ВВЕДЕНИЕ

В связи с введением пункта 1.2.21 по взвешиванию и центровке самолета в раздел 1 "Общие положения" и уточнением текста пункта 4.04.59 раздела 4 "Периодическое техническое обслуживание" в Регламент технического обслуживания самолетов Ан-24, Ан-26 вводятся следующие изменения:

Часть 1

Заменить нижеперечисленные страницы на прилагаемые с датой "Июнь 15/15":
ПДС, Стр. 1 (1-5)
1.00, Стр. 8 (1-18)

Часть 2

Заменить нижеперечисленные страницы на прилагаемые с датой "Июнь 15/15":
ПДС, Стр. 1 (2-5), 3 (2-7)
1.00, Стр. 8 (2-21)
4.04, Стр. 19 (2-83)

Часть 3

Заменить нижеперечисленные страницы на прилагаемые с датой "Июнь 15/15":
ПДС, Стр. 1 (3-5)
1.00, Стр. 8 (3-17)

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел, подраздел	Страница	Дата
Лист регистрации	1	Дек 10/90
изменении	2	Дек 10/90
Перечень действующих	1	Июнь 15/15
страниц	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
Содержание	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
Общие положения	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
	5	Дек 10/90
	6	Дек 10/90
	7	Дек 10/90
	8	Июнь 15/15
	9	Янв 20/07

Раздел, подраздел	Страница	Дата
Меры безопасности	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
3.01	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
	5	Дек 10/90
	6	Дек 10/90
	7	Дек 10/90
	8	Дек 10/90
	9	Дек 10/90
	10	Дек 10/90
	11	Дек 10/90
	12	Дек 10/90
	13	Дек 10/90
	14	Дек 10/90
	15	Дек 10/90

1.2.18. Специальное ТО выполняется после грубой посадки, полета с превышением допустимых эксплуатационных перегрузок, после воздействия на самолет атмосферного электрического разряда, попадания самолета в град, в штормовые условия на земле, по заявлениям экипажа. В остальных особых случаях объем и содержание работ ТО определяется решением комиссии под председательством начальника АТБ (главного инженера).

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 выполнении, в случае необходимости, соответствующих работ.

1.2.19. Смазка подвижных соединений и поверхностей трения производится согласно "Перечню узлов и деталей самолета Ан-24 и Ан-26, подлежащих периодической смазке (Приложение N 3) и дополнениями к нему по самолетам Ан-26 (Приложение N 4) и Ан-26Б (Приложение N 5), с использованием "Карт смазки узлов систем самолетов Ан-24 и Ан-26 (РИО МГА, 1976 г.)". Контроль качества и полноты смазки осуществляет инженер ОТК.

1.2.20. На самолетах, прибывших в АТБ 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".

1.2.21. 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.

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел, подраздел	Страница	Дата
Лист регистрации	1	Дек 10/90
изменении	2	Дек 10/90
Перечень действующих	1	Июнь 15/15
страниц	2	Дек 10/90
	3	Июнь 15/15
	4	Июль 20/08
	5	Дек 10/90
	6	Авг 20/08
	7	Дек 10/90
Содержание	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
Общие положения	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
	5	Дек 10/90
	6	Дек 10/90
	7	Дек 10/90
	8	Июнь 15/15
	9	Янв 20/07

Раздел, подраздел	Страница	Дата
Меры безопасности	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
4.01	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
4.02	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
	5	Дек 10/90
	6	Дек 10/90
	7	Дек 10/90
	8	Дек 10/90
	9	Дек 10/90
	10	Дек 10/90
	11	Дек 10/90

Раздел, подраздел	Страница	Дата
4.04	18	Дек 10/90
	19	Июнь 15/15
	20	Дек 10/90
	21	Дек 10/90
	22	Дек 10/90
	23	Дек 10/90
	24	Дек 10/90
	25	Дек 10/90
	26	Дек 10/90
	27	Дек 10/90
	28	Дек 10/90
	29	Дек 10/90
	30	Дек 10/90
	31	Дек 10/90
	32	Дек 10/90
	33	Дек 10/90
	34	Дек 10/90
	35	Дек 10/90
	36	Дек 10/90
	37	Дек 10/90
	38	Дек 10/90

Раздел, подраздел	Страница	Дата
4.04	39	Дек 10/90
	40	Дек 10/90
	41	Дек 10/90
	42	Дек 10/90
	43	Дек 10/90
	44	Дек 10/90
	45	Дек 10/90
	46	Дек 10/90
	47	Дек 10/90
	48	Дек 10/90
	49	Дек 10/90
	50	Дек 10/90
	51	Дек 10/90
	52	Дек 10/90
	53	Дек 10/90
	54	Дек 10/90
	55	Дек 10/90
	56	Дек 10/90
	57	Дек 10/90
	58	Дек 10/90

1.2.18. Специальное ТО выполняется после грубой посадки, полета с превышением допустимых эксплуатационных перегрузок, после воздействия на самолет атмосферного электрического разряда, попадания самолета в град, в штормовые условия на земле, по заявлениям экипажа.. В остальных особых случаях объем и содержание работ ТО определяется решением комиссии под председательством начальника АТБ (главного инженера).

