillándola en su conector ANT (10).

Poner el interruptor (8) del transmisor, TP1 en la posición ON.

El indicador luminoso (9) y la señal sonora indica activación del transmisor, TP1. La señal de socorro real se transmitirá después de 150 segundos. Este estado se visualizará con el indicador luminoso en intermitencia: 1 segundo ON, 1'5 segundos OFF.

Poner el transmisor derecho en una área libre de obstáculos. Si el evento ocurre en un lago o en el mar, atar el transmisor a la balsa por medio del acolador (5) y permitirle flotar.

6.3 DESACTIVADO DEL TRANSMISOR, TP1

En caso de una maniobra falsa o funcionamiento inoportuno, desactivar el transmisor, TP1.

El transmisor, TP1 se desactiva apretando el pulsador TEST/RESET en la unidad de control remoto, TP2 o cambiando la palanca del interruptor (8) desde AUTO/OFF/ON a OFF (tirar y deslizar a OFF).

6.4 PRUEBA DEL TRANSMISOR, TP1

El ELT A06T está diseñado para realizar una autocomprobación, desde la unidad de control remoto, TP2 o en cuanto el transmisor, TP1 se ponga en marcha (manual o automáticamente).

NOTA

La FAA/DOT permite la realización de pruebas de transmisión al espacio libre desde el avión en cualquier momento durante los cinco primeros minutos después de cada hora. El tiempo de prueba permitido generalmente es de tres bamidos de tono, es decir, aproximadamente, una prueba de un segundo.

- Autocomprobación del Transmisor

Poner la palanca del interruptor (8) AUTO/OFF/ON en la posición ON. Comprobar que la luz del indicador (9) se ilumina ON y el zumbador del transmisor suena después de un parpadeo corto, por más de 10 segundos.

Retornar el interruptor (8) a la posición AUTO.

- Autocomprobación por medio de la Unidad de Control Remoto, TP2

Poner la palanca del interruptor (8) AUTO/OFF/ON del transmisor, TP1, en la posición AUTO.

Poner el interruptor ARMED/ON de la unidad de control remoto, TP2, en la posición ARMED.

Presionar y mantener pulsado el pulsador TEST/RESET durante aproximadamente 2 segundos, entonces comprobar que el indicador ELT ON ilumina ON, después de un parpadeo corto, más de 10 segundos (misma visualización en el led del Control Remoto, TP2).

Soltar el pulsador TEST/RESET.

En todos los otros casos, la autocomprobación no es aplicable y una operación de mantenimiento debe ser llevada en el ELT y/o control remoto y/o cableado.

8 INTERFACES

El sistema localizador de emergencia recibe 5V c.c. del sistema de iluminación de instrumentos y paneles para la iluminación del panel de la unidad de control remoto ELT, TP2 (Ver CA-A-33-12-00-00A-040A-A) (figura 3).

