

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ГУЭРАТ МГА
А. И. Соловьев
28 февраля 1983 г.

ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УКАЗАНИЯ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ НА САМОЛЕТАХ
Ан-24, Ан-26, Ан-30

Выпуски 1, 2, 3

РАБОТЫ ПО ВСТРЕЧЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТОЯНКИ И ВЫЛЕТА
ОБСЛУЖИВАНИЕ ПО ФОРМАМ Б, В, Г (ПЛАНЕР и СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ)



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1984

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ГУЭАТ МГА
В. Н. Кривошеев
27 декабря 1988 г.

ДОПОЛНЕНИЕ № 2
К «ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ УКАЗАНИЯМ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ НА САМОЛЕТАХ
Ан-24, Ан-26, Ан-30»

Выпуски 1, 2, 3

**РАБОТЫ ПО ВСТРЕЧЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТОЯНКИ И ВЫЛЕТА,
ОБСЛУЖИВАНИЕ ПО ФОРМАМ Б, В, Г (ПЛАНЕР И СИЛОВЫЕ УСТАНОВКИ)**



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1989

1. С. 8, колонка 1, строки 7, 8 сверху изложить в следующей редакции: «6. Убедившись, что тормозные колеса охладились, зайдите в кабину экипажа и включите стояночный тормоз».

2. С. 9, колонка 1, текст строк 1 и 5 сверху — изъять.

3. С. 11—24 заменить прилагаемыми.

4. С. 25, 27 колонка 2, после слов «...маслосмесь 4, 5», внести текст: «... или масла МН-7,5У (в зависимости от того, на каком масле эксплуатируется двигатель)».

5. С. 35—36, 43—44 заменить прилагаемыми.

6. С. 59, колонка 1, строки 1—3 снизу заменить текстом: «Промойте маслофильтр, не разбирая его, лобового картера в керосине волосяной кистью. Не допускается пользоваться ветошью, соскабливать грязь, а также продувать маслофильтр после промывки сжатым воздухом».

7. С. 62 графа «Инструмент и приспособления» дополнить «кисть волосяная».

8. С. 62 графа «Расходуемые материалы» дополнить: «керосин ТС-1 ГОСТ 10227—62».

9. С. 63—64 заменить прилагаемыми.

10. С. 88, колонка 2, строки 1—3 снизу изъять.

11. С. 89—90 заменить прилагаемыми.

12. С. 113 и 200, колонка 2, после строк 6 и 4 снизу соответственно дополнить текстом: «... на ее открытие».

13. С. 117 п. 3 — текст пункта изъять.

14. С. 137, колонка 1, после строки 6 сверху внести текст: «**Примечание:** Работы по осмотру блстера штурмана выполняйте только на тех самолетах Ан-26, на которых не выполнена доработка по бюллетеню 777-БУ».

15. С. 139—140 заменить прилагаемыми.

16. С. 144, колонка 1, строка 6 сверху слово «транспорт» заменить на «транспортера».

17. С. 182 и 184, колонка 1, после строки 2 сверху внести текст: «... а также сдвига крышки относительно обода колеса (по меткам)».

18. С. 182 и 184, колонка 2, текст строк 1—3 и 25—27 сверху соответственно изложить в редакции: «При повреждении шин, превышающих допуски, а также при сдвиге крышки относительно обода колеса — замените колесо, для чего:» и далее по тексту.

19. С. 200 графа 1, после подпункта 4.4 внести новый подпункт 4.5: «4.5. Осмотрите створки отсеков основных опор и упоры малых створок. Убедитесь в отсутствии повреждений, наличии резиновых накладок на малых створках». Контроль — Т.

20. С. 239—240 заменить прилагаемой.

21. С. 241, колонка 1, текст п. 4 изложить в следующей редакции: «Закройте сливные клапаны на нижних панелях фюзеляжа, отжимая и проворачивая клапан на 90° так, чтобы шлиц на торце клапана встал по направлению оси самолета. Убедитесь в надежности закрытия клапана».

22. С. 248, колонка 1 строки 1—3 сверху изложить в следующей редакции: «После запуска двигателей и команды КВС «ОТКЛЮЧИТЬ АЭРОДРОМНОЕ ПИТАНИЕ», авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «ЕСТЬ ОТКЛЮЧИТЬ АЭРОДРОМНОЕ ПИТАНИЕ», оставляет СПУ около самолета на земле, проходит к ШРАП, как указано...» и далее по тексту.

23. С. 267—268 заменить прилагаемой.

24. С. 145—146 заменить прилагаемой.

МИНИСТЕРСКО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

УТВЕРЖДАЮ
Начальник ГУЭРАТ МГА
А. И. Соловьев
25 февраля 1986 г.

ДОПОЛНЕНИЕ № 1
К «ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ УКАЗАНИЯМ
ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕГЛАМЕНТНЫХ РАБОТ
НА САМОЛЕТАХ Ан-24, Ан-26, Ан-30

Выпуски 1, 2, 3

РАБОТЫ ПО ВСТРЕЧЕ, ОБЕСПЕЧЕНИЮ СТОЯНКИ И ВЫЛЕТА
Обслуживание по формам Б, В, Г (Планер и силовые установки)»



МОСКВА «ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ» 1986

Сдано в набор 13.06.86. Подписано в печать 02.09.86. Формат 60×90¹/₁₆.
Бумага тип. Гарнитура литературная Высокая печать. Уч.-изд. л. 2,31.
Усл. печ. л. 2,25. Усл. кр.-отт. 2,25 Тираж 4530. Заказ 89. Изд. № 651. Бесплатно.
Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.
Тип. изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер., 5.

1. Стр. 4, п.7 изложить в следующей редакции:
«Качество выполнения работ контролируется должностными лицами, указанными в РТО в порядке, изложенном в ТК».
2. Стр. 5, разд. «Общие указания» дополнить в конце подразделом «Меры безопасности».
3. Стр. 7—8 изъять и заменить прилагаемыми.
4. Стр. 11—12 изъять и заменить прилагаемыми.
5. Стр. 14, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строка 13 сверху, выражение «через диспетчера АТБ» изъять (зачеркнуть).
6. Стр. 24, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строка 2 сверху слово «Проверьте» заменить на «Проверните».
7. Стр. 29, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» строки 5—7 снизу изъять (зачеркнуть).
8. Стр. 30, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» строки 1—2 снизу выражение «а также повреждения резьбы винта замка» — изъять (зачеркнуть).
9. Стр. 31, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)»; строки 6—8 сверху выражение «При наличии повреждения резьбы винта замка заменить замок» — изъять (зачеркнуть).
10. Стр. 37—38 изъять и заменить прилагаемыми.
11. Стр. 42, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 6 и 7 сверху слово «лопасти» заменить на «лопатки».
12. Стр. 47, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», п. 2, дополнить текстом:
«Убедитесь в наличии гаек крепления корпуса компрессора к лобовому картеру».
13. Стр. 63, в графе «Контроль» внести букву «Т».
14. Стр. 64, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 3—4 снизу текст «Зеленые светосигнализаторы «ВНА ЛЕВ ДВИГ.» и «ВНА ПРАВ. ДВИГ.» должны погаснуть» — исключить (зачеркнуть).

15. Стр. 64, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 9-11 снизу текст «через 5-10 с после установки переключателей должны загореться зеленые светосигнализаторы «ВНА ЛЕВ. ДВИГ.» и «ВНА ПРАВ. ДВИГ.» - исключить (зачеркнуть).

16. Стр. 64, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строка 7 сверху слово «клапана» заменить на «крана».

17. Стр. 71—72 изъять и заменить прилагаемыми.

18. Стр. 80, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», ввести пункт 3.2а:

«3.2а. Осмотрите уплотнительную прокладку пробки маслобака и убедитесь в отсутствии повреждений».

