ВВЕДЕНИЕ

В связи с установлением самолетам Ан-26, Ан-26Б, Ан-26Б-100 назначенного срока службы 50 лет, срока службы после последнего капитального ремонта 35 лет Изменением № 109 РО в Регламент технического обслуживания самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30, изд. 1997 г., с базовой периодичностью регламентных работ через каждые 300±30 ч. наработки планера вводятся следующие изменения:

1. В Раздел "Общие положения" частей 1, 2, 3 Регламента введен новый пункт 1.2.22.

   "1.2.22. После достижения суммарной массы доработок более ±0,5% от массы пустого самолета и при изменении центровки самолета более ±0,5% САХ выполните по инструкции 24.00.0000.703.000И взвешивание и определение центровки на предприятии (в организации), имеющим право взвешивать и центровать самолеты по инструкции (методикам) Разработчика самолета (или согласованным с Разработчиком самолета), а также вносить вновь полученные значения массы и центровки пустого самолета в формуляр самолета.

   Эксплуатант также обязан один раз в четыре года взвешивать и определять фактическую центровку самолета даже, если за это время не выполнялись доработки, ремонты, покраска и другие работы, требующие выполнения взвешивания и определения фактической центровки самолета (требования ICAO (DOC 9760).

   Значения массы и центровки самолета, полученные по результатам взвешивания, внесите в формуляр самолета и в бортовой журнал самолета с указанием номера акта (отчета) и даты взвешивания.

   Расчетные изменения массы и центровки, полученные вследствие выполнения последующих доработок, учитывайте в бортовом журнале самолета под записью массы и центровки из последнего акта о взвешивании.

   По окончании бортового журнала информацию об изменении весовых центровочных данных перенесите в новый журнал.

2. В подразделе "4.04. ПЛАНЕР" части 2 РО в тексте пункта 4.04.01.47, в колонке "Наименование объекта обслуживания и работы" в первой строке сверху исключен текст "Ан-24"

3. Изменения ввести заменой имеющихся в РО страниц, на прилагаемые к настоящему изменению

ПРИЛОЖЕНИЕ. Измененные листы –4 листа.

Примечание. При заявлении экипажа о попадании самолета в особые условия полета выпуск самолета в следующий рейс может быть осуществлен только после расшифровки данных бортового регистратора и выполнения, при необходимости, соответствующих работ.

I.2.I9.Смазка подвижных соединений и поверхностей трения производится согласно "Перечню узлов и деталей самолетов Ан-24, подлежащих периодической смазке" и дополнениям к нему по самолетам Ан-24Т /РТ/, Ан-26, Ан-26Б и Ан-30.

Контроль качества и полноты смазки осуществляет инженер ОТК.

I.2.20.На самолетах, прибывших в эксплуатационное предприятие ГА, из ремонтных заводов ГА, до выпуска их в рейс, выполняются работы согласно "Программе приемки самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 на ремонтных заводах гражданской авиации".

I.2.2I.На летний период эксплуатации / с июня по сентябрь включительно/ разрешается увеличить допуск на выполнение периодических форм ТО до ±60ч / вместо ±30ч / действующего РО.

Изм 109 РО

1.2.22. После достижения суммарной массы доработок более ± 0,5% от массы пустого самолета и при изменении центровки самолета более ± 0,5% САХ выполните взвешивание и определение центровки на предприятии (в организации), имеющим право взвешивать и центровать самолеты по инструкции 24.00.0000.703.000И Разработчика самолета, а также вносить вновь полученные значения массы и центровки пустого самолета в формуляр самолета.
Эксплуатант также обязан один раз в четыре года взвешивать и определять фактическую центровку самолета даже, если за это время не выполнялись доработки, ремонты, покраска и другие работы, требующие выполнения взвешивания и определения фактической центровки самолета (требования ICAO (DOC 9760)).
Значения массы и центровки самолета, полученные по результатам взвешивания, внесите в формуляр самолета и в бортовой журнал самолета с указанием номера акта (отчета) и даты взвешивания.
Расчетные изменения массы и центровки, полученные вследствие выполнения последующих доработок, учитывайте в бортовом журнале самолета под записью массы и центровки из последнего акта о взвешивании. По окончании бортового журнала информацию об изменении весовых центровочных данных перенесите в новый журнал.

Примечание. При заявлении экипажа о попадании самолета в особые условия полета выпуск самолета в следующий рейс может быть осуществлен только после расшифровки данных бортового регистратора и выполнения, при необходимости, соответствующих работ.

I.2.19.Смазка подвижных соединений и поверхностей трения производится согласно "Перечню узлов и деталей самолетов Ан-24, подлежащих периодической смазке" и дополнениям к нему по самолетам Ан-24Т /РТ/, Ан-26, Ан-26Б и Ан-30.

Контроль качества и полноты смазки осуществляет инженер ОТК.

I.2.20.На самолетах, прибывших в эксплуатационное предприятие ГА, из ремонтных заводов ГА, до выпуска их в рейс, выполняются работы согласно "Программе приемки самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 на ремонтных заводах гражданской авиации".

I.2.2I.На летний период эксплуатации / с июня по сентябрь включительно/ разрешается увеличить допуск на выполнение периодических форм ТО до ±60ч / вместо ±30ч / действующего РО.

