

УТВЕРЖДАЮ

Первый заместитель

Генерального конструктора

АНТК им. О.К. Антонова



В.Ф. ШМЫРЕВ

2009 г.

ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

АН-26
АН-26Б

ЛИСТ УТВЕРЖДЕНИЯ
26.04.00.000.000 ГПМО-ЛУ

Міністерство транспорту та зв'язку України	Ministry of Transport and Communication of Ukraine
Державна авіаційна адміністрація (Державна адміністрація)	State Aviation Administration
СХВАЛЕНО APPROVED	
<i>Вас. Усатий</i> Посада Title 26.11.09 Дата Date	<i>Васильченко</i> П.Б. Name Підпис Signature

Главный перечень минимального оборудования

Ан[®]-26

Ан[®]-26Б

26.04.00.000.000 ГПМО

ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА заявляет в настоящем документе об авторском праве на основании того, что настоящий документ является сборником и/или составным произведением.

Настоящий документ содержит информацию, права в отношении которой являются собственностью ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА. Порядок обращения с документом и содержащейся в нем информацией определяется договором с ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА. За более подробной информацией следует обратиться по адресу: ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА, ул. Туполева, 1, г. Киев, Украина, 03062.

ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА не несет ответственность за использование при эксплуатации авиационной техники неучтенных копий настоящего документа или его частей.

Все упомянутые в данном документе обозначения, помеченные знаком ®, являются зарегистрированными торговыми марками ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА.

ГП АНТК имени О.К. АНТОНОВА на основании настоящего документа не предоставляет никаких прав на использование торговых марок, пока не заключен соответствующий лицензионный договор.

СОДЕРЖАНИЕ

- 0-1. НАЗНАЧЕНИЕ И ОБЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ГПМО
- 0-2. ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО
- 0-3. ПРИНЯТЫЕ СИМВОЛЫ И СОКРАЩЕНИЯ
- 0-4. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ
- 0-5. ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ
- 0-6. ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ВРЕМЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ
- 0-7. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ



0-1. НАЗНАЧЕНИЕ И ОБЩЕЕ СОДЕРЖАНИЕ ГПМО

Главный перечень минимального оборудования (ГПМО) предназначен для улучшения использования воздушного судна (ВС). Он определяет оборудование или часть оборудования, в случае неработоспособности которых или невыполнения ими части предусмотренных функций, может быть разрешена временная эксплуатация ВС. Расширение условий эксплуатации ВС за счет применения ГПМО не снижает уровень летной годности, который был установлен при одобрении типовой конструкции ВС.

ГПМО является базисом для разработки ПМО конкретного Эксплуатанта, в котором учитывается конфигурация оборудования и условия эксплуатации отдельно взятого ВС Эксплуатанта.

Главный перечень минимального оборудования состоит из следующих разделов:

0. СЛУЖЕБНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДЕЙСТВИЯ

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ



**ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО
ОБОРУДОВАНИЯ**

**АН[®]-26
АН[®]-26Б**

0-2. ЗАРЕЗЕРВИРОВАНО



0-3. ПРИНЯТЫЕ СИМВОЛЫ И СОКРАЩЕНИЯ

Для быстрого определения характера и содержания вводимых в ГПМО очередных изменений или дополнений соответствующие части текста отмечают на полях вновь изданных листов вертикальной чертой.

Для сокращения объема ГПМО в его тексте используются сокращенные обозначения отдельных наиболее часто употребляемых терминов, слов и групп слов.

АГБ	–	авиагоризонт
АЗС	–	автомат защиты сети
АКК	–	аккумулятор
АНО	–	аэронавигационные огни
АП	–	автопилот
АРВП	–	система автоматического регулирования весовой подачи воздуха
АРК	–	автоматический радиокompас
АРТМ	–	система автоматического регулирования температуры масла
БКО	–	блок кислородного оборудования
БКП	–	блок кислородного питания
ВПУ	–	взлетно-посадочное управление поворотом колес передней опоры шасси
ВР	–	вариометр
ВСУ	–	вспомогательная силовая установка
ГМК	–	гиромагнитный компас
ГПК	–	гирополукомпас
ГПМО	–	Главный перечень минимального оборудования
ГС	–	гидросистема
МФИ	–	многофункциональный индикатор
НИ	–	навигационный индикатор
НС	–	насосная станция
ПМО	–	перечень минимального оборудования



ПОС	– противообледенительная система
ПТС	– преобразователь трехфазный статический
ПУ	– пульт управления
РВ	– руль высоты
РВП	– система регулирования весовой подачи воздуха
РЛЭ	– Руководство по летной эксплуатации
РМИ	– радиоманитный индикатор
РН	– руль направления
РУ	– рулевое управление поворотом колес передней опоры шасси
САРД	– система автоматического регулирования давления
САРТ	– система автоматического регулирования температуры
СК	– селектор курса
СКВ	– система кондиционирования воздуха
СРТ	– система регулирования температуры
СТГ	– стартер генератор
УАП	– указатель угла атаки и перегрузки
УВПД	– указатель высоты и перепада давления



0-4. ПОРЯДОК ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ

СИСТЕМА ВВЕДЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ

Совершенствование методов эксплуатации, введение конструктивных изменений или изменений состава бортового оборудования приводит к необходимости внесения в ГПМО соответствующих изменений и дополнений.

Эти изменения и дополнения издают взамен или в дополнение соответствующего материала ГПМО в виде отдельных листов типового образца и рассылают держателям ГПМО.

СИСТЕМА УЧЕТА ИЗМЕНЕНИЙ

Внесение в ГПМО листов с изменениями или дополнениями подтверждается Листом регистрации изменений (см. подразд. 0-5) или Листом регистрации временных изменений (см. подразд. 0-6). При поступлении новых листов, изменяющих или дополняющих ГПМО, необходимо после помещения их в замок сшивателя сделать запись в соответствующем Листе регистрации.

Изменения и дополнения, введенные в ГПМО, отмечены вертикальной чертой на полях вновь изданных страниц напротив соответствующей части текста.

ГПМО соответствует своему назначению при условии, что в него своевременно внесены изменения.



0-5. ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

При поступлении новых листов, изменяющих или дополняющих ГПМО, необходимо после помещения их в замок сшивателя сделать соответствующую запись в данном Листе.

- ПРИМЕЧАНИЯ.** 1. Регистрационный номер изменения указывается в сопроводительном документе к Изменению и на каждой новой или замененной странице ГПМО.
2. Регистрационные номера присваиваются Изменениям в строго хронологической очередности их выпуска.
3. Пропуск между соседними внесенными регистрационными номерами указывает, что соответствующий номер оказался не полученным. В этом случае держатель ГПМО обязан немедленно затребовать недостающий материал.

В данном экземпляре ГПМО произведены замены (дополнения, изъятия):

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Измен ение	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Вх. номер сопроводи- тельного документа и дата	Подпись	Дата
		изме- ненной	новой	аннули- рованной			



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан[®]-26
Ан[®]-26Б

Измен ение	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Вх. номер сопроводи- тельного документа и дата	Подпись	Дата
		изме- ненной	новой	аннули- рованной			



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

Измен ение	Номер раздела, подраздела, пункта	Номер страницы			Вх. номер сопроводительного документа и дата	Подпись	Дата
		изме- ненной	новой	аннули- рован- ной			



0-7. ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

В данном Перечне действующих страниц приведены их номера и даты утверждения первоначальной или измененной редакции.

При выпуске очередного изменения ГПМО предусмотрена обязательная замена соответствующей страницы (страниц) Перечня действующих страниц.

Перечень действующих страниц позволяет при необходимости проконтролировать наличие в экземпляре ГПМО всех действующих страниц с учетом даты их утверждения.