19. Стр. 80, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» против вновь введенного пункта 3.2а. ввести текст:

«Поврежденную прокладку замените».

20. Стр. 81, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», п. 1 дополнить текстом:

«Для осмотра входного канала и лопаток выньте морской болт крепления откидной металлической сетки воздухозаборника, поднимите сетку вверх и закрепите крючком за стенку шп. № 20».

21. Стр. 90 графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 1—2 сверху выражение «(в местах, доступных для осмотра)» — исключить (зачеркнуть).

22. Стр. 97—98 изъять и заменить прилагаемыми.

23. Стр. 100, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», подпункт 1.1 заменить текстом:

«1.1. Откройте капот двигателя, как указано в п. 1 ТК № 22 наст. вып.».

24. Стр. 101, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», ввести новый подпункт 1.12:

«1.12. Закройте капот, как указано в п. 13 ТК № 22 наст. вып.».

25. Стр. 103—104 изъять и заменить прилагаемыми.

26. Нумерацию пунктов на стр. 105 заменить соответственно на 4, 5 и 6.

27. Стр. 107, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», п. 2, изложить в следующей редакции:

«2. Осмотрите крышки люков на хвостовой части gondolы и обтекатель хвостовой части правого двигателя и убедитесь в плотности прилегания крышек люков».

28. Стр. 107, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» строки 5—6 сверху — изъять (зачеркнуть).

29. Стр. 113—114 изъять и заменить прилагаемыми.

30. Стр. 121—122 изъять и заменить прилагаемыми.

31. Стр. 138, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строка 9 сверху слово «углы» заменить на «узлы».

32. Стр. 131—132 изъять и заменить прилагаемыми.

33. Стр. 133, текст таблицы заменить следующим:

Диаметр болта, мм	Номер переходника
16	24-9020-165 без насадка
20	24-9020-220 с одним насадком
27	24-9020-230 с двумя насадками

34. Стр. 136, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)» строка 2 сверху; стр. 165, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 3 сверху, стр. 166, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строки 13 и 18 сверху, стр. 167, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 5 сверху, стр. 170, графа «Работы выполняемые при отклонениях от ТТ» строка 10 сверху, стр. 171, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 3 сверху, стр. 218, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ»

строка 14 снизу, стр. 219, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 12 снизу, стр. 220, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 12 снизу, стр. 223, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» строка 1 снизу, стр. 236, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ» строка 5 сверху, стр. 133, 136, 156, 172, 237 в графе «Расходные материалы» — выражение «смазка ЭРА» — изъять (зачеркнуть).

35. Стр. 140, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 1—2 снизу, выражение «Допускается обрыв не более четырех нитей и вспучивание прядей троса» заменить на «Не допускается обрыв более четырех нитей и вспучивание прядей троса».

36. Стр. 141—142 изъять и заменить прилагаемыми.

37. Стр. 147, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 2 и 3 сверху слово «рамки» заменить на «ролики».

38. Стр. 155, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», подпункт 7.7 дополнить:

«Нажмите на кнопку «СТОП» на пульте управления, выключите автомат защиты АЗ-1 и выключатель привода В1 на коробке управления».

39. Стр. 182, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строки 6—8 снизу изложить в следующей редакции:

«— расшплинтуйте, отверните гайку и снимите контровочный болт и шайбы».

40. Стр. 182, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 12 снизу слово «амортизатор» заменить на «фиксатор».

41. Стр. 183, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строки 11—14 снизу изложить в следующей редакции:

«— установите контровочный болт, шайбы, наверните гайку, затяните ее и зашплинтуйте».

42. Стр. 185, графа «Работы, выполняемые при от-

клонениях от ТТ», строки 3-5 сверху изложить в следующей редакции:

“- отверните гайку и выньте болт контровки колеса”.

43. Стр. 188, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», после строки 2 сверху внести текст: «— установите и затяните контровочный болт гайки колеса».

44. Стр. 190 и 199, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строки 9—11 снизу и 3—5 сверху соответственно изложить в следующей редакции:

Примечание. На самолетах Ан-24 со штыревым замком открытия левой передней створки заведите руку..., далее по тексту.

45. Стр. 198, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», текст подпункта 2.2 изложить в следующей редакции:

«2.2. На самолетах Ан-24 со штыревым замком открытия левой передней створки убедитесь в отсутствии отворачивания (по резьбе) колпачка этого замка».

46. Стр. 199, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», подпункт 4.1 дополнить: «Убедитесь в отсутствии трещин рычагов крепления цилиндров уборки—выпуска на траверсах основных опор».

47. Стр. 233, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строка 1 сверху выражение «—5 °С» заменить на «+5 °С».

48. Стр. 235, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», подпункт 4.9 изложить в следующей редакции:

“4.9. Законтрите ручку тарелки сливного клапана при помощи булавки или пружинного фиксатора”.

49. Стр. 240, графа «Содержание операции и технического требования (ТТ)», п. 2 - изъять (зачеркнуть).

50. Стр. 243, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», пункт 1 изложить в следующей редакции:

«1. В осенне-зимний период осмотрите соты масло-радиаторов и воздухо-воздушных радиаторов и убедитесь в отсутствии снега и льда».

51. Стр. 243, графа «Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ», строка 2 сверху слово «маслорадиатора» заменить на «радиаторов».

52. Стр. 244, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», п. 2 изложить в следующей редакции:

«2. Замените подголовники пассажирских кресел и рабочие чехлы на креслах пилотов».

Примечание. Работу выполняйте по завершению летного дня и смене экипажа».

53. Стр. 247—248 изъять и заменить прилагаемыми.

54. Стр. 246, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 9—10 снизу выражение «и обтекателя редуктора гидропривода ramпы» — изъять (зачеркнуть).

55. Стр. 267, графа «Содержание операции и технические требования (ТТ)», строки 1—2 сверху выражение «и на обтекателе гидропривода ramпы» изъять (зачеркнуть).

МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Перед началом осмотра самолета и выполнением регламентных работ необходимо принять все меры безопасности, исключающие разрядку статического электричества самолета через людей, самопроизвольное включение электроагрегатов, пожар на самолете и травмирование людей.

Для этого выполните следующие работы:

- установите упорные колодки под колеса основных опор;
- заземлите самолет тросом заземления;
- все АЗС, выключатели потребителей и источников электроэнергии установите в положение «ВЫКЛЮЧЕНО».

2. Для обеспечения пожарной безопасности при ТО самолета необходимо:

2.1. Обесточить самолет и установить предупредительные вымпелы «НЕ ВКЛЮЧАТЬ» на выключатели аккумуляторов и выключатели включения на бортовую сеть аэродромных источников электроэнергии при:

2.1.1. демонтаже (монтаже) электроагрегатов, не имеющих выключателей системы;

2.1.2. демонтажных и монтажных работах в электросети;

2.1.3. отыскании и устранении неисправностей в электросети;

2.1.4. замене в электросетях коммутационных аппаратов;

2.1.5. осмотре внутреннего монтажа распределительных устройств, панелей, электрощитков, пультов;

2.1.6. выполнении работ, связанных с применением огнеопасных жидкостей (бензин, керосин, растворители, краски и др.);

2.1.7. наличии паров огнеопасных жидкостей на самолете;

2.1.8. устранении неисправностей в бортовой кислородной системе (негерметичности, замене элементов и агрегатов системы).

2.2. Установить в положение «ВЫКЛЮЧЕНО» все выключатели и АЗС системы, электроагрегаты которой подлежат демонтажу, и установить на эти выключатели и АЗС предупредительные вымпелы «НЕ ВКЛЮЧАТЬ» на все время отсутствия на борту снятых агрегатов.

3. Переносные электролампы, применяемые для осмотра, должны быть исправными, иметь предохранительные сетки и не давать искрения при их включении. Шнур должен быть в резиновом кожухе.