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 выполнении, в случае необходимости, соответствующих работ.

1.2.19. Смазка подвижных соединений и поверхностей трения производится согласно "Перечню узлов и деталей самолета Ан-24 и Ан-26, подлежащих периодической смазке (Приложение N 3) и дополнениями к нему по самолетам Ан-26 (Приложение N 4) и Ан-26Б (Приложение N 5), с использованием "Карт смазки узлов систем самолетов Ан-24 и Ан-26 (РИО МГА, 1976 г.)". Контроль качества и полноты смазки осуществляет инженер ОТК.

1.2.20. На самолетах, прибывших в АТБ 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".

1.2.21. 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 запись массы и центровки из последнего акта о взвешивании.

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

ПУНКТ РО	НАИМЕНОВАНИЕ ОБЪЕКТА ОБСЛУЖИВАНИЯ И РАБОТЫ	ПЕРИОДИЧНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ		КОНТРОЛЬ	НОМЕР ВЫПУСКА, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ КАРТЫ	ПРИМЕЧАНИЕ
		ЧАСЫ НАЛЕТА	КАЛЕНДАРН. СРОК			
4.04.59	На самолетах, имеющих срок службы более 15 лет, проверьте вихретоковым методом кронштейны крепления монорельсов закрылков, центроплана и СЧК. Убедитесь в отсутствии трещин.	500	6	И	7, 138	1. В случае замены кронштейна при выполнении капитального ремонта или по неисправности, проверку выполняйте после 15 лет службы кронштейна. 2. На самолетах Ан-24, Ан-26 Кировоградской ГЛАУ работу выполняйте через каждые 450 ± 45 посадок.
4.04.60	Обработайте самолет противокоррозионными профилактическими составами.	1000	12	К	7, 9, 15; 36а	Работу выполняйте: - если в процессе ремонта самолет не подвергался дополнительной защите от коррозии; - при обнаружении на поверхности элементов конструкции планера коррозионных поражений или разрушения лакокрасочного покрытия;

ПЕРЕЧЕНЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ СТРАНИЦ

Раздел, подраздел	Страница	Дата
Лист регистрации изменении	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
Перечень действующих страниц	1	Июнь 15/15
	2	Июль 20/09
	3	Июль 20/09
	4	Дек 10/90
Содержание	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
Общие положения	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
	5	Дек 10/90
	6	Дек 10/90
	7	Дек 10/90
	8	Июнь 15/15
	9	Янв 20/07
Меры безопасности	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90

Раздел, подраздел	Страница	Дата
4.14	1	Дек 10/90
	2	Дек 10/90
	3	Дек 10/90
	4	Дек 10/90
	5	Дек 10/90
	6	Дек 10/90
	7	Дек 10/90
	8	Дек 10/90
	9	Дек 10/90
	10	Дек 10/90
	11	Дек 10/90
	12	Дек 10/90
	13	Дек 10/90
	14	Дек 10/90
	15	Дек 10/90
	16	Дек 10/90
	17	Дек 10/90
	18	Дек 10/90
	19	Дек 10/90

1.2.18. Специальное ТО выполняется после грубой посадки, полета с превышением допустимых эксплуатационных перегрузок, после воздействия на самолет атмосферного электрического разряда, попадания самолета в град, в штормовые условия на земле, по заявлению экипажа.. В остальных особых случаях объем и содержание работ ТО определяется решением комиссии под председательством начальника АТБ (главного инженера).

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 выполнении, в случае необходимости, соответствующих работ.

1.2.19. Смазка подвижных соединений и поверхностей трения производится согласно "Перечню узлов и деталей самолета Ан-24 и Ан-26, подлежащих периодической смазке (Приложение N 3) и дополнениями к нему по самолетам Ан-26 (Приложение N 4) и Ан-26Б (Приложение N 5), с использованием "Карт смазки узлов систем самолетов Ан-24 и Ан-26 (РИО МГА, 1976 г.)". Контроль качества и полноты смазки осуществляет инженер ОТК.

1.2.20. На самолетах, прибывших в АТБ 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".

1.2.21. 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.