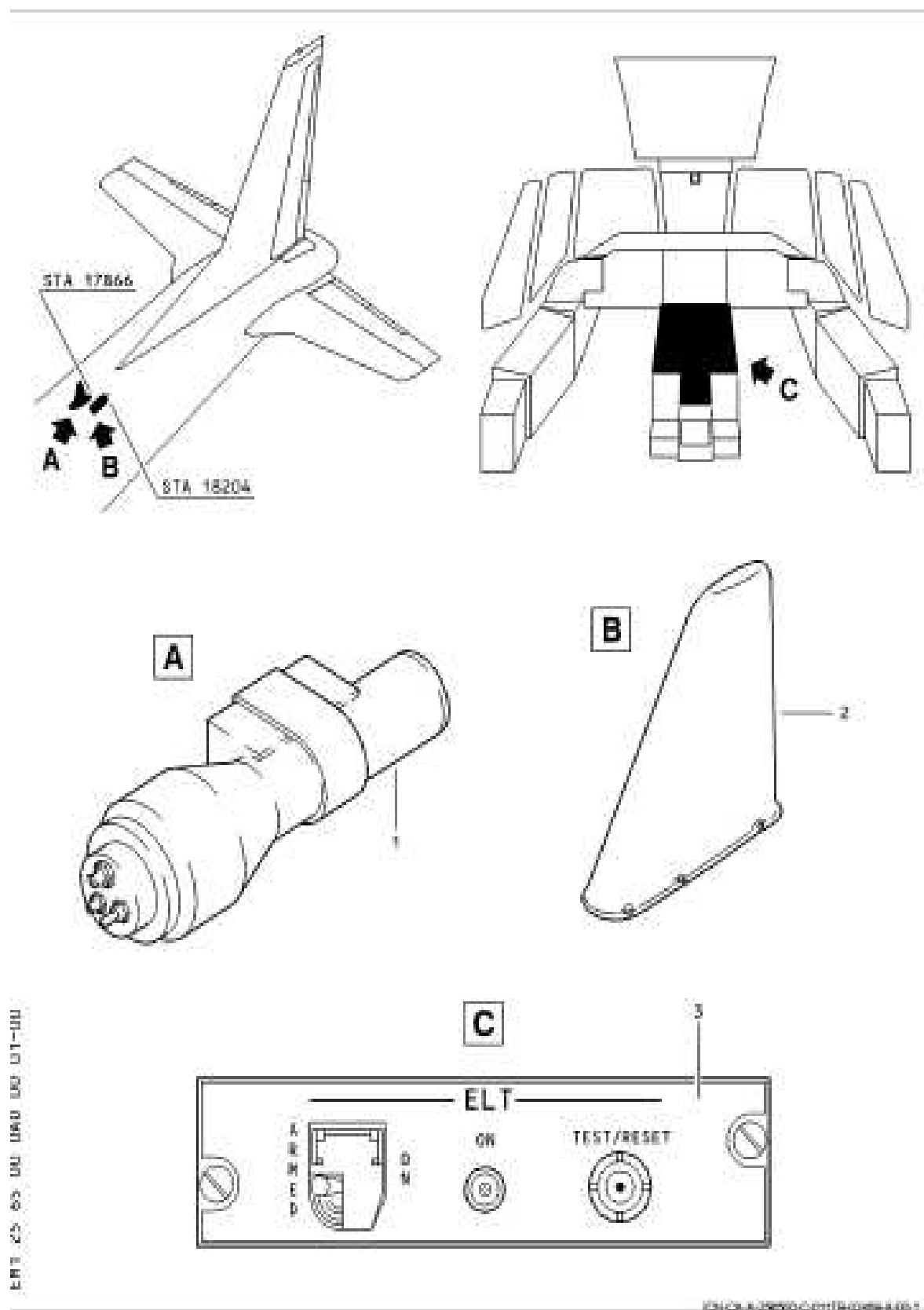


Figura 1 Sistema Localizador de Emergencia - Situación de Componentes

RADIOBALIZA DE LOCALIZACIÓN SUBACUÁTICA
Descripción

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

1 GENERALIDADES

El avión está equipado con una radiobaliza de localización subacuática (ULB).

C295 VERSION AG01

2 GENERALIDADES

El avión está equipado con dos radiobalizas de localización subacuática (ULB).

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

3 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNS
1.	-	Radiobaliza de Localización Subacuática de la Grabadora de Datos de Vuelo	262	-	25-67-11

C295 VERSION AG01

4 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 2)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNS
1.	-	Radiobaliza de Localización Subacuática de la Grabadora de Datos de Vuelo	262	-	25-67-11
2.	-	Radiobaliza de Localización Subacuática de la Grabadora de Voz de Cabina de Pilotos	261	-	25-67-15

C295 VERSION EA03 PO01 RJ01

6 DESCRIPCIÓN

La radiobaliza de localización subacuática (ULB) está situada en el grabador de datos de vuelo (FDR). El dispositivo está montado en la parte frontal del FDR de tal manera que el mantenimiento del ULB no requiere el desmontaje del FDR y la fecha de reemplazo de la batería del ULB puede leerse fácilmente. El ULB está fijado al FDR a fin de que pueda ser usado como asa de la unidad.