Изм 109 РО

I.2.22. После достижения суммарной массы доработок более ± 0,5% от массы пустого самолета и при изменении центровки самолета более ± 0,5% САХ выполните взвешивание и определение центровки на предприятии (в организации), имеющим право взвешивать и центровать самолеты по инструкции 24.00.0000.703.000И Разработчика самолета, а также вносить вновь полученные значения массы и центровки пустого самолета в формуляр самолета.
Эксплуатант также обязан один раз в четыре года взвешивать и определять фактическую центровку самолета даже, если за это время не выполнялись доработки, ремонты, покраска и другие работы, требующие выполнения взвешивания и определения фактической центровки самолета (требования ICAO (DOC 9760)).
Значения массы и центровки самолета, полученные по результатам взвешивания, внесите в формуляр самолета и в бортовой журнал самолета с указанием номера акта (отчета) и даты взвешивания.
Расчетные изменения массы и центровки, полученные вследствие выполнения последующих доработок, учитывайте в бортовом журнале самолета под записью массы и центровки из последнего акта о взвешивании. По окончании бортового журнала информацию об изменении весовых центровочных данных перенесите в новый журнал.

Изм 109 РО

Пункт РО	Наименование объекта обслуживания и работы	Периодич. вып. часы нал.	Периодич. вып. календ. срок	Номер выпуска, ТК	Примечание
1	2	3	4	5	6
4.04.0I.47	На самолетах, имеющих срок службы более I5 лет, проверьте вихретоковым методом кронштейны навески монорельсов закрылков центроплана и СЧК. Убедитесь в отсутствии трещин.	300	-	7;I38	В случае замены кронштейна при капремонте или по неисправности проверку выполняйте после I5лет службы кронштейна.
4.04.0I.48	На самолетах, имеющих одношелевые закрылки центроплана, проверьте соответствие убранного и выпущенного положения по УЗП-I и красным меткам на боковых панелях мотогондол.	300	6	I0;I3	
4.04.0I.49	Смажьте подвижные соединения и поверхности трения согласно "Перечню узлов и деталей, подлежащих периодической смазке".	300	6	7;5,9	
	РАБОТЫ, ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ТОЛЬКО НА САМОЛЕТАХ АН-24				
4.04.0I.55	На самолетах Ан-24, имеющих 20000полетов и доработанных по бюллетеню № II25-ДК или по специальным решениям, осмотрите обшивку нижней передней панели центроплана между нервюрами № 4 и № 5 в зоне крепления концов накладок, установленных по чертежу 324-I0-543. Убедитесь в отсутствии трещин.	300	-	7;25	На самолетах, доработанных по бюл. № II13-ДМ, работу не выполняйте.
4.04.0I.56	На самолетах Ан-24, имеющих 25000полетов проверьте вихретоковым методом обшивку нижней панели СЧК между нервюрами № 7-8а от заднего лонжерона до стрингера № 6. Убедитесь в отсутствии трещин.	300	-	7;26	На самолетах, доработанных по бюл. № I300-ЕУ-Г, работу не выполняйте.

Примечание. При заявлении экипажа о попадании самолета в особые условия полета выпуск самолета в следующий рейс может быть осуществлен только после расшифровки данных бортового регистратора и выполнения, при необходимости, соответствующих работ.

I.2.I9.Смазка подвижных соединений и поверхностей трения производится согласно "Перечню узлов и деталей самолетов Ан-24, подлежащих периодической смазке" и дополнениям к нему по самолетам Ан-24Т /РТ/, Ан-26, Ан-26Б и Ан-30.

Контроль качества и полноты смазки осуществляет инженер ОТК.

I.2.20.На самолетах, прибывших в эксплуатационное предприятие ГА, из ремонтных заводов ГА, до выпуска их в рейс, выполняются работы согласно "Программе приемки самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 на ремонтных заводах гражданской авиации".

I.2.2I.На летний период эксплуатации / с июня по сентябрь включительно/ разрешается увеличить допуск на выполнение периодических форм ТО до ±60ч / вместо ±30ч / действующего РО.

Изм 109 РО

I.2.22. После достижения суммарной массы доработок более ± 0,5% от массы пустого самолета и при изменении центровки самолета более ± 0,5% САХ выполните взвешивание и определение центровки на предприятии (в организации), имеющим право взвешивать и центровать самолеты по инструкции 24.00.0000.703.000И Разработчика самолета, а также вносить вновь полученные значения массы и центровки пустого самолета в формуляр самолета.
Эксплуатант также обязан один раз в четыре года взвешивать и определять фактическую центровку самолета даже, если за это время не выполнялись доработки, ремонты, покраска и другие работы, требующие выполнения взвешивания и определения фактической центровки самолета (требования ICAO (DOC 9760)).
Значения массы и центровки самолета, полученные по результатам взвешивания, внесите в формуляр самолета и в бортовой журнал самолета с указанием номера акта (отчета) и даты взвешивания.
Расчетные изменения массы и центровки, полученные вследствие выполнения последующих доработок, учитывайте в бортовом журнале самолета под записью массы и центровки из последнего акта о взвешивании. По окончании бортового журнала информацию об изменении весовых центровочных данных перенесите в новый журнал.