4. Неисправное аэродромное оборудование применять при выполнении работ категорически запрещается.

5. При выполнении работ запрещается:

5.1. Прислоняться к обшивке самолета стремянки и другое аэродромное оборудование, не обшитое мягким материалом.

5.2. Ходить по обшивке самолета без специальной чистой мягкой обуви (обувь должна быть очищена от грязи, пыли, масла, керосина и т. п.).

5.3. Размещать инструмент, детали и агрегаты непосредственно на обшивке самолета.

5.4. Выполнять работы грязным инструментом, имеющим следы масла, жировых веществ, а также замасленными руками.

ЛИСТ РЕГИСТРАЦИИ ИЗМЕНЕНИЙ

Номер изме- нений	Номер страницы			Номер и дата документа о внесении изменений	Подпись и дата внесения изменений
	измененной	новой	изъятой		
1	Приложение	Ук. МГА	№23.17-3 от 9.07.89.- 01.07.89.	[Подпись]	
Ук. МГА	№23.17-9к от 13.10.89г.	13.10.89г.	1989г.	[Подпись] 22.01.90г.	
Дополнение	№2 от 27.12.1988г.	27.12.1988г.		[Подпись] 24.01.90г.	

ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ

1. Все работы (операции), перечисленные в настоящих Технологических указаниях, выполняются авиаспециалистами, допущенными к техническому обслуживанию самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 и сдавшими зачеты по данным технологическим указаниям.

2. При выполнении операции используйте указанные в технологических картах исправный и маркированный инструмент, приспособления и контрольно-измерительную аппаратуру, прошедшую метрологическую поверку в установленные сроки.

3. Перед началом и после окончания работ проверьте наличие всего инструмента, чтобы не оставить его в самолете.

4. Гайки и винты затягивайте равномерно по контуру фланца (крышки) во взаимно противоположном порядке.

5. Контровку проволокой производите так, чтобы ее натяжение предотвращало отворачивание гаек, винтов и т. д.

6. Запрещается:

- применять дополнительные рычаги при заворачивании гаек, болтов и винтов;
- срывать шплинты, контрвочную проволоку или отгибать усики замков, проворачивая винты или гайки;
- повторно использовать шплинты, контрвочную проволоку, пластинчатые замки и пружинные шайбы.

8. Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30 состоят из следующих выпусков:

— 1, 2, 3. Работы по встрече, обеспечению стоянки и вылета. Обслуживание по формам Б, В, Г. Планер и силовые установки.

— 5. Предварительные и заключительные работы периодических форм технического обслуживания.

— 6, часть 1. Силовая установка.

— 6, часть 2. Вспомогательная силовая установка.

— 7. Планер.

— 8, 9. Управление самолетом и двигателями. Закрылки.

— 10. Гидросистема.

— 11. Шасси.

— 12, 13. Высотная и противообледенительная система.

— 15. Аварийно-спасательное оборудование.

— 16, 17. Санузлы и водяная система. Бытовое оборудование.

— 18, части 1, 2, 3. Электрооборудование.

— 19, части 1, 2, 3. Радиооборудование.

— 20, части 1, 2, 3. Приборное оборудование.

— 21, части 1, 2, 3. Самописцы.

— 22, части 1, 2, 3. Пожарное оборудование.

— 23, части 1, 2, 3. Кислородное оборудование.

— 24, часть 1. Замена основного двигателя.

— 24, часть 2. Замена двигателя РУ19А-300.

— 24, часть 3. Замена основного двигателя (АиРЭО).

— 25, часть 1. Замена агрегатов силовой установки, двигателя РУ19А-300 и турбогенераторной установки.

— 25, часть 2. Замена агрегатов планера.

— 26. Текущий ремонт самолета.

— 27. Дополнительные работы.

9. При указаниях на конструктивные изменения самолета Ан-24 в тексте технологических карт дается ссылка на серию производства ведущего завода, а в скобках — на серию ведомого завода. Если серия ведомого завода не указана, то значит изменения введены с первой серии.

10. При выявлении неисправностей и отказов материальной части рекомендуется пользоваться сборником

«Перечень характерных неисправностей основных систем самолета Ан-24 и рекомендации ИТС по их поиску и устранению».

11. При проведении демонтажно-монтажных и промывочных работ на силовых установках, шасси, топливной и гидравлической системах обесточьте самолет и повесьте в кабине экипажа и около разъемов аэродромного питания таблички с надписью «Идут работы, под ток не включать».

12. Если производилось рассоединение разъемов топливной, масляной и гидравлической систем (снятие фильтров, трубопроводов, агрегатов), после окончания монтажа проверьте герметичность разъемов под рабочим давлением.

13. После выполнения демонтажно-монтажных работ на шасси, системах управления самолетом и двигателями проверьте их работоспособность и сделайте запись в карте-наряде.

14. После выполнения работ по регулировке агрегатов сделайте запись в паспортах на агрегаты с указанием выполненных регулировок.

15. После выхода настоящих Технологических указаний «Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30», вып. 1, 2, 3, «Работы по встрече, обеспечению стоянки и вылета. Обслуживание по формам А и Б» и дополнение № 1 к ним считать утратившими силу.

(См. доп. № 1)

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	На страницах 6—11	
Пункты РО 1.01.01—1.01.10	Прием самолета на место стоянки, установка упорных колодок и заглушек, подключение электрической аэродромной установки	Трудоемкость — 0,6 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Примите самолет на место стоянки, для чего: 1.1. Подготовьте место для стоянки самолета. Наличие посторонних предметов на месте стоянки не допускается. 1.2. Встретьте самолет и укажите экипажу, как его поставить на место стоянки: — днем — при помощи сигнальных жезлов; — ночью — при помощи фонарей. Заруливание самолета на стоянку должно производиться в соответствии с разметкой мест стоянки аэропорта. Наличие посторонних предметов на пути руления самолета не допускается. Минимальное безопасное расстояние между самолетами по размаху их крыльев должно быть 5—7* м. Расстояние между самолетами, установленными в два ряда, должно составлять не менее полутора размахов крыльев, т. е. около 45* м. Сигнальные жезлы должны соответствовать требованиям аэродромной службы (см. приложение № 5 к НПП ГА-78). При подаче сигналов авиатехник, встречающий самолет, должен стоять в поле зрения командира воздушного судна на расстоянии 10—15* м от места стоянки. * Здесь и далее величина справочная, инструментальному контролю не подлежит.		Уберите с места стоянки самолета посторонние предметы на безопасное расстояние. В случае появления препятствия дайте сигнал экипажу о прекращении руления самолета.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Подаваемые сигналы должны соответствовать сигналам, приведенным в прил. 1.6 к НТЭРАТ ГА-93. 2. Определите на слух характер работы двигателей перед их остановом. Двигатели должны работать ровно. Не допускаются посторонние шумы и дымление из удлинительных труб. 3. Убедитесь в отсутствии подтекания жидкости из дренажей агрегатов двигателей. 4. Убедитесь, что токоосъемники на основных стойках шасси касаются аэродинамического покрытия или земли. Токоосъемники не должны быть обломаны или стерты.	В случае отклонений от нормальной работы двигателя опробуйте и выясните их причину. При обнаружении течи жидкости из дренажей агрегатов после останова двигателей откройте боковые крышки капота. Устраните причину течи. Закройте боковые крышки капота. Если токоосъемники обломаны или стерты и имеют плохой контакт с землей, замените их. Перед заменой токоосъемника снимите статический заряд с корпуса самолета (работу выполняет специалист по АПРЭО). Для этого необходимо иметь трос Ø 3 мм и длиной 1,5—2,0 м. На концах троса должны быть припаяны штыри. Один конец троса со штырем вставьте в землю или в гнездо в бетоне, а вторым концом со штырем, заделанным в резиновую втулку (шланг), коснитесь корпуса самолета.	Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. После останова двигателей установите по две упорные колодки спереди и сзади внешних колес основных опор самолета.	При наличии снега или льда в местах установки колодок удалите их. Замените неисправные упорные колодки исправными. Неисправные колодки сдайте в ремонт.	Т
Места установки колодок должны быть очищены от льда и снега. Упорные колодки должны соответствовать типу самолета и иметь острые шипы, а также прикрепленные к ним тросы с рукоятками длиной не менее 1,5 м для удаления колодок из-под колес.		
6. Убедитесь, что колеса тормозные охладились, зайдите в кабину экипажа и включите стояночный тормоз. (Доп. 2).	Если кнопка стояночного торможения находится в утопленном положении, нажмите на обе педали с места командира воздушного судна, вытяните кнопку и отпустите педали.	Т
При включенном стояночном тормозе кнопка стояночного торможения должна находиться в вытянутом положении.		
7. Заземлите самолет тросом заземления, для чего:		Т
7.1. Откройте лючок в хвостовой части фюзеляжа или в гребне (на самолетах до сер. 28-01 (11-01)).		
7.2. Размотайте трос заземления на необходимую длину и воткните штырь троса в колодец заземления аэродромного покрытия или в землю.		
8. При стоянке более 2 ч, а при дожде, снегопаде, метели, тумане, пыльной буре независимо от продолжительности стоянки установите заглушки на присоски полного и статического давлений, датчики РИО и защитный колпачок на ДУА.	При разрушении троса заземления разрешается замена его стальным канатиком (тросом) такого же диаметра. Перед установкой канатика (троса) пропитайте его водостойкой смазкой ПВК.	Т
Заглушки и колпачок должны иметь красные сигнальные флажки.		