6 DESCRIPCIÓN

Una radiobaliza de localización subacuática (ULB) está situada en el grabador de datos de vuelo (FDR) y la otra en el grabador de voz de cabina de pilotos (CVR). Los dispositivos están montados en la parte frontal de los grabadores de tal manera que el mantenimiento de las ULBs no requiere el desmontaje de los grabadores y la fecha de reemplazo de la batería del ULB puede leerse fácilmente. Un ULB está fijado al FDR a fin de que pueda ser usado como asa de la unidad. El otro ULB está fijado al CVR a fin de que pueda ser usado como asa de la unidad.

7 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

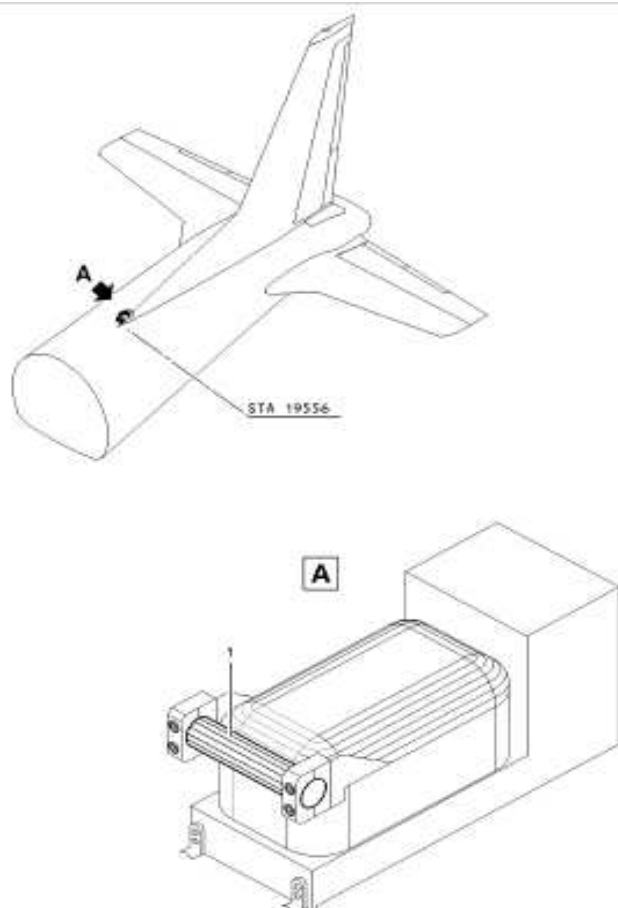
La radiobaliza es un generador de impulsos operado por batería que se activa cuando es sumergida en agua. Los impulsos generados son aproximadamente de 10 milisegundos de duración, y se repiten una vez por segundo a una frecuencia de 37.5 khz. La radiobaliza operará un mínimo de 30 días después de sumergirse en el agua y resistirá profundidades de 20.000 pies (6096 m). Puede ser detectada en un radio de 2000 a 4000 yardas (1828 a 3657 m). El estado del mar, los barcos cercanos, animales marinos, gas o líneas de aceite y otros factores que contribuyen al nivel de ruido ambiente, afectarán a la distancia a la cual la radiobaliza puede ser detectada.

8 OPERACIÓN

N/A

9 INTERFACES

N/A



CS-CAL-292

Figura 1

AISLAMIENTO Y REVESTIMIENTO INTERIOR Descripción

1 GENERALIDADES

El avión está provisto de un acondicionamiento interior insonorizado, tapizado y acabado para comodidad y seguridad de la tripulación y los pasajeros, que proporciona protección a los equipos y sistemas.