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата
Титульный лист ГПМО	-	-
Раздел 0	шмуцтитул	-
Содержание	1/2	Июль 10/09
0-1	1/2	Июль 10/09
0-2	1/2	Июль 10/09
0-3	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
0-4	1/2	Июль 10/09
0-5	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
0-6	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
0-7	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09

Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата
Раздел 1	шмуцтитул	
Содержание	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
1-1	1 2 3/4	Июль 10/09 Июль 10/09 Июль 10/09
1-21	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
1-24	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
1-25	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
1-26	1/2	Июль 10/09
1-27	1 2	Июль 10/09 Июль 10/09
1-28	1/2	Июль 10/09
1-29	1/2	Июль 10/09



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата
1-30	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
1-32	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
	3/4	Июль 10/09
1-33	1/2	Июль 10/09
1-34	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
1-35	1/2	Июль 10/09
1-49	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
1-52	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
1-77	1/2	Июль 10/09
1-79	1/2	Июль 10/09
1-110	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
	3	Июль 10/09
	4	Июль 10/09
1-132	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
	3	Июль 10/09
	4	Июль 10/09
	5	Июль 10/09
	6	Июль 10/09
	7/8	Июль 10/09

Раздел, подраздел, пункт	Страница	Дата
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	1	Июль 10/09
	2	Июль 10/09
	3	Июль 10/09
	4	Июль 10/09
	5	Июль 10/09
	6	Июль 10/09
	7	Июль 10/09
	8	Июль 10/09



СОДЕРЖАНИЕ

- 1-1 ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ
- 1-21 СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА
- 1-24 СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ
- 1-25 БЫТОВОЕ И БОРТОВОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- 1-26 СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ
- 1-27 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ
- 1-28 ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА
- 1-29 ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА
- 1-30 ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА
- 1-32 ШАССИ
- 1-33 СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- 1-34 ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- 1-35 КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- 1-49 ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РУ19А-300
- 1-52 ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ
- 1-56 ФОНАРЬ, ОКНА
- 1-77 ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ



1-79 МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА

1-110 РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ

1-132 ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНОЕ И ШВАРТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ



1-1. ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Главный перечень минимального оборудования (ГПМО) определяет оборудование (часть оборудования) в случае неработоспособности которого или невыполнения им части предусмотренных функций может быть разрешена временная эксплуатация ВС в течение промежутка времени, через который должно быть восстановлено исправное состояние отказавшего оборудования. ГПМО содержит описание состояний, ограничения и процедуры требуемые для ВС с неработоспособными функциональными единицами оборудования, а также допустимую продолжительность эксплуатации ВС при этих условиях.

Все оборудование влияющее на летную годность и оговариваемое правилами эксплуатации ВС, не указанные в ГПМО, должно быть работоспособным. Запрещается вылет ВС с неработоспособной более, чем одной функциональной единицей в комплексе всех систем, обеспечивающих какую-либо функцию (например, отказы в СКВ, САРД и системе отбора и подготовки воздуха). Расширение условий эксплуатации ВС за счет применения ГПМО не снижает уровень летной годности, который был установлен при сертификации типовой конструкции ВС.

Каждая авиакомпания – эксплуатант ВС вправе на основе ГПМО разработать ПМО, который может быть таким же или меньше по объему включенных неработоспособных единиц по сравнению с ГПМО, не отличаясь в остальном. ПМО разрабатывается для конкретного экземпляра (экземпляров) ВС с учетом конкретных условий эксплуатации и особенности конструкции.

По получении доклада об отказавшем (неисправном) оборудовании КВС, руководствуясь ПМО (ГПМО), принимает решение на вылет без устранения отказа (неисправностей) или на задержку вылета до устранения отказа (неисправности), если он считает, что конкретное условие предстоящего полета не обеспечивают безопасности.

Допускается принимать решение на вылет при следующем количестве неработоспособных функциональных единиц оборудования одновременно:

- не более одной неработоспособной единицы категории А, предусматривающей перелет до аэропорта базирования;
- не более трех неработоспособных функциональных единиц категории В
- количество неработоспособных функциональных единиц категорий С и D – по усмотрению КВС, при этом не допускается наличие неработоспособных функциональных единиц в комплексе функциональных систем, обеспечивающих какую-либо функцию категории А.

О принятом решении на вылет с отказавшим (неисправным) оборудованием, предусмотренным ПМО (ГПМО), КВС должен сделать запись в бортжурнале самолета.



ГПМО самолета Ан-26/26Б представлен в виде таблицы, содержащей 6 колонок.

В колонке 1	указан порядковый номер функциональной единицы
В колонке 2	содержится наименование функциональных единиц: систем, подсистем, агрегатов или функций (далее по тексту – оборудование). В скобках могут быть приведены наименование табло, светосигнализаторов, индикаторов, указателей и т.п., которые не работают при отказе элементов указанного оборудования.
В колонке 3	указана категория интервала восстановления неисправного оборудования.
В колонке 4	указано нормально установленное на самолете количество оборудования.
В колонке 5	указано минимальное количество оборудования, обеспечивающее эксплуатацию самолета при условиях, содержащихся в колонке 6.
В колонке 6	содержится информация обо всех запрещениях или разрешениях эксплуатации с отказом оборудования, условия и ограничения такой эксплуатации. При этом индекс (М) указывает на необходимость специальных операций технического обслуживания, а индекс (О) - на специальные эксплуатационные операции.

Периодичность восстановления исправного состояния оборудования (максимальная) обозначена в колонке 3 следующим образом:

А. Исправность оборудования этой категории должна быть восстановлена после перелета в аэропорт базирования. При этом аэропортом базирования понимается также любой другой аэропорт, в котором возможно восстановление исправного состояния оборудования. Вылет ВС с неисправностью данного оборудования из аэропорта базирования ЗАПРЕЩЕН.

В. Исправность оборудования этой категории должна быть восстановлена в течение 3-х календарных дней, исключая день, когда отказ (неисправность) оборудования была зафиксирована в журнале.

Например, если отказ зафиксирован в 10.00 UTC 20 октября, то трехдневный интервал начинается в 24.00 UTC 20 октября и заканчивается в 24.00 UTC 23 октября.

С. Исправность оборудования этой категории должна быть восстановлена в течение 10-ти календарных дней, исключая день, когда отказ (неисправность) оборудования была зафиксирована в журнале.



Действительно: все

D. Исправность оборудования этой категории должна быть восстановлена в течение 120-ти календарных дней, исключая день, когда отказ (неисправность) оборудования была зафиксирована в журнале.

В приложении 1 "Действия летного состава при подготовке к вылету и в полете" приводятся рекомендации экипажу при подготовке ВС к вылету и выполнении полета с наличием отказавшего оборудования. В тексте основного раздела, отказы, действия по которым описаны в данном Приложении, обозначены буквой (О).

В Приложении 2 "Действия инженерно-технического состава при подготовке ВС к вылету" приводятся действия технического персонала, связанные с особенностями подготовки к полету ВС в случае применения ПМО. В тексте основного раздела, отказы, действия по которым описаны в данном Приложении, обозначаются буквой (М).

Первые цифры нумерации пунктов в Приложениях 1 и 2 обозначают номер раздела основного текста, а две последние – порядковый номер оборудования, к которому они относятся.



21. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
				Примечания и ограничения	
01	Кран отбора воздуха от одного из двигателей	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособен.
02	Система автоматического регулирования весовой подачи (АРВП)	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособна.
03	Система регулирования весовой подачи (РВП)	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособна.
04	Система автоматического регулирования температуры (САРТ)	В	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособна.
05	Система регулирования температуры (СРТ)	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособна.
06	МП-5 электромеханизм переключения корбов	С	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособен. Разрешается эксплуатация с учетом возможного влияния распределения температуры в грузовой кабине на характер перевозимого груза
07	ТХ 1277 турбохолодильник	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособен.
08	1919 заслонка дополнительного обогрева кабины экипажа	С	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособна.
09	4463 термореле	С	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособно.
10	УРВК указатель расхода воздуха	С	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособен.
11	2 ТУЭ-1 указатель температуры подаваемого воздуха	С	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособен.



21. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
			Количество функциональных единиц на самолете		
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
				Примечания и ограничения	
12	ТВ-1 указатель температуры воздуха в грузовой кабине	С	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособен. Разрешается эксплуатация с учетом возможного влияния распределения температур в г/к на характер перевозимого груза
13	УВПД указатель высоты и перепада давления	А	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособен: а) погрешность по шкале высоты или перепада давления превышает соответственно 300 м и 0,02 кгс/см ² . Разрешается перелет до аэропорта базирования; б) погрешность по шкалам высоты и перепада давления превышает 300 м и 0,02 кгс/см ² . Разрешается перелет до аэропорта базирования на высоте до 3500 м при разгерметизированной кабине с вертикальной скоростью набора высоты, снижения не более 3м/с.
14	ВР-10 вариометр	В	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособен.
15	2077 командный прибор	А	1	0	(О) Может быть неработоспособен. Разрешается перелет до аэропорта базирования на высоте до 3500 м при разгерметизированной кабине с вертикальной скоростью набора высоты, снижения не более 3м/с.



24. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
		Примечания и ограничения			
Источники переменного тока 36В					
01	Вольтметр ВФ-0,4-45 – преобразователя ПТС-1000ЦС	В	1	0	(М) Может быть неработоспособным
02	Кнопка включения вольтметра	В	2	1	(М) Может не включаться
Источники переменного тока 115В					
03	Амперметр АФ-150 – генератора ГО лев. (ГО прав.)	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособным
04	Частотомер ГФ-400/120 – генератора ГО лев. (ГО прав.)	В	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособным
05	Вольтметр ВФ-150 – генераторов ГО лев. (ГО прав.), ПО-750	В	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособным
06	Галетный переключатель – вольтметра ВФ-150	В	1	0	а) (О) (М) Нет показаний вольтметра в одном из положений галетного переключателя. б) (О) (М) Может не переключаться.
07	Выключатель генератора ГО лев. (ГО прав.)	А	2	1	(М) Может не отключаться ГО лев. (ГО прав.)
08	Канал аэродромного питания 115В	С	1	0	(М) Может быть неработоспособен.
Источники постоянного тока 27В					
09	Амперметр А-3 – стартер генератора СТГ лев. (прав.)	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособен.
10	Амперметр А-3 – ГС-24 или аккумулятор	В	1	0	(О) Может быть неработоспособен.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан[®]-26
Ан[®]-26Б

24. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
			Количество функциональных единиц на самолете		
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
				Примечания и ограничения	
11	Светосигнализатор "ВКЛ ГС-24 НА БОРТ"	В	1	0	(О) (М) Может отсутствовать сигнализация при включении ГС-24 на борт.
12	Вольтметр В1 – источников 27В	А	1	0	(О) Может быть неработоспособен. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
13	Галетный переключатель – вольтметра В-1	В	1	0	а) (О) (М) Может не переключаться. б) (О) Нет показаний вольтметра 27В в одном из положений галетного переключателя.
14	Выключатель стартер – генератора СТГ лев. (прав.)	А	2	1	(О) (М) Может не отключаться СТГ лев. (прав.). Разрешается перелет до аэропорта базирования.
15	Аккумуляторная батарея – АКК1 (АКК2, АКК3)	А	3	2	(М) Может не отключаться. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
16	Светосигнализатор "АВАР ПИТАН"	А	2	0	(О) (М) Может отсутствовать сигнализация при переходе на аварийное питание. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
17	Канал аэродромного питания – АР1 (АР2)	В	2	1	(М) Может быть неработоспособен.
18	Светосигнализатор "АР-1 ВКЛ" ("АР-2 ВКЛ")	С	1	0	(М) Может отсутствовать сигнализация при подключений АР1 и АР2.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

25. БЫТОВОЕ И БОРТОВОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
					Количество функциональных единиц, необхо- димых для вылета
					Примечания и ограничения
01	Кресло летчика	A	2	1	а) (М) Может быть неисправно – не перемещается по горизонтали (вперед-назад), но находится в положении, позволяющем выполнять пилотирование самолета. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
		A	2	1	б) (М) Может быть неисправно – не перемещается по вертикали (вверх-вниз), но находится в положении, позволяющем выполнять пилотирование самолета. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
		D	2	0	в) (О) Может быть неисправно – не работает в автоматическом режиме механизм стопорения плечевых ремней.
02	Кресло члена экипажа (штурмана)	A	1	0	а) (М) Может быть неисправно – не устанавливается в положение по направлению полета. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
		D	1	0	б) (О) Может быть неисправно – не работает в автоматическом режиме механизм стопорения плечевых ремней.



**ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО
ОБОРУДОВАНИЯ**

**Ан®-26
Ан®-26Б**

25. БЫТОВОЕ И БОРТОВОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
		Примечания и ограничения			
		A	1	0	в) (М) Может быть неисправно – не перемещается по вертикали (вверх-вниз), но находится в рабочем положении. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Кресло бортехника	C	1	0	а) Может быть неисправно – не устанавливается в нерабочее положение, при условии, что кресло находится в рабочем положении.
		D	1	0	б) (О) Может быть неисправно – не работает в автоматическом режиме механизм стопорения плечевых ремней.
04	Кипятильник КУ-27-2с	D	1	0	(М) Может быть неработоспособен



26. СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	Примечания и ограничения
01	Светосигнализация исправности пиропатронов огнетушителей соответствующих очередей отсеков мотогондолы, ВСУ и крыла	A	8	6	Могут быть неисправны – не горят желтые лампы. При этом должны быть исправны п/п огнетушителей 1-й очереди и по одному п/п огнетушителей 2-й очереди. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
02	Светосигнализация исправности пиропатронов огнетушителей соответствующих очередей отсеков двигателей	A	8	6	Могут быть неисправны – не горят желтые лампы. При этом должны быть исправны п/п огнетушителей 1-й очереди и по одному п/п огнетушителей 2-й очереди. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Группы датчиков сигнализации о пожаре в одном из пожароопасных отсеков.	B	18	17	Может быть неработоспособна одна из групп датчиков сигнализации пожара в крыле и хвостовой части левой мотогондолы.
04	Огнетушители ОС-8МФ (УБЦ8-1)	A	4	3	Может быть неработоспособен один огнетушитель II очереди. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
05	Огнетушители ОС-2 (УБШ2-1)	A	4	3	Может быть неработоспособен один огнетушитель. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

27. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
					Примечания и ограничения
01	Управление триммером элерона в основном режиме	A	1	0	Может быть неработоспособно. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем в простых метеоусловиях
02	Блокировка управления триммером элерона при работе автопилота	C	1	0	Может быть неработоспособна. Разрешается эксплуатация без использования автопилота.
03	Светосигнализация нейтрального положения триммера элерона	C	1	0	(М) Может быть неработоспособна.
04	Светосигнализация блокировки управления триммером элерона при работе автопилота	C	1	0	Может быть неработоспособна. Разрешается эксплуатация без использования автопилота.
05	Управление триммером РН в основном режиме	A	1	0	Может быть неработоспособно. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем в простых метеоусловиях.
06	Блокировка управления триммером РН при работе автопилота	C	1	0	Может быть неработоспособна. Разрешается эксплуатация без использования автопилота.
07	Светосигнализация нейтрального положения триммера РН	C	1	0	(М) Может быть неработоспособна.
08	Светосигнализация включения блокировки управления триммером РН при работе автопилота	C	1	0	Может быть неработоспособна. Разрешается эксплуатация без использования автопилота.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

27. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

27. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления	Количество функциональных единиц на самолете		
					Количество функциональных единиц, необходимых для вылета
09	Система уборки-выпуска закрылков в основном режиме	A	1	0	(O) Может быть неработоспособна. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем в простых метеоусловиях с учетом фактической конфигурации самолета.
10	Указатель положения закрылков УЗП-1	A	1	0	(O) (M) Может быть неработоспособен: нет показаний или неправильные показания положения закрылков. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем в простых метеоусловиях.
11	Система стопорения рулей и элеронов	A	1	0	(M) Может быть неработоспособна при условии: – рукоятка находится в верхнем положении и застопорена; – рули и элероны, а также РУДы свободно перемещаются.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

28. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
			Количество функциональных единиц на самолете		
			Количество функциональных единиц, необходимых для вылета		Примечания и ограничения
01	Система централизованной заправки топливом	С	1	0	(М) Может быть неработоспособна.
02	Подкачивающий центробежный насос ЭЦН-14БМ III группы баков (расходных)	В	4	3	(М) Может быть неработоспособен.
03	Система автоматического управления перекачкой топлива	В	1	0	(О) Может быть неработоспособна.
04	Перекачивающий насос 463 I группы баков (I очереди)	А	2	1	(О) (М) Может быть неисправным – не работает или не отключается после выработки топлива из баков I группы. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
05	Сигнализация работы топливного насоса III группы баков (расходных)	В	4	3	(М) Может быть неработоспособна – не горит один из светосигнализаторов "РАСХОДНЫЕ" на щитке топливной системы



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

29. ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
		Примечания и ограничения			
01	Насосная станция НС-14	A	1	0	(М) Может быть неработоспособна – не создает давление, при исправных гидронасосах и наличии давления в основной системе, соответствующем норме. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
02	Гидроаккумулятор 24-5637-0 (24-5636-0)	B	2	1	(О) Может быть неработоспособен – разгерметизирована газовая полость, при исправных: насосной станции, гидронасосах, другом гидроаккумуляторе
03	Система наддува гидробака	C	1	0	Может быть неработоспособна.
04	Индикация наличия давления в основной гидросистеме	B	1	0	(О) Может быть неработоспособна – указатель давления гидрожидкости в основной гидросистеме показывает "0", при наличии давления в гидроаккумуляторах, соответствующем норме.
05	Индикация количества гидрожидкости в гидробаке	A	1	0	(М) Может быть неработоспособна – указатель количества гидрожидкости показывает "0", при наличии гидрожидкости в баке и давления в системе, соответствующим норме. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

30. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
					Количество функциональных единиц, необхо- димых для вылета
					Примечания и ограничения
01	ВТ ПОС крыла, оперения	A	2	1	(O) (M) Может быть неработоспособна. Разрешается перелет до аэропорта бази- рования при отсутствии условий обледе- нения.
02	Светосигнализации открытого положения крана обогрева крыла и оперения лев (прав)	B	2	1	(O) (M) Может быть неработоспособна.
03	ПОС ВНА лев (прав)	A	2	1	(O) (M) Может быть неработоспособна. Разрешается перелет до аэропорта бази- рования при отсутствии условий обледе- нения.
04	Светосигнализация открытого положения крана обогрева ВНА лев (прав)	B	2	1	(O) (M) Может быть неработоспособна.
05	ЭТ ПОС правого стекла	A	2	1	(O) (M) Может быть неработоспособна. Разрешается перелет до аэропорта бази- рования при отсутствии условий обледе- нения.
06	Сигнализатор обледенения EW-164	B	1	0	а) (O) (M) Может быть неработоспособен – нет автоматического включения ПОС крыла и оперения.
		B	1	0	б) (O) (M) Может быть неработоспособен – выдача ложного сигнала на автома- тического включения ПОС крыла и опе- рения
07	Сигнализатор обледенения СО-4А лев (прав)	B	2	1	(O) (M) Может быть неработоспособен.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

30. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
			Количество функциональных единиц на самолете		
				Количество функциональных единиц, необхо- димых для вылета	
				Примечания и ограничения	
08	Светосигнализация включения обогрева винтов и коков лев (прав)	В	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособна.
09	ВУО-У-1 визуальный указатель обледенения	С	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособен.
10	Светосигнализация исправности обогрева ВУО-У-1	С	1	0	(О) Может быть неработоспособна
11	Светосигнализация открытого положения крана обогрева РУ-19	В	1	0	(М) Может быть неработоспособна.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

32. Шасси					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
					Количество функциональных единиц на самолете
					Количество функциональных единиц, необходимых для вылета
					Примечания и ограничения
Система уборки выпуска шасси.					
01	Сигнализация положения стоек шасси	A	1	0	(O) (M) Может быть неисправной – не горят зеленые и красные лампочки на ППС-2МВК. При этом не горит табло "ШАССИ ВЫПУСТИ" и нет звукового сигнала необходимости выпуска стоек шасси. Разрешается перелет до аэропорта базирования с визуальным контролем положения стоек шасси
02	Сигнализация убранного положения стоек шасси	A	3	2	(O) (M) Может быть неисправной – не горит одна из красных лампочек на ППС-2МВК. Разрешается перелет до аэропорта базирования с визуальным контролем положения стоек шасси
03	Сигнализация выпущенного положения стоек шасси	A	3	2	(O) (M) Может быть неисправной – не горит одна из зеленых лампочек на ППС-2МВК. При этом не горит табло "ШАССИ ВЫПУСТИ". Нет звукового сигнала необходимости выпуска шасси. Разрешается перелет до аэропорта базирования с визуальным контролем положения стоек шасси



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

32. Шасси					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
					Примечания и ограничения
04	Система контроля исправности сигнализации положения стоек шасси	A	1	0	(O) (M) Может быть неисправной – не горят лампочки ППС-2МВК. При этом не горит табло "ШАССИ ВЫПУСТИ" и нет звукового сигнала необходимости выпуска стоек шасси. Разрешается перелет до аэропорта базирования
05	Система уборки-выпуска шасси	B	1	0	Может быть неисправной – увеличение (замедление) времени уборки стоек шасси
Система торможения колес.					
06	Сигнализация работы антиюзовой автоматики	A	1	0	Может быть неисправной – не мигает одна из лампочек сигнализации автоматического торможения колес при торможении. Разрешается перелет до аэропорта базирования
07	Индикация давления в тормозах колес шасси	A	1	0	(O) (M) Может быть неисправной – нет показаний давления в колесах одной из стоек. Разрешается перелет до аэропорта базирования
08	Индикация давления в тормозных колесах при стояночном торможении	A	1	0	(M) Может быть неисправной – нет показаний давления в тормозах колес стоек шасси. Разрешается перелет до аэропорта базирования



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

32. Шасси					
№ п/п	Наименование функциональной единицы		Категория периода восстановления		
			Количество функциональных единиц на самолете		
			Количество функциональных единиц, необходимых для вылета		
			Примечания и ограничения		
Система управления поворотом колес передней опоры шасси.					
09	Система сигнализации ВПУ и РУ	А	1	0	а) (О) (М) Может быть неисправной – нет сигнализации готовности ВП режима управления при этом горит лампа с сигнализацией включения ВПУ. Разрешается перелет до аэропорта базирования. б) (О) (М) Может быть неисправной – нет сигнализации включения ВПУ, при этом горит лампа сигнализации готовности ВП режима управления. Разрешается перелет до аэропорта базирования. в) (О) (М) Может быть неисправной – нет сигнализации включения рулежного режима управления при исправном режиме управления. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



33. СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления	Количество функциональных единиц на самолете		
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
01	Нет основного освещения красным светом приборных досок, пультов, щитков (или общее освещение) в кабине	В	1	0	Может быть неработоспособно. Разрешается эксплуатация в светлое время суток.
02	ФС-155 – фара подсвета стабилизатора	В	1	0	(М) Может быть неработоспособна. Разрешается эксплуатация при отсутствии условий обледенения.
03	ПРФ-4 – посадочно-рулежная фара	В	2	1	а) (О) Может быть неисправна – не горит посадочная или рулежная нить. б) Может быть неработоспособна – не горят посадочная и рулежная нити. Разрешается эксплуатация в светлое время суток.
04	Маяк проблесковый ОСС-61	А	2	1	а) (М) Может быть неработоспособен верхний маяк. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем при простых метеоусловиях.
		В	2	1	б) (М) Может быть неработоспособен нижний маяк.
05	Аэронавигационные огни	А	3	0	а) (М) Могут быть неработоспособны. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем при простых метеоусловиях.
		А	3	1	б) Могут быть неработоспособны. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем при простых метеоусловиях.
		В	3	2	в) Может быть неработоспособен.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

**Ан®-26
Ан®-26Б**

34. ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
			Количество функциональных единиц на самолете		
			Количество функциональных единиц, необходимых для вылета		Примечания и ограничения
01	Автопилот АП-28Л	С	1	0	(О) Может быть неработоспособен.
02	Авиагоризонт АГБ (резервный)	А	1	0	(М) Может быть неработоспособен. Разрешается перелет днем до аэропорта базирования в простых метеоусловиях.
03	Электрический указатель поворота ЭУП-53 (ДА-30)	В	1	0	(М) Может быть неработоспособен – недостоверные показания угла поворота.
04	Комбинированный пилотажный прибор КППМ 2П	В	2	1	Может быть неисправен – недостоверная индикация (замирение) курса. Разрешается эксплуатация до завершения задания на рейс.
05	Гирополукомпас ГПК-52	В	1	0	(М) Может быть неработоспособен.
06	Задатчик курса ЗК-2	В	2	0	(М) Может быть неработоспособен.
07	Гироагрегат ГМК	В	2	1	(М) Может быть неработоспособен.
08	Магнитный жидкостной компас КИ-13	С	1	0	(М) Может быть неработоспособен - недостоверные показания курса
09	Указатель температуры наружного воздуха ТНВ-15	В	2	1	(М) Может быть неработоспособен.
10	Бортовые часы АЧС	С	2	1	Могут быть неработоспособны.
11	Навигационный индикатор НИ-50МК	Д	1	0	Может быть неработоспособен.
12	Указатель угла атаки и перегрузки УАП-24КР	В	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособен.



34. ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления	Количество функциональных единиц на самолете		
			Количество функциональных единиц, необходимых для вылета		Примечания и ограничения
13	Система раннего предупреждения	A	1	0	а) Может быть неработоспособна. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем в простых метеоусловиях над равнинной местностью.
		A	1	0	б) Может быть неработоспособна в режиме "РЕЛЬЕФ". Разрешается перелет до аэропорта базирования в простых метеоусловиях над равнинной местностью.
14	Указатель воздушной скорости КУС-730/1100 штурмана	B	3	2	(М) Может быть неработоспособен.
15	Барометрический указатель высоты штурмана	B	3	2	(М) Может быть неработоспособен.
16	Указатель высоты в футах	B	2	1	(М) Может быть неработоспособен.
17	Указатель вертикальной скорости ВАР-30 2П	A	2	1	(М) Может быть неработоспособен. Разрешается перелет до аэропорта базирования днем в простых метеоусловиях
18	Указатель вертикальной скорости VSI 2П	B	2	1	(М) Может быть неработоспособен.



35. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
				Примечания и ограничения	
01	Блок кислородного питания БКП-4-3-210	А	2	1	(О) (М) Может быть неисправен: а) нет подачи кислорода от одного из блоков БКП-4-3-210; б) отказ манометра МКМ-250В2 на одном из БКП-4-3-210. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
02	Блок кислородного оборудования БКО-5К	А	4	3	(О) Может быть неисправен – нет подачи кислорода или неисправен индикатор подачи или не наддуваются ремни оголовья. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Высотная сигнализация	А	1	0	(О) (М) Может быть неисправен – горит световая сигнализация "ПОЛЬЗОВАТЬСЯ КИСЛОРОДОМ" (ж) начала пользования кислородом на приборных досках штурмана, радиста, звучит сирена и горит табло Т-4У2 – "КИСЛОРОД" (к) на центральной панели приборной доски летчиков при отсутствии разгерметизации кабины. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



49. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РУ19А-300					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
					Примечания и ограничения
01	Входное устройство с электро-механизмом МП-250Р управления створкой ВЗ.	В	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособно: – заклинивание створки ВЗ в открытом положении; – отказ (заклинивание) электро-механизма МП-250Р в открытом положении; – отказ (самопроизвольное открытие) створки ВЗ в полете.
02	Сигнализация незакрытого положения створок входного устройства.	В	1	0	(М) Может быть неисправна - зеленая сигнальная лампа «СТВОРКА РУ» не горит при открытии или не гаснет после закрытия створки.
03	Сигнализация открытого положения противопожарного крана двигателя.	А	1	0	а) (О) (М) Может быть неисправна – при установке переключателя "ПОЖ КРАН" в положение "ОТКР" не горит зеленая сигнальная лампа "ПОЖАР-НЫЙ КРАН ОТКРЫТ". Разрешается перелет до аэропорта базирования. б) (М) Может быть неисправна – при установке переключателя "ПОЖ КРАН" в положение "ЗАКР" не гаснет зеленая сигнальная лампа "ПОЖАР-НЫЙ КРАН ОТКРЫТ". Разрешается перелет до аэропорта базирования.



**ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО
ОБОРУДОВАНИЯ**

**Ан[®]-26
Ан[®]-26Б**

49. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РУ19А-300					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
		Примечания и ограничения			
04	Сигнализация работы ПТ-29	А	1	0	(О) Может быть неисправна – при запуске и выходе на режим двигателя РУ19А-300 не горит зеленая сигнальная лампа "РАБОТА ПТ-29". Разрешается перелет до аэропорта базирования



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

52. ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
					Количество функциональных единиц на самолете
					Количество функциональных единиц, необхо- димых для вылета
01	Сигнализация незакрытого поло- жения входной двери	В	1	0	(О) Может быть неисправной – а) не горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при незакрытом положении двери б) горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при закрытом положении двери
02	Сигнализация незакрытого поло- жения верхнего аварийного люка	В	1	0	(О) Может быть неисправной – а) не горит светосигнализатор "Двери, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при незакрытом верхнем аварийном люке б) горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при закрытом верхнем аварийном люке
03	Сигнализация незакрытого поло- жения бокового аварийного люка	В	2	1	(О) Может быть неработоспособной – а) не горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при неснятых контрольных штырях на бо- ковых аварийных люках б) горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при закрытых крышках и снятых контро- льных штырях на боковых аварийных люках
04	Сигнализация незакрытого поло- жения грузолюка (рампы)	А	1	0	(О) (М) Может быть неисправной – а) не горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при незакрытом грузолюке (рампе)



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

52. ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ

52. ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТОВРКИ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления	Количество функциональных единиц на самолете		
			Количество функциональных единиц, необходимых для вылета		
			Примечания и ограничения		
					б) горит светосигнализатор "ДВЕРИ, ЛЮКИ ОТКРЫТЫ" на табло Т-4У2 при закрытом грузолуке (рампе). Разрешается перелет до аэропорта базирования.
05	Малая створка основной опоры шасси	А	2	1	(М) Может быть оборвана. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

56. ФОНАРЬ, ОКНА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
					Количество функциональных единиц, необходимых для вылета
					Примечания и ограничения
01	Стекло переднее левого летчика	A	1	0	(O) Может быть неисправным (допускаются трещины наружного слоя не мешающие обзору). Разрешается перелет до аэропорта базирования.
02	Стекло переднее правого летчика	A	1	0	(O) Может быть неисправным (допускаются трещины наружного слоя не мешающие обзору). Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Механизм открытия (закрытия) форточки левого летчика	A	1	0	(O) (M) Может быть неисправным при исправном механизме форточки правого летчика. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
04	Механизм открытия (закрытия) форточки правого летчика	A	1	0	(O) (M) Может быть неисправным при исправном механизме форточки левого летчика. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



77. ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
					Примечания и ограничения
01	Указатель положения рычагов топлива УПРТ-2	A	1	0	(O) Может быть неисправным – отсутствуют или неправильные показания положения рычага топлива одного из двигателей. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
02	Указатель виброперегрузок двигателя	A	2	1	(O) Может быть неисправным при исправной сигнализации опасной вибрации этого двигателя и исправном указателе и сигнализации опасной вибрации второго двигателя. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Сигнализация опасной вибрации двигателя	A	2	1	(O) (M) Может быть неисправна при исправном указателе виброперегрузок этого двигателя и исправном указателе и сигнализации опасной вибрации второго двигателя: а) горит табло "ОПАСН ВИБР ЛЕВ ДВИГ" ("ОПАСН ВИБР ПРАВ ДВИГ") при нормальных значениях виброперегрузок по указателю соответствующего двигателя. б) не загорается табло одного из двигателей при контроле (стрелка указателя отклоняется более 6 единиц). Разрешается перелет до аэропорта базирования.



79. МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
				Количество функциональных единиц на самолете	
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
				Примечания и ограничения	
01	Система автоматического регулирования масла (АРМ)	A	2	1	(О) (М) Может быть неработоспособна при исправном ручном управлении створкой маслорадиатора. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
02	Масломер МЭС-1857В	A	2	1	(О) (М) Может быть неисправным – показания количества масла на "0" или завышены (занижены). Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Указатель положения створки маслорадиатора УЮЗ	A	2	1	(О) (М) Может быть неисправным – зависание стрелки указателя на "0" или в произвольном положении. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
04	Сигнализация аварийного остатка масла	B	2	1	(О) (М) Может быть неисправна – горит светосигнализатор аварийного остатка масла при количестве масла в баке более 20 л.
05	Сигнализация наличия стружки в масле (засорение маслофильтра)	A	2	1	(О) (М) Может быть неисправна – горит табло "СТРУЖКА В МАСЛЕ ЛЕВ ДВИГ" ("СТРУЖКА В МАСЛЕ ПРАВ ДВИГ") при отсутствии стружки. Разрешается перелет до аэропорта базирования.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

110. РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			Примечания и ограничения
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
Автоматический радиокompас АРК-15 (АРК-11)					
01	Автоматический радиокompас АРК-15 (АРК-11)	В	2	1	а) (М) Может быть неработоспособен, при соответствующем метеоминимуме для посадки.
		В	2	0	б) (М) Могут быть неработоспособны, при исправных других средствах навигации, соответствующем метеоминимуме для посадки и если в соответствии с процедурами их использование не требуется.
Аппаратура навигации и посадки "Курс МП-70" ("Курс МП-2")					
02	Аппаратура навигации и посадки "Курс МП-70" ("Курс МП-2")	В	2	1	а) (М) Может быть неработоспособна при соответствующем метеоминимуме для посадки.
		А	2	0	б) (М) Могут быть неработоспособны, при исправных других средствах навигации, соответствующем метеоминимуме для посадки и если в соответствии с процедурами их использование не требуется. Разрешается перелет до аэропорта базирования.
03	Сигнализация режима работы "Курс МП-70" ("Курс МП-2")	В	4	0	Может отсутствовать.
04	Радиомагнитный индикатор (РМИ)	В	2	1	(М) Может быть неработоспособен.



110. РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ						
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления				
		Количество функциональных единиц на самолете				
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета				
		Примечания и ограничения				
Самолетный дальномер СД-75 (СД-67)						
05	Самолетный дальномер СД-75 (СД-67)	В	1	0	(М) Может быть неработоспособен, при исправных других средствах навигации и если в соответствии с процедурами его использование не требуется.	
06	Индикатор самолетной дальности ИСД-1 (ИДР-1Б)	В	2	1	Может быть неработоспособен.	
		В	2	0	Могут быть неработоспособны при исправных других средствах навигации и если в соответствии с процедурами использование СД-75 (СД-67) не требуется.	
Самолетный ответчик СО-72М (СОМ-64)						
07	Самолетный ответчик СО-72М (СОМ-64)	В	1	0	(М) Может быть неработоспособен если в соответствии с процедурами его использование не требуется.	
		А	1	0	(М) Может быть неработоспособен в воздушном пространстве, где наблюдение за воздушным пространством ведется в режиме "УВД". Разрешается перелет до аэропорта базирования по согласованию со службой УВД.	
Метеонавигационная радиолокационная станция Гроза-26Б (RDR-2000)						
08	РЛС Гроза-26Б (RDR-2000)	А	1	0	(М) Может быть неработоспособна. Разрешается перелет до аэропорта базирования при отсутствии опасных метеопрообразований по маршруту полета.	



110. РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			Примечания и ограничения
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
Многофункциональный индикатор KMD-540 (A813-0409.5)					
09	Многофункциональный индикатор KMD-540 (A813-0409.5)	A	1	0	(М) Может быть неработоспособен. Разрешается перелет до аэропорта базирования при отсутствии опасных метеорообразований по маршруту полета.
Система предупреждения столкновений TCAS-94 (CAS-67A)					
10	Система предупреждения столкновений TCAS-94 (CAS-67A)	B	1	0	(М) Может быть неработоспособна, если в соответствии с процедурами ее использование не требуется.
		A	1	0	(М) Может быть неработоспособна в воздушном пространстве с обязательным использованием TCAS. Разрешается перелет до аэропорта базирования по согласованию со службой УВД.
11	Индикатор системы TCAS	B	2	1	а) (М) Может быть неработоспособен.
		B	2	0	б) (М) Могут быть неработоспособны при исправном ДА-30 и если в соответствии с процедурами использование системы TCAS не требуется.
		A	2	0	(М) Могут быть неработоспособны в воздушном пространстве с обязательным использованием TCAS при исправном ДА-30. Разрешается перелет до аэропорта базирования по согласованию со службой УВД.



110. РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления			
		Количество функциональных единиц на самолете			
		Количество функциональных единиц, необходимых для вылета			
		Примечания и ограничения			
Спутниковая навигационная система GPS 155XL (KLN 90B)					
12	Изделие GPS 155XL (KLN 90B)	B	1	0	(M) Может быть неработоспособно кроме полетов в системе зональной навигации B-RNAV.
13	Сигнализация "MSG"	C	1	0	Может отсутствовать.
14	Сигнализация "WPT"	C	2	1	Может отсутствовать.



132. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНОЕ И ШВАРТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы		Категория периода восстановления		
					Количество функциональных единиц на самолете
					Количество функциональных единиц, необходимых для вылета
					Примечания и ограничения
01	Электролебедка БЛ-56 (в составе погрузочно-разгрузочного устройства)	С	1	0	(М) Может быть неработоспособна:
			2	0	а) отказ электросистемы лебедки; б) отказ (заклинивание) лебедки, обрыв троса. Разрешается эксплуатация, если электролебедка не требуется по условиям полета.
02	Каретка тельфера грузоподъемностью 1500 кгс или 2000 кгс (в составе погрузочно-разгрузочного устройства)	С	1	0	(О) (М) Может быть неработоспособна:
			2	0	– заклинивание ролика, разрушение соединений, обрыв троса, лямки; – отказ (заклинивание) стопора каретки. Разрешается эксплуатация, если тельфер не требуется по условиям полета.
03	Катушка с погрузочным тросом и системой блоков (в составе оборудования для погрузки несамоходной колесной техники тягачом)	С	1	0	(М) Могут быть неисправны – обрыв прядей или нитей троса, стренги, разрушение одного из блоков. Разрешается эксплуатация, если трос с системой блоков не требуется по условиям полета.



ГЛАВНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ МИНИМАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ

Ан®-26
Ан®-26Б

132. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНОЕ И ШВАРТОВОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ					
№ п/п	Наименование функциональной единицы	Категория периода восстановления	Количество функциональных единиц на самолете		
				Количество функциональных единиц, необходимых для вылета	
				Примечания и ограничения	
04	Напольное устройство (рольганговое оборудование)	С	1	0	(М) Может быть неисправно: – повреждение одного из ползунов платформы; – деформация направляющего рельса; – заедание (заклинивание) одного или нескольких роликов; – заклинивание одного из замков. Разрешается эксплуатация, если неисправности (повреждения) рольгангового оборудования не влияют на перемещение грузов по грузовой кабине.



ПРИЛОЖЕНИЕ 1

ДЕЙСТВИЯ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА ПРИ ПОДГОТОВКЕ К ВЫЛЕТУ И В ПОЛЕТЕ

21. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ

- 21.01 Учитывайте, что отключен один отбор воздуха от двигателя.
Контролируйте расход по указателю УРВК.
- 21.02 Выполняйте полет на ручном регулировании расхода.
Контролируйте расход по указателю УРВК.
- 21.03 Учитывайте, что отключен один отбор воздуха.
Контролируйте расход по указателю УРВК.
- 21.04 Выполняйте полет на ручном регулировании температурой.
Контролируйте температуру по указателю 2ТУЭ-1.
- 21.05 Учитывайте, что отключена одна подсистема СКВ.
Контролируйте температуру по указателю 2ТУЭ-1.
- 21.06 Учитывайте, что отключен один из кранов переключения коробов.
Контролируйте температуру по указателю ТВ-1.
Учитывайте возможность влияния распределения температур в г/к на
характер перевозимого груза.
- 21.07 Учитывайте, что отключен один отбор воздуха от двигателя с
отказавшим ТХ. Контролируйте расход по указателю УРВК.
- 21.08 Учитывайте, что нет дополнительного обогрева кабины экипажа.
- 21.09 Учитывайте, что нет автоматического отключения заслонки
дополнительного обогрева при перегреве.
- 21.10 Учитывайте, что отключен один прибор УРВК.
Контролируйте расход по исправному указателю расхода и температуры.
- 21.11 Контролируйте температуру по указателю ТВ-1.



- 21.12 Учитывайте, что отключен указатель ТВ-1. Контролируйте температуру по указателю расхода и по указателю температуры 2ТУЭ-1.
- 21.13 (а) Контролируйте параметры в кабине по исправной шкале УВПД (высоты или перепада).
- 21.13 (б) Учитывайте, что не работает указатель УВПД.
- 21.14 Контролируйте параметры в кабине по УВПД.
- 21.15 Учитывайте, что не работает командный прибор

24. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

- 24.03 Контролируйте работу ГО лев. (ГО прав.) по вольтметру и частотомеру.
- 24.04 Контролируйте работу ГО лев. (ГО прав.) по амперметру и вольтметру.
- 24.05 Контролируйте работу ГО лев. (ГО прав.) по амперметру и частотомеру.
- 24.06 (а) Контролируйте напряжение 115В в других положениях переключателя.
- 24.06 (б) Контролируйте работу каналов ГО лев. и ГО прав. по амперметрам и частотомеру.
- 24.09 Убедитесь, что нагрузка аккумуляторных батарей в норме.
- 24.10 Убедитесь, что другие амперметры и вольтметр выдают нормальные показания.
- 24.11 Убедитесь по показаниям амперметра и вольтметра, что ГС-24Б включился на борт.
- 24.12 Контролируйте работу источников 27В по амперметрам.
- 24.13 (а) Контролируйте напряжение источников 27В по показаниям вольтметра в отказавшем положении галетного переключателя.
- 24.13 (б) Убедитесь, что в других положениях галетного переключателя показания вольтметра в норме.
- 24.14 Отключите СТГ лев. (прав.) кнопкой "АВАР. ОТКЛ. СТГ"



- 24.16 Установите галетный переключатель вольтметра 27В в положение "АВШ" – вольтметр должен показывать напряжение на АВШ.

25. БЫТОВОЕ И БОРТОВОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 25.01 (в) На взлете и посадке устанавливать механизм стопорения плечевых ремней на ручной стопор
- 25.02 (б) На взлете и посадке устанавливать механизм стопорения плечевых ремней на ручной стопор
- 25.03 (б) На взлете и посадке устанавливать механизм стопорения плечевых ремней на ручной стопор

27. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

- 27.09 Управлять выпуском закрылков от аварийной системы.
Полет и посадку выполнять с учетом фактической конфигурации самолета.
- 27.10 Контролировать положение центропланых закрылков визуалью по меткам на гондоле двигателя.

28. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

- 28.03 Управление выработкой топлива производите вручную в соответствии с разделом 7.2.1 РЛЭ.
- 28.04 Перелет до аэропорта базирования выполняйте с учетом фактически заправленного топлива (I группа баков не заправляется).

29. ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

- 29.02 Усилить контроль за параметрами работы гидросистемы.
- 29.04 Усилить контроль за параметрами работы гидросистемы.



30. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

- 30.01 Учтите, что ПОС крыла и оперения работает неэффективно.
Полет выполняйте в соответствии с рекомендациями РЛЭ.
- 30.02 Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении визуально по ВУО-У-1, а в ночное время – используя фару подсвета оперения.
При попадании в зону обледенения примите решение о выходе из нее, по возможности.
Полет выполняйте в соответствии с рекомендациями РЛЭ.
- 30.03 Учтите, что ПОС ВНА не работает.
Полет выполняйте в соответствии с рекомендациями РЛЭ.
- 30.04 Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении визуально по ВУО-У-1, а в ночное время – используя фару подсвета оперения.
При попадании в зону обледенения примите решение о выходе из нее, по возможности.
- 30.05 Учтите, что нет обогрева правого стекла.
- 30.06 (а) Выполняйте полет при попадании в зону обледенения на ручном управлении ПОС крыла и оперения.

Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении, а в ночное время – используя фару подсвета оперения.
- 30.06 (б) Выполняйте полет при попадании в зону обледенения на ручном управлении ПОС крыла и оперения.

Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении визуально по ВУО-У-1, а в ночное время – используя фару подсвета оперения.
- 30.07 Выполняйте полет при попадании в зону обледенения на аварийном ручном управлении ПОС винтов и коков.
- 30.08 Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении визуально, а в ночное время – используя фару подсвета оперения.
- 30.09 Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении визуально.
- 30.10 Контролируйте отсутствие льда на крыле и оперении визуально.



32. ШАССИ

- 32.01 После взлета проконтролировать истинное положение стоек шасси.
Перед посадкой убедитесь в выпущенном положении стоек шасси.
- 32.02 После взлета проконтролировать истинное положение стоек шасси.
- 32.03 На посадке убедитесь в выпущенном положении стоек шасси.
- 32.04 Сверить соответствие положения стоек шасси по табло "ШАССИ
ВЫПУСТИ" и по отсутствию звукового сигнала необходимости выпуска
шасси.
- 32.07 На посадке убедитесь в эффективности торможения колес.
- 32.09 1. Проверить положение выключателей. Учитывайте возможность
отсутствия управления передней стойки шасси на пробеге.
2. Убедиться в работоспособности ВП режима управления.
3. Убедиться в работоспособности РУ.

33. СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 33.03 (а) (б) Используйте вторую фару.

34. ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 34.01 Пилотирование выполняйте в ручном режиме.
- 34.12 Пилотирование в продольном канале выполняйте с повышенным
вниманием и контролируйте скорость.

35. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 35.01 (а)(б) Усиьте контроль за параметрами САРД в кабине.
- 35.02 При необходимости воспользоваться БКП-2-2-210.
- 35.03 По приборам САРД проверить давление в кабине.



49. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РУ19А-300

- 49.01 Учитывайте, что в полете при $t_{н. \text{возд.}} = -20^\circ\text{C}$ и ниже возможен незапуск двигателя РУ19А-300.
- 49.02 Визуально контролируйте открытие и закрытие створки входного устройства.
- 49.03(а) Усиьте контроль за параметрами работы двигателя РУ19А-300.
- 49.04 Контролируйте показания оборотов по указателю ТСА-15УМ, а ТВГ по указателю ТВГ-1.

52. СИСТЕМА ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ

- 52.01 Перед вылетом убедиться, что дверь надежно закрыта, контролируйте закрытие двери по положению ручки в горизонтальном положении.
- 52.02 Убедиться, что верхний аварийный люк надежно закрыт, раздел 3 РЛЭ, стр. 10.
- 52.03 Убедиться, что боковые аварийные люки надежно закрыты, ручки опломбированы. Контровочные штыри в аварийных люках сняты и установлены в гнезда, раздел 3 РЛЭ, стр. 9.
- 52.04 Убедиться в закрытии грузового люка, что закрыты боковые замки рамп, совпадают контрольные метки на вилках и крюках рамп, раздел 3 РЛЭ, стр. 9-10.

56 ФОНАРЬ, ОКНА

- 56.01 Отключить обогрев неисправного стекла.
- 56.02 Отключить обогрев неисправного стекла.
- 56.03 Убедитесь в закрытом положении форточки.
- 56.04 Убедитесь в закрытом положении форточки.



77. ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ

- 77.01 Устанавливайте режим работы двигателя по указателю положения рычагов топлива исправного двигателя и сравнивайте параметры их работы.
- 77.02 Усиьте контроль за параметрами работы двигателя.
- 77.03 Усиьте контроль за параметрами работы двигателя.

79. МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА

- 79.01 Поддерживайте температуру масла равной 70-80°C ручным управлением створкой маслорадиатора.
- 79.02 В полете контролируйте величину давления масла на входе в двигатель и срабатывание табло минимального остатка масла в маслобаке.
- 79.03 1. Убедитесь в нормальной работе системы АРТМ.
2. В полете усиьте контроль за температурой масла соответствующего двигателя.
- 79.04 Усиьте контроль за количеством масла в баке с отказавшей сигнализацией по масломеру.
- 79.05 Контролируйте температуру масла и величину виброперегрузок двигателя с неисправной сигнализацией.

132. ПОГРУЗОЧО-РАЗГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 132.02 Проконтролируйте застопоренное положение каретки тельфера.



ПРИЛОЖЕНИЕ 2

**ДЕЙСТВИЯ ИНЖЕНЕРНО-ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТАВА
ПРИ ПОДГОТОВКЕ ВС К ВЫЛЕТУ**

21. СИСТЕМА КОНДИЦИОНИРОВАНИЯ ВОЗДУХА

- | | |
|---------------|---|
| 21.01 | Отключить отбор воздуха от двигателя, установить флажок. |
| 21.02 | Проверить исправность ручного регулирования весовой подачи воздуха. |
| 21.03 | Отключить отказавшую СКВ, установить флажок. |
| 21.04 | Проверить исправность ручного регулирования температурой, установить флажок. |
| 21.05 | Отключить отказавшую СКВ, установить флажок. |
| 21.06 | Отключить отказавший кран.
Учитывайте возможное влияние распределения температур в г/к на характер перевозимого груза. |
| 21.07 | Отключить отбор воздуха от двигателя с отказавшим ТХ, установить флажок. |
| 21.08 | Отключить заслонку дополнительного обогрева, установить флажок |
| 21.09 | Проверить исправность ручного отключения заслонки дополнительного обогрева, установить флажок. |
| 21.10 | Установить флажок на отказавшем указателе УРВК.
Убедиться в исправной работе 2ТУЭ-1. |
| 21.11 | Отключить указатель 2ТУЭ-1 автоматом защиты, установить флажок. |
| 21.12 | Отключить указатель ТВ-1 автоматом защиты АЗС-2, установить флажок. |
| 21.13 (а) (б) | Проверить соответствие показаний УВПД высоте аэродрома (КПА), установить флажок на отказавшей стрелке или на УВПД. |
| 21.14 | Установить флажок на ВР-10, проверить исправность УВПД. |



24. СИСТЕМА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

- 24.01, 24.02 Убедитесь в работоспособности потребителей 36 В.
- 24.03–24.07 Убедитесь в нормальной работе каналов генерирования ГО лев. и ГО прав.
- 24.08 Проверку оборудования производите от ПО-750 в соответствии с РЛЭ.
- 24.09 Убедитесь в нормальной работе СТГ лев. (СТГ прав.).
- 24.11 Проверьте исправность электролампочки светосигнализатора.
- 24.13 (а) Убедитесь в нормальной работе источников 27В.
- 24.14 Убедитесь в нормальной работе каналов генерирования СТГ лев. (СТГ прав.).
- 24.15 На время стоянки самолета аккумулятор, который не отключается, вынуть из контейнера – перед вылетом аккумулятор установить в контейнер.
- 24.16, 24.18 Проверьте исправность электролампочек светосигнализаторов.
- 24.17 Запуск двигателей производите от РУ19-300.

25. БЫТОВОЕ И БОРТОВОЕ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 25.01 (а)(б) Убедиться в надежной фиксации кресла в положении, позволяющем выполнять пилотирование.
- 25.02 (а)(в) Убедиться в надежной фиксации кресла в положении, позволяющем выполнять функции штурмана.
- 25.04 1. Отключите кипятильник.
2. Установите флажок на неисправном кипятильнике.



27. СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ

- 27.03 Перед вылетом убедиться в нейтральном положении триммера элерона.
Установить флажок на лампу сигнализации нейтрального положения
триммера элерона.
- 27.07 Перед вылетом убедиться в нейтральном положении триммера РН.
Установить флажок на лампу сигнализации нейтрального положения
триммера РН.
- 27.10 Перед вылетом проверить работоспособность уборки-выпуска
закрылков.
Установить флажок на указатель закрылков УЗП-1.
- 27.11 Перед вылетом выполнить действия согласно ТУ выпуски 1, 2, 3;
ТК № 52 для системы стопорения стр. 164-167.

28. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

- 28.01 Произвести заправку топлива через заливные горловины.
- 28.02 Выключите соответствующий АЗС отказавшего насоса (п. 9175 или
п. 9176 или п. 9177 или п. 9178 на щите АЗС).
- 28.04 1. Выключите соответствующий АЗС отказавшего насоса. (п. 582 или
п. 643 на щите АЗС)
2. Группу баков I очереди не заправлять.
- 28.05 Выключите соответствующий АЗС отказавшего насоса (п. 9175 или
п. 9176 или п. 9177 или п. 9178 на щите АЗС).

29. ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ СИСТЕМА

- 29.01 Отключите насосную станцию выключателем "АВАР НАСОС СТАНЦИЯ"
на средней панели приборной доски летчиков.
- 29.05 Перед полетом проконтролируйте наличие гидрожидкости в баке
согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 53 по маслямерной линейке гидробака.



30. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА

- 30.01 Отключить электромеханизм МП-5 крана обогрева автоматом защиты АЗС-2. Установить флажок на автомат защиты.
- 30.02 Убедиться в работоспособности крана (эл. мех. МП-5) обогрева крыла и оперения.
- 30.03 Отключить электромеханизм МП-5 крана обогрева автоматом защиты АЗС-2. Установить флажок на автомат защиты.
- 30.04 Убедиться в работоспособности крана (эл. мех. МП-5) обогрева ВНА.
- 30.05 Отключить обогрев отказавшего стекла выключателем.
Установить флажок на выключателе.
- 30.06 Отключить сигнализатор EW-164.
Проверить работоспособность ручного включения ПОС крыла и оперения.
- 30.07 Отключить сигнализатор СО-4А.
Проверить работоспособность аварийного (ручного) включения ПОС винтов и коков.
- 30.08 Убедиться в работоспособности системы обогрева винтов и коков.
- 30.09 Отключить ВУО-1 автоматом защиты.
Установить флажок.
- 30.11 Убедиться в работоспособности крана (эл. мех. МП-5) обогрева РУ-19.

32. ШАССИ

- 32.01 Убедиться в исправности соответствия замков убранного и выпущенного положения стоек шасси после посадки.
- 32.02 При посадке убедиться в выпущенном положении стоек шасси по меткам.
- 32.03 Проверить исправность лампочек сигнализации положения стоек шасси.
- 32.04 Проверить исправность лампочек сигнализации положения стоек шасси.
- 32.07 Проверить работоспособность основного торможения.
- 32.08 Проверить работоспособность стояночного торможения. После заруливания на стоянку установить упорные колодки под колеса.



- 32.09 (а) (б) Проверить состояние лампочек сигнализации готовности и включения
(в) ВПУ и РУ.

33. СВЕТОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 33.02 Отключить фару выключателем ВНГ-15, установить флажок.
- 33.04 (а) Отключить верхний маяк автоматом защиты, установить флажок.
- 33 05 (б) Отключить нижний маяк автоматом защиты, установить флажок.
- 33.05 (а) Отключить БАНО автоматом защиты, установить флажок.

34. ПИЛОТАЖНО-НАВИГАЦИОННОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 34.02 Заклеить указатель АГ РЕЗЕРВ.
Отключить и установить вымпел.
Заклеить табло "ОТКАЗ АГ РЕЗ ЛЕВ И ПРАВ".
- 34.03 Заклеить указатель ЭУП-53.
Отключить ЭУП-53(ДА-30) и установить вымпел.
- 34.05 Заклеить указатель ГПК-52.
Отключить и установить вымпел.
- 34.06 Заклеить указатель задатчика курса ЗК-2.
- 34.07 Убедитесь, что переключатель "ОСН-ЗАП" находится в положении, при котором отсутствует светосигнализация "ЗАВАЛ ГА".
Заклеить светосигнализацию отказавшего ГА.
- 34.08 Заклеить указатель КИ-13.
- 34.09 Заклеить отказавший ТНВ-15.
- 34.12 Заклеить указатель УАП-24КР.
Отключить и установить вымпел.
- 34.14 Заклеить указатель скорости.
- 34.15 Заклеить указатель высоты.
- 34.16 Заклеить указатель высоты.



34.17 Заклеить указатель V_Y BAP-30.

34.18 Заклеить указатель V_Y VSI.

35. КИСЛОРОДНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

35.01(a) Заменить неисправный БКП-4-3-210 на БКП-2-2-210.

35.01(б) Произвести зарядку баллона блока БКП-4-3-210.

35.03 Заклеить табло и отключить сирену.

49. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ РУ19А-300

49.01 Осматривайте входное устройство с электромеханизмом МП-250Р при каждой предполетной подготовке в соответствии с ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 21.

49.02 Убедитесь в нормальном функционировании створки ВЗ двигателя РУ19А-300 перед каждым вылетом.

49.03 (а) (б) Убедитесь в работоспособности противопожарного крана.

52. СИСТЕМА ДВЕРИ, ЛЮКИ, СТВОРКИ

52.04 Убедитесь в закрытии г/люка (рампы): по закрытым боковым замкам по визуальным меткам на крюках, по закрытым пороховым замкам, по визуальным указателям снаружи самолета.

52.05 Убедитесь в отсутствии вторичных повреждений конструкции в гондоле.

56. ФОНАРЬ, ОКНА

56.03 Закройте и зафиксируйте неисправную форточку. Убедитесь в плотном прилегании ее по контуру.

56.04 Закройте и зафиксируйте неисправную форточку. Убедитесь в плотном прилегании ее по контуру.

77. ПРИБОРЫ КОНТРОЛЯ

77-03 Заклейте табло.



79. МАСЛЯНАЯ СИСТЕМА

- 79.01 Убедитесь в исправности ручного управления створкой маслорадиатора.
- 79.02 Перед полетом проверьте мерной линейкой количество масла в баке с отказавшим масломером согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК №7.
- 79.03 Убедитесь в исправности ручного управления створкой маслорадиатора.
- 79.04 1. Перед каждым полетом проверьте мерной линейкой количество масла в маслобаке с неисправной сигнализацией.
2. Заклейте светосигнализатор.
- 79.05 1. Убедитесь в отсутствии стружки на магнитной пробке лобового картера согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 8.
2. Выполните работы по осмотру маслофильтра лобового картера двигателя согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 12.
3. Заклейте табло.

110. РАДИОТЕХНИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ НАВИГАЦИИ

- 110.01 (а) Отключите отказавший АРК-15 (АРК-11). Установите вымпел.
- 110.01 (б) Отключите отказавшие АРК-15 (АРК-11). Установите вымпел.
- 110.02 (а) Отключите отказавший полукомплект "Курс МП-70" ("Курс МП-2"). Установите вымпел.
- 110.02 (б) Отключите оба полукомплекта "Курс МП-70" ("Курс МП-2"). Установите вымпел.
- 110.04 Отключите отказавший РМИ. Установите вымпел.
- 110.05 Отключите СД-75 (СД-67). Установите вымпел.
- 110.07 Отключите СО-72 (СОМ-64). Установите вымпел.
- 110.08 Отключите РЛС. Установите вымпел.



- 110.09 Отключите дисплей KMD-540 (A813-0409.5). Установите вымпел.
- 110.10 Отключите отказавший блок системы TCAS-94 (CAS-67A).
Установите вымпел.
- 110.11 (a) Отключите отказавший индикатор. Установите вымпел.
- 110.11 (б) Отключите индикаторы. Установите вымпелы.
- 110.12 Отключите GPS 155XL. (KLN 90B). Установите вымпел.

132. ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- 132.01 (a) 1. При отказе электросистемы лебедки БЛ-56 погрузку (выгрузку) продолжать ручным приводом.
2. Осмотрите бортовые электролебедки БЛ-56 и ее узлы, а также проверьте надежность заделки концов троса лебедки согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 42, 49.
- 132.02 1. При неисправной каретке тельфера зафиксировать ее к монорельсу при помощи рукоятки стопора (1500 кгс) или тормозного устройства (2000 кгс). Выполните действия согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 47, 49.
2. При отказе стопора каретки установите каретку в крайнее переднее положение, поднимите крюковую подвеску вверх до упора ручным приводом и натяните трос.
- 132.03 Осмотрите оборудование для погрузки несамоходных колесных грузов согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 46.
- 132.04 Осмотрите напольное устройство согласно ТУ выпуски 1, 2, 3; ТК № 48.
По возможности устраните неисправности и повреждения.