К РО самолетов
Ая-24, Ая-26, Ая-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
9. При стоянке продолжительностью более 2 ч (при дожде, снегопаде, метели, тумане, пыльной буре — независимо от продолжительности стоянки): 9.1. Установите на самолет заглушки и чехлы: — на дренажи топливной системы; — на дренажи вакуумных клапанов;	Заглушки с механическими повреждениями (трещинами, вмятинами, отклонением войлока и т. д.) отправьте в ремонт, заменив их исправными.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Доп. 2 9.2. Установите на силовых установках заглушки: — на воздухозаборники; — на воздухо-воздушные радиаторы; — на туннели маслорадиаторов; — на обдув генераторов ГО-16 и СТГ-18; — на удлинительные трубы; — на обдув туннелей горячих частей двигателей. 9.3. Установите на РУ19А-300 заглушки: — на обтекатель реактивного сопла; — на трубу подвода воздуха к генератору ГС-24Б; — на утепленный воздухозаборник; — на воздухозаборник подвода воздуха в подкапотное пространство; — на коллектор стравливания воздуха из разгрузочной полости; — на трубу отвода воздуха из центробежного суфлера, а также флажок на фиксатор ленты перепуска воздуха двигателя РУ19А-300. 9.4. Установите на ТГ-16 заглушку на выхлопную трубу. Заглушки в проемы должны входить плотно, без зазоров, для исключения попадания, особенно в каналы воздухозаборников, маслорадиаторов, снега, воды, пыли. Донышки всех заглушек должны быть окрашены в красный цвет и иметь красные сигнальные флажки. Заглушки должны быть чистыми и не иметь механических повреждений. Заглушки на удлинительные трубы двигателей Ан-24, обтекатель реактивного сопла РУ19А-300 и выхлопную трубу ТГ-16 устанавливайте не ранее чем через 15 мин после останова двигателей и ВСУ. Скорость ветра берите по данным метеослужбы аэропорта.	При отсутствии флажка на заглушке установите его.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
13. Слейте воду из бака для воды в бак унитаза на самолетах Ан-24, Ан-30. При помощи ассенизационной машины опорожните и промойте бак унитаза и его фильтр. На самолетах Ан-24 типа «САЛОН» и на самолетах Ан-26, Ан-30 слийте воду из электрокипятильников и электротермосов. Кроме того, на самолетах Ан-26 слийте воду из бака для слива воды, установленного под электрокипятильником. При нажатии на педаль крана умывальника вода не должна поступать в умывальник. Примечание. Работу выполняйте в конце летного дня, а при отрицательной температуре воздуха — при стоянке самолета более 1 ч, а также по требованию экипажа. 14. На самолетах Ан-26 выполните следующие работы: 14.1. Снимите унитаз с подставки, отвернув барашковые гайки. 14.2. Вынесите унитаз из самолета и опорожните его содержимое в ассенизационную машину. 14.3. Промойте унитаз технической водой. 14.4. Залейте в унитаз 2 л химжидкости СТ-2. Примечания: 1. Работу выполняйте в конце летного дня. 2. При отрицательных температурах наружного воздуха заправку унитаза химжидкостью производите непосредственно перед вылетом самолета. 14.5. Занесите унитаз в самолет и установите его на подставку, завернув барашковые гайки.		нологической карте № 3, вып. 16, 17.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Сигнальные жезлы; фонарь с цветным стеклом; упорные колодки 1760А-1-570 или 1760А-1-170; отвертка слесарно-монтажная ГОСТ 17199—71; комплект заглушек самолета; аэродромный источник электроэнергии.	Ветошь обтирочная ГОСТ 5354—79; химжидкость СТ-2.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	На страницах 12—18	
Пункт РО 1.01.11	Буксировка самолета на место стоянки (технического обслуживания)	Трудоемкость 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ			
1. Буксировка самолета с перрона на место стоянки (технического обслуживания) или в ангар производится в соответствии со схемой движения самолетов и транспорта в аэропорту строго по разметке, имеющейся на рулежных дорожках и стоянках.			Т
2. Буксировка самолета должна производиться носом вперед при помощи буксировочного водила. При необходимости допускается буксировка самолета хвостом вперед. При этом к передней опоре присоединяется буксировочное водило, затем к ушкам на амортистойках основных опор — буксировочный трос. При буксировке хвостом вперед следить за тем, чтобы буксировочный трос не попадал под колеса и не касался покрышек.			Т
3. К буксировке самолета допускаются авиатехники приказом начальника АТБ, а водители тягача — приказом руководителя предприятия. Решение о буксировке самолета принимает начальник (инженер) смены, он же назначает авиатехника, ответственного за буксировку, и подчиненный ему состав бригады.			Т
4. Перед буксировкой самолета авиатехник, ответственный за нее, проводит инструктаж с членами бригады, распределяет обязанности между ними и расставляет их по местам.			Т
5. Запрещается буксировать самолет с зачехленным фонарем кабины экипажа и водилом, не входящим в состав средств наземного оборудования (СНО) самолета данного типа или имеющим повреждения.			Т
6. Перед началом буксировки убедиться в наличии запасных контрольных болтов к водилу.			Т
7. Буксировка самолета должна производиться без рывков, резких остановок и крутых поворотов. Начало и прекращение движения тягача производится плавно.			Т
8. Запрещается строгать самолет с места, раскачивая его тягачом.			Т
9. Буксировка начинается только по команде авиатехника, ответственного за нее.			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
10. Тягачи, используемые для буксировки, должны быть оборудованы средствами радиосвязи (или СПУ). Габаритные и проблесковые огни тягача должны включаться независимо от времени суток. 11. При буксировке самолета носом вперед или при помощи водила: 11.1. На место стоянки (технического обслуживания) буксировку производит бригада в составе одного человека и одного члена экипажа, или двух человек без экипажа. 11.2. В ангар буксировку производит бригада из четырех человек, при этом: 11.2.1. Авиатехник, ответственный за буксировку, находится впереди слева на расстоянии 10—15 м от самолета, а после начала буксировки занимает место в будке тягача. 11.2.2. Два человека находятся у концевых обтекателей крыла. 11.2.3. Один человек находится в кабине буксируемого самолета.		Т
II. ПОДГОТОВКА К БУКСИРОВКЕ 1. Перед буксировкой ответственный за нее обязан: проверить, соответствует ли норме осадка стоек шасси и обжатие колес; убедиться, что от самолета отключен аэродромный источник электроэнергии и убрано все наземное оборудование; убедиться в исправности заземления на основных опорах самолета; убедиться, что трос заземления в хвостовой части фюзеляжа убран и закреплен; убедиться, что на пути буксировки нет препятствий; открыть лючок СПУ на левом борту самолета и подключить кабель СПУ-7. 2. Перед буксировкой авиатехник (пилот), находящийся в кабине самолета, обязан: включить питание бортовой сети самолета от аккумуляторов; включить АЗС «АВАР. ТОРМОЖ. КОЛЕС», «АВАР. НАСОСН. СТАНЦИЯ», «ПО-750», «КОЛ-ВО ГИДРОСМЕСИ», «СПУ-7», «АНО»; на абонентском щитке левого пилота перевести переключатель «СПУ-РАДИО» в положение «СПУ»;		Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
занять место левого пилота и проверить наличие необходимого количества гидросмеси в гидробаке; по показанию манометров «ДАВЛ. В ОСНОВ. СИСТЕМЕ» и «ДАВЛЕНИЕ В ГИДРОАККУМ» проверить давление в гидросистеме, как указано в ТК № 16 вып. 11 «Шасси». Давление должно быть не менее 11 МПа (110 кгс/см²). При необходимости создать требуемое давление в гидросистеме; убедиться в исправности аварийной системы торможения; убедиться, что переключатель «РУЛЕНИЕ-ПОСАДКА» находится в положении «ВЫКЛ»; убедиться, что стояночный тормоз находится в положении «ЗАТОРМОЖЕНО» (без команды стояночный тормоз не выключать); открыть форточку; проверить наличие двусторонней связи по СПУ между водителем тягача и кабиной пилота; запросить у диспетчера по рулению разрешение на буксировку; при буксировке в темное время суток или видимости менее 2 км включить аэронавигационные огни; доложить авиатехнику, ответственному за буксировку, о готовности к буксировке. III. БУКСИРОВКА САМОЛЕТА НА МЕСТО СТОЯНКИ (ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ) ИЛИ В АНГАР 1. Ответственный за буксировку обязан убедиться, что вся подготовка к буксировке выполнена и члены буксировочной бригады заняли свои рабочие места, после чего подать команду: «На буксир» и руководить подъездом тягача. По этой команде водитель тягача отвечает: «Есть на буксир» и подает водило к самолету на расстояние не ближе 10 м от самолета. Ответственный за буксировку отсоединяет водило от тягача и присоединяет его к передней опоре самолета. При подходе тягача на расстояние, обеспечивающее возможность сцепления буксировочного приспособ-			