La sección de aislamiento y revestimiento interior contiene las subsecciones siguientes:

- Aislamiento (Ver CA-A-25-81-00-00A-040A-A)
Contiene las bolsas de insonorización y planchas antivibración.
- Revestimiento Interior (Ver CA-A-25-83-00-00A-040A-A)
Contiene los paneles de Cabina de Pilotos y el Tapizado de Cabina Principal.
- Instalación de zócalos (Ver CA-A-25-85-00-00A-040A-A)
- Instalación de techos (Ver CA-A-25-86-00-00A-040A-A)
- Sistema de Blindaje (Ver CA-A-25-89-00-00A-040A-A).

AISLAMIENTO Descripción

1 GENERALIDADES

La cabina de pilotos y la cabina principal están provistas de protecciones que se fijan a la estructura del avión para asegurar el aislamiento termo-acústico, reduciendo el ruido a un nivel aceptable.

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1 Y figura 2)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACIÓN	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA BNS
1.	-	Bolsas de Insonorización	100/200	-	-
2.	-	Planchas Antivibración	230/240	-	-

3 DESCRIPCIÓN

Las bolsas de insonorización están repartidas por toda la sección del avión desde la cuaderna 1 hasta la cuaderna 30, y se fijan a la estructura mediante discos de poliamida que, presionando las bolsas, se alojan en espárragos pegados al revestimiento. En la cuaderna 1, se fijan por medio de cinta velcro.

Las planchas antivibración se instalan a cada lado de la cabina principal entre la STA 7168 y la STA 9708, y proporcionan un tratamiento especial para amortiguar las vibraciones que se puedan producir en la zona de plano de hélices.

4 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

4.1 BOLSAS DE INSONORIZACIÓN

Están formadas por relleno de fibra de vidrio de diferentes espesores, dependiendo del área del fuselaje en que se fijan, recubiertas por tejidos reforzados de poliéster, cosidos entre sí (figura 1). Se utilizan discos adhesivos como protección en las zonas perforadas por los espárragos.

4.2 PLANCHAS ANTIVIBRACIÓN

Están compuestas por una espuma de poliamida, la cual está protegida por ambas caras por una lámina de aluminio (figura 2). Una de estas láminas está provista de un adhesivo acrílico, con la cual se fija a la estructura.