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
собления с крюком тягача, ответственный за буксировку подает команду: «Стоп». После команды водитель отвечает: «Есть стоп», немедленно прекращает движение тягача и ставит его на тормоз. Ответственный за буксировку соединяет буксирочное водило с крюком тягача и законтривает крюк тягача.		T
2. Водитель тягача дает команду находящемуся в кабине: «Приготовиться к буксировке. Проверить работу тормозных систем». Находящийся в кабине после проверки отвечает: «Есть приготовиться к буксировке. Давление в тормозных системах и работа тормозов проверены». После получения ответа из кабины самолета ответственный за буксировку убирает колодки из-под колес всех опор и занимает место на буксире у кабины водителя тягача.		T
3. Находящемуся в кабине водитель тягача говорит по СПУ: «Подготовиться к буксировке». Находящийся в кабине, отпустив стояночный тормоз, сообщает: «К буксировке готов. Стояночный тормоз опущен».		
Примечание. При буксировке самолетов трактором «Беларусь», не оборудованным СПУ, передача команд осуществляется по радиостанции «Ромашка».		
4. Ответственный за буксировку подает команду: «Вперед (назад)» в зависимости от положения самолета и направления движения, показывая рукой, а в темное время суток — фонарем в сторону буксировки, предварительно убедившись в ее возможности. Водитель тягача отвечает: «Есть вперед (назад)». Подает звуковой сигнал, плавно начинает движение в заданном направлении. Во избежание появления большой нагрузки на переднюю опору следует выбирать такое первоначальное направление движения, которое составляло бы с продольной осью самолета угол не более 20°. В таком же направлении должны устанавливаться тягач и водило.		
5. В процессе буксировки водитель следит за отсутствием препятствий и людей на пути движения самолета, а ответственный за буксировку — за исправностью водила и контрольных болтов. Расстояние между консолями крыла буксируемого самолета и различными препятствиями должно быть не менее 3 м.	В случае среза контрольного болта буксировку немедленно прекратите.	T
6. При необходимости остановить самолет, в случае возникновения препятствия на пути движения или поломки водила, по команде с земли, находящийся		T

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
в кабине авиатехник должен плавно затормозить колеса опор самолета, а водитель — плавно остановить тягач. Торможение колес опор самолета следует применять в случае крайней необходимости: замедления движения, среза болта, наезда на препятствие или по команде «Стоп», подаваемой с земли. Примечание. Команда «остановить самолет» может быть подана любым работником ГА, который первым заметил опасность, угрожающую самолету. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. РАЗВОРАЧИВАТЬ САМОЛЕТ НА МЕСТЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ОДНОЙ ОСНОВНОЙ ОПОРЫ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. 7. Скорость буксировки должна быть не более 10 км/ч, а при видимости менее 2 км — не более 5 км/ч. 8. Для прекращения движения буксируемого самолета сначала останавливать тягач и по мере его остановки тормозить колеса опор самолета. 9. После остановки самолета установить упорные колодки (по одной колодке под колеса каждой основной опоры. Под колеса одной опоры колодка устанавливается спереди, а на другой — сзади). 10. Для изменения направления движения самолета и при установке на стоянку, ответственный за буксировку подает команду: «Разворачиваться влево (вправо). Стоп». Команды дублируются установленными сигналами (см. приложение 6 к НТЭРАТ ГА—83). Разворот необходимо производить плавно. При развороте самолета — следите, чтобы угол поворота передней опоры относительно продольной оси самолета не превышал 35°. 11. Перед окончанием буксировки самолета (перед установкой на стоянку) ответственный за буксировку указывает водителю место установки самолета и подает команду: «Стоп». Водитель тягача отвечает: «Есть стоп», плавно останавливает тягач и ставит его на тормоз. 12. После остановки самолета ответственный за буксировку дает команду: «Включить тормоза». Находящийся в кабине ставит самолет на стояночный тормоз и отвечает: «Тормоза включены».		Т Т Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
13. Ответственный за буксировку устанавливает колодки под колеса основных опор самолета, отсоединяет буксировочное водило от тягача и от передней опоры и проверяет, не страгивается ли самолет с места. 14. Ответственный за буксировку отсоединяет кабель СПУ-7, закрывает лючок СПУ и подает команду водителю буксира: «Тягачу отойти от самолета». Водитель тягача отвечает: «Есть отойти от самолета». Подает звуковой сигнал и отъезжает от самолета под руководством ответственного за буксировку на расстояние 10 м от самолета. После отъезда тягача на расстояние 10 м от самолета ответственный за буксировку подсоединяет к нему буксировочное водило и дает команду на отъезд тягача. IV. ОСОБЕННОСТИ БУКСИРОВКИ САМОЛЕТА В ЗИМНИЙ ПЕРИОД 1. Ответственный за буксировку должен убедиться, что колеса опор самолета не примерзли к грунту или бетону. 2. Начальник (инженер) смены АТБ перед началом буксировки самолета в сложных метеоусловиях (гололед, сильный ветер) должен получить информацию от аэродромных служб о состоянии РД и перрона и принять решение о возможности буксировки. Особое внимание следует обращать на случаи гололеда и снежных заносов. 3. Перед буксировкой самолета в сложных метеоусловиях начальник (инженер) смены АТБ должен предупредить буксировочную бригаду о соблюдении повышенных мер предосторожности, особенностях выполнения работ в данных условиях	В случае примерзания колес опор самолета к грунту или бетону их следует перед буксировкой отогреть горячим воздухом. При необходимости следует удалить снег и лед с места установки колодок. Температура воздуха на выходе из рукава подогревателя должна быть не более 80 °С.	Т Т И

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
погоды, проявлении осмотрительности в оценке обстановки при буксировке или проводить буксировку лично, участвуя. 4. При буксировке самолета в гололед: в хвостовой части кузова тягача должен находиться комплект колодок буксируемого самолета; в кузове тягача должны находиться также лопаты и песок, которые, при необходимости, должны использоваться для устранения пробуксовки тягача в момент трагивания с места; Скорость буксировки не должна превышать 5 км/час. V. ОСОБЕННОСТИ БУКСИРОВКИ САМОЛЕТА В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК 1. В темное время суток у каждого из членов буксировочной бригады должны быть фонарики. Состав буксировочной бригады — такой же, как и при буксировке в светлое время. 2. Путь буксировки самолета должен быть хорошо освещен. 3. На самолете должны быть включены аэронавигационные огни. Все остальные источники света должны быть выключены. 4. Все команды должны дублироваться световыми сигналами. 5. Буксировка самолета должна производиться на скорости не более 5 км/ч.			Т Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Водило 24-9103-700; упорные колодки 1760А-1-710 (1760А-1-570) — 2 шт.; болт контрольный 24-9103-505 — 2 шт. и 24-9103-514 — 2 шт.; тягач «КрАЗ» или трактор «Беларусь»; фонарь; лопата (зимой); аэродромный подогреватель МП-300 или МП-85 (зимой).	Песок (зимой).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	На страницах 19—23	
Пункт РО 1.01.12, 1.01.13	Промывка наружных поверхностей самолета. Уборка внутри самолета	Трудоемкость — 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
I. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ 1. Получите необходимые моющие средства, технические салфетки и инструмент. 2. Установите у самолета оборудование и средства для промывки самолета. 3. Приготовьте эмульсии из технических моющих средств, для чего: 3.1. Разведите жидкое ароматизированное мыло в теплой (40°C) воде. В состав эмульсии входят (по массе): — вода — 97%; — мыло ароматизированное жидкое — 3%. 3.2. Для приготовления эмульсии ОКМ-2 добавьте к воде моноэтаноламин, а затем расплавленную олеиновую кислоту. Смесь тщательно перемешайте до получения однородного коллоидного раствора. При составлении эмульсии ОКМ-2 с олеиновой кислотой 2-го сорта вода должна быть подогрета до 15—20°C, а при составлении эмульсии с олеиновой кислотой 3-го сорта вода должна быть подогрета до 40—50°C. В состав эмульсии входят (по массе): — вода — 97%; — олеиновая кислота — 2%; — моноэтаноламин — 1%. 3.3. Эмульсию из синтетических средств «Прогресс», «Лотос», «Новость» и др. готовьте путем растворения (при тщательном перемешивании) синтетического средства в воде. В состав эмульсии входят (по массе): — вода — 95%; — синтетическое средство — 5%. 3.4. Для приготовления эмульсии из порошка «Аэрол» на каждые 100 л воды добавьте 2 кг концентрата. Необходимое количество концентрата целесообразно сначала растворить в небольшом количестве чистой воды (18—20°C),			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3	
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
затем добавить расчетное количество воды и всю смесь тщательно перемешать. Эмульсию можно готовить из концентрата заранее и перемешивать непосредственно перед употреблением. 3.5. Моющий состав для промывки особо загрязненных поверхностей самолета готовить путем смешения компонентов в любой последовательности без подогрева. В зависимости от температуры наружного воздуха в моющий состав входят (по массе): при температуре не ниже —10°: — этиленгликоль — 35%; — вода — 65%; — поверхностно-активные вещества ОП-7, ОП-10 — 1%; при температуре не ниже —25°: — жидкость ЭАФ — 50%; — вода — 50%; — поверхностно-активные вещества ОП-7, ОП-10 — 1%; при температуре не ниже —45°: — жидкость ЭАФ — 75%; — вода — 25%; — поверхностно-активные вещества ОП-7, ОП-10 — 1%. 3.6. Для очистки всей остальной поверхности самолета применяйте следующий состав (по массе): — жидкость нефрас — 99%; — маловязкое масло МК-8 или АМГ-10 — 1%. II. МЕРЫ ПО ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ 1. Работы выполняйте в халате, прорезиненном фартуке и медицинских перчатках.		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. При работе с эмульсиями, моющими составами избегайте их попадания в глаза и на слизистую оболочку дыхательных путей, а в случаях попадания — промойте пораженные места теплой чистой водой. 3. Если промывка самолета производится со стремянки, следите, чтобы стремянка была исправной, устойчивой и чистой. Верхняя площадка стремянки должна иметь ограждения с трех сторон высотой не менее 0,8 м. 4. При пользовании моющими составами, содержащими жидкость ЭАФ, соблюдайте меры предосторожности, как при работе с токсичными жидкостями. III. УДАЛЕНИЕ С ПОВЕРХНОСТИ САМОЛЕТА ПЫЛИ, ГРЯЗИ 1. Пыль и грязь с поверхности самолета удалите водой. Вода должна попадать на поверхность самолета под давлением не более 50 кПа (0,5 кгс/см²). Не допускается попадания воды внутрь самолета, в приемники ПВД и «СТАТИКА — ДИНАМИКА», РИО-3. Перед промывкой самолета воздухозаборники, входные каналы и дренажные отверстия должны быть закрыты заглушками и чехлами. Промывку самолета целесообразно производить в такой последовательности: — киль; — верхние поверхности крыла, фюзеляжа, стабилизатора и гондол двигателей; — остальная часть фюзеляжа; — нижняя поверхность крыла, стабилизатора, гондол двигателей и стойки шасси. 2. В летнее время для удаления загрязнений, масляных пятен, не смываемых водой, применяйте эмульсии, указанные в пп. 3.1—3.4 разд. I настоящей технологической карты. Эмульсию нанесите на загрязненные места волосяными или капроновыми щетками и, не допуская ее высыхания, промойте поверхности водой (протрите техническими салфетками, смоченными в воде), а затем протрите насухо техническими салфетками.	Если при промывке самолета грязь полностью не удалится смыть, протрите эти места волосяными или капроновыми щетками и смойте раскисшую грязь струей воды.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Щетки не должны иметь твердых и острых включений во избежание нанесения царапин и других повреждений на наружную поверхность самолета. 3. При отрицательных температурах наружного воздуха применяйте эмульсии, указанные в пп. 3.5, 3.6 разд. I настоящей технологической карты. 4. Очистите стекла кабин. Очистку стекол от льда, примерзшего снега и инея производите теплой водой. Температура воды, поступающей на стекла, должна быть не более 50°C. Очистку стекол производите до полного удаления льда, снега или инея, не допуская перегрева стекол. После удаления льда, снега или инея протрите стекла насухо хлопчатобумажной или байковой салфеткой. Обдув стекол горячим воздухом запрещается. 5. Очистку стекол от грязи производите хлопчатобумажной или байковой салфеткой, смоченной в 3—5%-ном водном растворе детского мыла и слегка отжатой, а затем сухой. IV. Уборка внутри самолета 1. Очистите от мусора карманы пассажирских кресел, багажные полки и пепельницы в кабинах экипажа и пассажирском салоне. 2. Очистите мусоросборники от мусора, для чего: 2.1. Откройте дверцу мусоросборника. 2.2. Вынесите ящик мусоросборника из самолета, очистите ящик. 2.3. Промойте ящик мусоросборника теплой водой и химжидкостью, используя волосяные щетки. Температура воды должна быть 15—20°C. 2.4. Просушите на воздухе и установите ящик мусоросборника на место. 2.5. Закройте дверцу мусоросборника.	При необходимости промойте моющим средством «Прогресс» и протрите насухо пепельницы и багажные полки.	Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 3		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
3. Уберите мусор в кабине экипажа, пассажирском салоне, буфете, вестибюле, туалетном и багажном помещениях. 4. Обработайте ковры пылесосом (очистите их влажным веником). 5. Протрите стекла в кабине экипажа и пассажирском салоне изнутри и снаружи, сначала влажной тканью, а затем насухо. Запрещается для протирки стекол применять шерстяные и шелковые салфетки. Хлопчатобумажные, льняные и байковые салфетки для протирки стекол должны быть чистыми, мягкими, не должны содержать твердых включений. 6. Протрите чашу унитаза и раковину умывальника пастой для очистки ванн, смойте чистой водой и вытрите насухо салфетками. 7. Протрите полы вестибюля, гардероба и туалета, а также багажные полки, оборудование буфета и умывальника салфетками, смоченными моющим средством «Прогресс» или чистой водой и тщательно отжатыми. Затекание воды в пространство под полом фюзеляжа не допускается.		В случае затекания воды в пространство под полом фюзеляжа тщательно удалите ее.	Т Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Ведро 10 л; моечная машина ММ-ЗИЛ-130; волосяные или капроновые щетки, веник; совок; пылесос типа «Чайка-2» или бытовой пылесос напряжением 110 либо 220 В.	Вода; жидкое ароматизированное мыло; синтетические моющие средства «Прогресс», «Лотос», «Новость», «Аэрол»; нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; вещества вспомогательные ОП-7, ОП-10 ГОСТ 8433—81; ветошь обтирочная ГОСТ 5354—79; салфетки байковые ГОСТ 17244—71; кислота олеиновая ГОСТ 10475—75; паста для очистки ванн; головная фракция (бывшая жидкость ЭАФ) ОСТ 18-121—73.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4	На страницах 24—37	