6 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

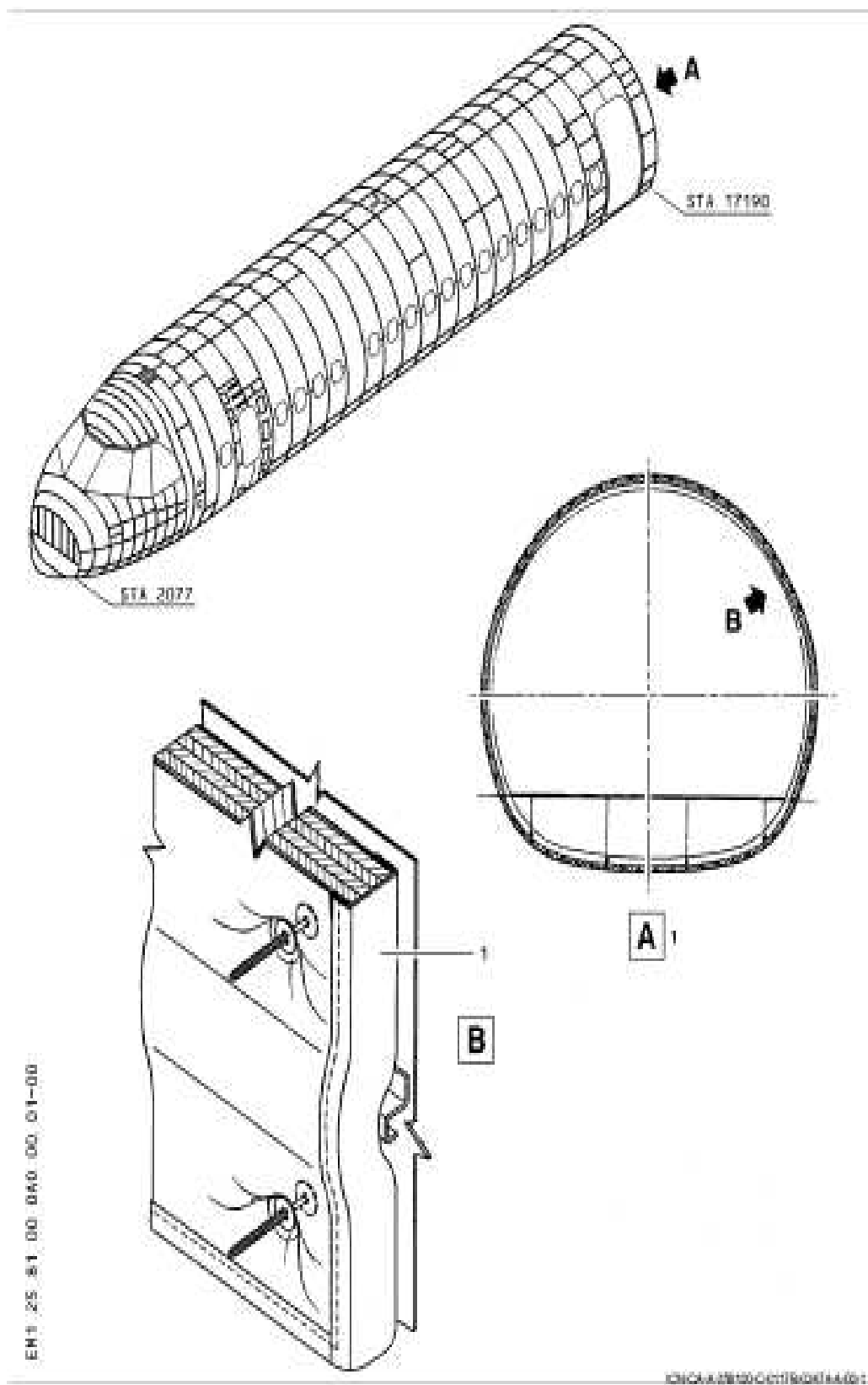


Figura 1 Bolsas de Insonorización - Situación de Componentes

SISTEMA DE BLINDAJE
Descripción y Operación

1 GENERALIDADES

El avión está protegido contra armamento ligero con base en tierra, en algunas áreas específicas donde la protección es considerada fundamental para la efectividad de la misión, mejorando en gran medida la capacidad de supervivencia del avión.

C295 VERSION EA03 RJ01

2 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 1)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNG
1.	-	Blindaje de Cabina de Pilotos	110/120 210/220	-	25-89-61
2.	-	Blindaje del Compartimiento de Oxígeno Líquido	165	165AL	25-89-67
3.	-	Blindaje del Supervisor de Carga	230	-	25-89-65
4.	-	Kit de Velcros para instalación de Blindaje	110/120 210/220 230/165	-	-

C295 VERSION P001

3 SITUACIÓN DE COMPONENTES (figura 2)

ELEM.	IDENT.	DENOMINACION	ZONA	PANEL ACCESO	REFERENCIA SNG
1.	-	Blindaje de Cabina de Pilotos	110/120 210/220	-	25-89-61
2.	-	Blindaje del Supervisor de Carga	230	-	25-89-65
3.	-	Kit de Velcros para instalación de Blindaje	110/120 210/220 230	-	-

4 DESCRIPCIÓN

C295 VERSION EA03 RJ01

La cabina de pilotos, el puesto de supervisor de carga y el compartimiento de oxígeno líquido en la carena del tren de aterrizaje están protegidos por un sistema de blindaje desmontable. Dicho sistema proporciona protección contra cualquier munición ligera disparada desde cualquier punto, en el área definida desde un plano horizontal hacia abajo, mientras el avión está en vuelo nivelado.

CS96 VERSION PD01

La cabina de pilotos y el puesto de supervisor de carga están protegidos por un sistema de blindaje desmontable. Dicho sistema proporciona protección contra cualquier munición ligera disparada desde cualquier punto, en el área definida desde un plano horizontal hacia abajo, mientras el avión está en vuelo nivelado.

El sistema de blindaje proporciona protección para los miembros de la tripulación (piloto, copiloto y tercer tripulante) mientras estén sentados en sus respectivos asientos.

El sistema está formado por placas de material cerámico, un recubrimiento antibalas y un forro que se fijan rápidamente a la estructura del avión mediante velcro. En tal configuración, una bala disparada contra el avión, que golpee una placa, creará un agujero de dos o tres veces el diámetro de la bala, el material cerámico se agrietará, pero permanecerá intacto dentro de la estructura de la placa.

El avión se aprovisiona con velcro en las partes donde el blindaje va a ser instalado. Ese velcro es parte básica del avión y está montado todo el tiempo.

Cuando se requiere protección en un avión para una misión determinada, el kit de blindaje se instala entonces en ese avión.

Una vez terminada la misión, las placas son desmontadas, y podrán guardarse o instalarse en otro avión, por lo que la flexibilidad es una gran ventaja de este tipo de sistema de blindaje. Ninguna parte del sistema de blindaje a excepción de los velcros está instalado de forma permanente en el avión.

CS96 VERSION EA03 RJ01

6 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

6.1 BLINDAJE DE CABINA DE PILOTOS

El blindaje de la cabina de pilotos proporciona protección a las siguientes zonas del avión:

- Guaderna 1 (Protección Frontal)
- Paneles de las consolas laterales y central
- Piso de la cabina de pilotos hasta los pedales
- Zona de los pedales
- Asientos posteriores de piloto y copiloto
- Respaldo del asiento del tercer tripulante
- Respaldo del asiento del supervisor de carga.

6.2 BLINDAJE DEL COMPARTIMIENTO DE OXÍGENO LÍQUIDO

El blindaje del compartimiento de oxígeno líquido proporciona protección lateral, inferior, frontal y posterior. El acceso a la instalación se realiza a través de los paneles de acceso en la carena de tren de aterrizaje (Ver CA-A-06-41-63-00A-040A-A).

6.3 BLINDAJE DE SUPERVISOR DE CARGA

El blindaje del supervisor de carga proporciona protección a las siguientes zonas del avión:

- Banqueta del asiento del supervisor de carga.

6.4 KIT DE VELCROS PARA INSTALACIÓN DE BLINDAJE

El kit de velcros proporciona los puntos de sujeción de las placas de los blindajes a la estructura del avión.

©2005 VERSION PC001

6 DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES

6.1 BLINDAJE DE CABINA DE PILOTOS

El blindaje de la cabina de pilotos proporciona protección a las siguientes zonas del avión:

- Cuaderna 1 (Protección Frontal)
- Paneles de las consolas laterales y central
- Piso de la cabina de pilotos hasta los pedales
- Zona de los pedales
- Armarios posteriores de piloto y copiloto
- Respaldo del asiento del tercer tripulante
- Respaldo del asiento del supervisor de carga.

6.2 BLINDAJE DE SUPERVISOR DE CARGA

El blindaje del supervisor de carga proporciona protección a las siguientes zonas del avión:

- Banqueta del asiento del supervisor de carga.

6.3 KIT DE VELCROS PARA INSTALACIÓN DE BLINDAJE

El kit de velcros proporciona los puntos de sujeción de las placas de los blindajes a la estructura del avión.