Пункты РО 1.02.01, 1.02.02, 1.02.09—1.02.11	Осмотр воздушного винта, обтекателя втулки и комлей лопастей. Проверка легкости вращения ротора двигателя	Трудоемкость 0,19 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Установите перед воздушным винтом стремянку 24-9012-0. 2. Проверните воздушный винт рукой по ходу вращения на 2—3 оборота и убедитесь в легкости его вращения и отсутствии посторонних шумов в двигателе и обтекателе втулки воздушного винта. При вращении воздушного винта должны прослушиваться щелчки храповой муфты стартер-генератора. Запрещается проворачивать воздушный винт против хода вращения во избежание поломки привода СТГ, а также при температуре масла на входе в двигатель —40 °С и ниже. Примечание. При выбеге ротора двигателя с 7 % частоты вращения, а также при проворачивании воздушного винта от руки допускается периодический, прерывистый шум в районе коробки приводов. Этот шум является следствием работы зубчатых зацеплений коробки приводов с малой нагрузкой из-за малого потребного крутящего момента агр. НД-24 с вкладышами подпятников плунжеров из материала МС-13.		Если воздушный винт проворачивается туго, убедитесь в отсутствии постороннего шума при работе двигателя, при этом: в случае появления скрипа в районе турбины вследствие касания лопаток турбины о металлокерамические вставки корпуса из-за несоблюдения времени охлаждения двигателя на режиме малого газа перед остановкой запустите двигатель, прогрейте его, как указано в технологической карте № 72, вып. 24, ч. 1, и после остановки двигателя убедитесь в отсутствии скрипа в районе турбины; в случае появления постороннего шума в районе привода насоса-датчика проверьте время выбега ротора двигателя. Если время выбега ротора двигателя с частоты вращения	Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	7% до полной его остановки составляет не менее 55 с, а посторонний шум прослушивается не ранее чем за 10 с до полной остановки ротора, насос-датчик допускается к дальнейшей эксплуатации. При превышении допустимого времени (10 с) прослушивания постороннего шума снимите насос-датчик и, проворачивая воздушный винт рукой по ходу вращения, убедитесь в отсутствии постороннего шума в двигателе. Если двигатель является источником постороннего шума, замените его. Если двигатель не является источником постороннего шума, залейте в снятый насос-датчик маслосмесь СМ-4,5, или масла МН-7,5У (в зависимости от того, на каком масле эксплуатируется двигатель). (Доп. 2). проворачивая его за рессору до заполнения всех полостей. Установите насос-датчик на двигатель и проверьте время выбега ротора двигателя и время прослушивания постороннего шума. Если время прослушивания постороннего	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	шума превышает 10 с, замечайте насос-датчик. Примечание. Если в промежуточном аэропорту время прослушивания постороннего шума превышает 10 с (при нормальном времени выбега) разрешается вылет самолета в базовый аэропорт, где производится проверка насоса-датчика. Заливку маслосмеси производите в такой последовательности: — откройте правую боковую крышку капота; — убедитесь, что перекрывной кран двигателя закрыт; — слейте топливо из магистрали трубопровода через сливной кран топливного фильтра тонкой очистки 12ТФ-15СН; — снимите дюрит трубопровода подвода топлива к насосу-датчику у расходомера РТМС-0,85В1; — снимите топливный	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	фильтр тонкой очистки насоса-датчика; — слейте топливо из насоса-датчика в бачок вместимостью 2—3 л, проворачивая воздушный винт рукой по ходу вращения на 10 оборотов; — залейте в трубопровод подвода топлива к насосу-датчику маслосмесь СМ-4,5 или масла МН-7,5У (в зависимости от того, на каком масле эксплуатируется двигатель) до полного его заполнения; — проверните воздушный винт рукой по ходу вращения на 10 оборотов; — установите на место топливный фильтр тонкой очистки насоса-датчика; — повторно залейте в трубопровод подвода топлива к насосу-датчику маслосмесь СМ-4,5 или масла МН-7,5У (в зависимости от того, на каком масле эксплуатируется двигатель) в объеме 200 см³; — проверните воздушный винт рукой по ходу вращения на 10 оборотов; — установите дюрит трубопровода подвода топлива к насосу-датчику у расходомера РТМС-0,85Б1; — проверьте топливную систему двигателя на герметичность и стравите воздух через	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	шариковый клапан АДТ, как указано в технологической карте № 25, вып. 6, ч. 1. Если время выбега ротора двигателя не соответствует норме или проворачивание воздушного винта рукой по ходу вращения затруднено, повторите (но не более одного раза) заливку маслосмеси, осмотрев предварительно фильтр тонкой очистки насоса-датчика на отсутствие металлической стружки. Если после повторной заливки маслосмеси время выбега ротора не соответствует норме, проворачивание воздушного винта рукой затруднено или посторонний шум (скрип) в конце выбега ротора двигателя прослушивается ранее чем за 10 с (при нормальном вращении ротора двигателя), насос-датчик замените, закройте и законтрите правую боковую крышку капота. Если ротор двигателя проворачивается с заеданиями и посторонними шумами, замените двигатель.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Осмотрите обтекатель втулки воздушного винта. 3.1. Убедитесь в отсутствии трещин, забоин и царапин. 3.2. Проверьте надежность крепления обтекателя, покачивая его руками. 3.3. Убедитесь в надежности закрытия замков обтекателя. В закрытом положении фиксатор замка должен быть виден в прорези обтекателя и располагаться между ограничительными болтами.	При обнаружении постороннего шума в обкателе втулки воздушного винта снимите обтекатель и определите источник постороннего шума. Проверьте надежность крепления воздушного винта на валу двигателя, как указано в технологической карте № 3, вып. 6, ч. 1. Обтекатель с трещинами замените в комплекте с диском. Забоины и царапины глубиной до 0,6 мм на носке обтекателя и до 0,8 мм на остальной его части зачистите шабером, заполируйте шлифовальной шкуркой № 5 и закрасьте по цвету. При наличии забоины или царапины глубиной более указанной обтекатель замените в комплекте с диском. При малейшем сомнении проверьте надежность закрытия замков обтекателя при помощи отвертки 24-9022-95.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Убедитесь в надежности закрытия замков козырьков. Винтовой замок должен надежно крепить козырек к кронштейну. При этом выступание или западание толкателя по отношению к контуру замка допускается не более 0,3 мм и 0,7 мм соответственно. 5. Осмотрите обтекатели комлей лопастей. Убедитесь в отсутствии на них трещин, вмятин, царапин и забоин.	Винтовые замки с трещинами замените, руководствуясь технологическими указаниями, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Забоины и царапины глубиной до 0,5 мм зачистите шабером, заполируйте шлифовальной шкуркой № 6 и покрасьте по цвету. При наличии забоин и царапин глубиной более 0,5 мм козырек замените, руководствуясь технологическими указаниями, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». В случае нестопорения замка в закрытом положении поверните его назад на угол не более 60° до стопорения на ближайшем пазе стопорной шайбы. Вмятины любых размеров, но без трещин на чашке обтекателя выправьте на деревянной оправке деревянным молотком.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
6. Проворачивая воздушный винт рукой по ходу вращения, поочередно осмотрите лопасти и убедитесь в отсутствии трещин, недопустимых забоев, царапин, рисок, коррозии и нарушения лакокрасочного покрытия. Лопасти осматривайте по всей поверхности с обеих сторон, обратив особое внимание на зону по периметру нагревателя, применяя, если потребуется, осветительные средства. 6.1. Протрите загрязненные поверхности или участки лопастей технической салфеткой (ветошью), смоченной в нефрасе, а затем насухо. 6.2. При подозрении на трещину выполните работы согласно ТК № 47 Выпуск 6, Часть 1. При наличии трещины на лопасти винт замените. 6.3. Допускаются повреждения лопасти (с последующим их устранением в условиях АТБ): 6.3.1. Деформация (погнутость) величиной не более 12 мм вследствие удара о посторонний предмет.	Забойны и царапины любой глубины зачистите личным напильником, отполируйте шлифовальной шкуркой № 6 и закрасьте по цвету. При наличии трещин на обтекателе отправьте его в ремонт. При подозрении на трещину проверьте лопасть винта дефектоскопом ВДЦ-1 (ВД-1ГА), ПМД-70. При наличии трещины на лопасти винт замените. Деформацию лопасти до 12 мм выправьте на деревянной оправке деревянным молотком при снятом воздушном винте. Правку производите только в одну сторону. Допускается не более трех правок лопасти. Об устранении дефек-	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые
при отклонениях от ТТ