7 OPERACIÓN

N/A

8 INTERFACES

N/A

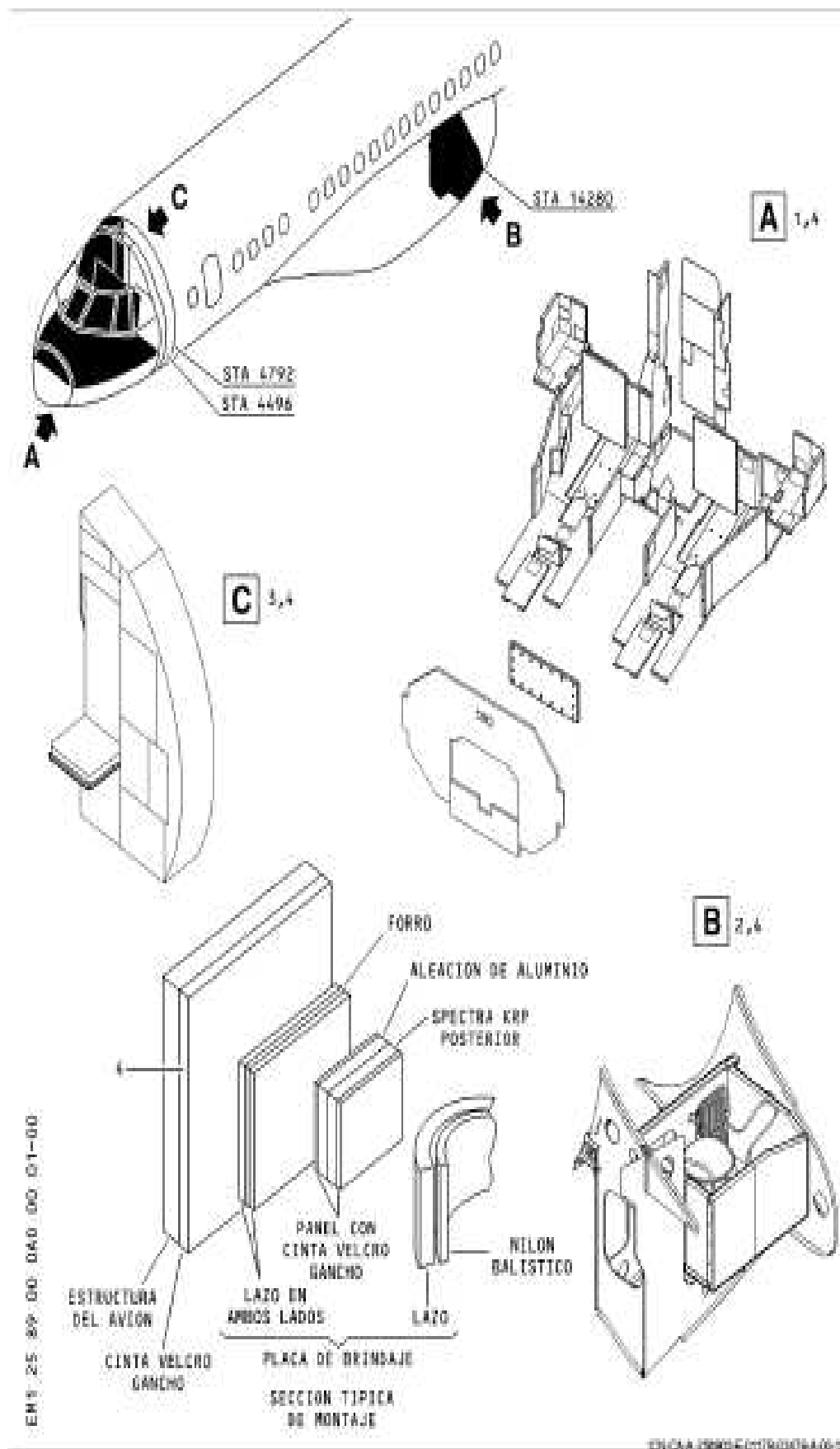


Figura 1 Sistema de Blindaje - Situación de Componentes