Конт-
роль

6.3.2. Забоины по передней кромке на участке от конца пера лопасти до нагревательной накладки, расположенные на расстоянии не менее 100 мм одна от другой и глубиной до 5 мм (рис. 1).

Допускается оставлять без устранения пологие забоины глубиной до 2 мм.

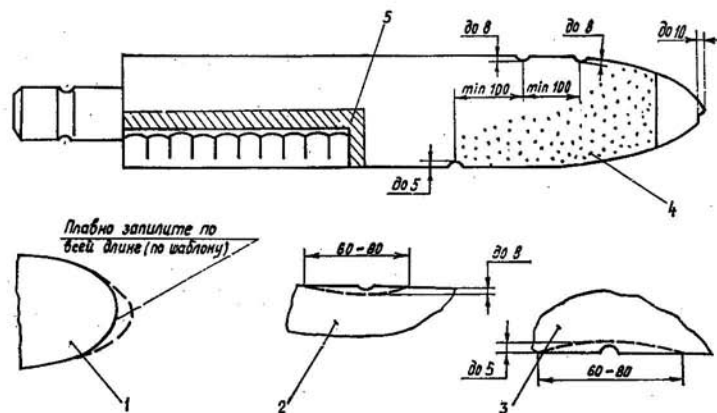


Рис. 1. Допуски на устранение забоин лопастей воздушного винта АВ-72 в условиях эксплуатации:

1 — конец лопасти; 2 — задняя кромка; 3 — передняя кромка; 4 — зона возможного появления точечной атмосферной коррозии; 5 — зона возможного появления щелевой коррозии под нагревательными накладками и под стеклопластиковой манжетой

тов сделайте запись в паспорте на винт.

Забоину зашлифуйте напильником, зачистите шлифовальной шкуркой вдоль пера лопасти и выведите под профиль сечения на длине 60—80 мм с плавным выходом на кромку, при этом суммарная глубина зачистки не должна превышать 5 мм.

Восстановите лакокрасочное покрытие.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.3.3. Забоины по задней кромке глубиной до 8 мм, расположенные на расстоянии не менее 100 мм одна от другой и относительно забоин по передней кромке. Допускается оставлять без устранения пологие забоины глубиной до 2 мм. 6.3.4. Забоины и вмятины на конце пера лопасти глубиной не более 10 мм. 6.3.5. Поперечные риски и забоины любых размеров и глубиной не более 0,4 мм на участке от контрольного сечения до комля. 6.3.6. Поперечные риски и забоины глубиной не более 0,6 мм на участке от контрольного сечения до конца пера лопасти. Забоины и риски длиной до 5 мм и глубиной до 0,15 мм допускается не зачищать.	Устраните повреждение аналогично указаниям п. 6.3.2. При этом суммарная глубина зачистки не должна превышать 8 мм. Конец пера лопасти запилите напильником и зачистите шлифовальной шкуркой. № 6. Разрешается конец пера лопасти обрезать на длину 10 мм. При этом следует изготовить шаблон по этой лопасти и по нему обрезать конец противоположной лопасти. Поперечные риски и забоины глубиной до 0,4 мм выведите шабером, затем зачистите шлифовальной шкуркой № 6 вдоль пера лопасти. Проверку на отсутствие трещин в месте зачистки производите согласно ТК № 47 Выпуск 6, ч. 1. При наличии трещины на лопасти винт замените. Устраните повреждение аналогично указаниям п. 6.3.5. Забоины и риски длиной до 5 мм и глубиной до 0,15 мм протрите технической салфеткой, смоченной в нефрасе, покройте грунтом ВЛ-02. Вос-	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
6.3.7. Осмотрите лопасти с обеих сторон на отсутствие коррозии, а участки с видимыми повреждениями лакокрасочного покрытия и участки, вызывающие сомнения,— с помощью лупы 4—7-кратного увеличения. Признаками коррозии лопастей являются: появление отдельных, изолированных друг от друга, язвин с серыми продуктами коррозии; вспучивание лакокрасочного покрытия в отдельных точках или на значительной части поверхности лопасти; скопления светло-серых или темно-серых рыхлых продуктов коррозии или вздутий лакокрасочного покрытия вдоль нагревательных накладок. Допускается защищать на одной лопасти до 10 участков коррозионных повреждений, площадью не более 5 см² каждый, размещенных относительно друг друга на расстоянии не менее 60 мм. 6.3.8. Допускается радиальный люфт стакана винта относительно корпуса, определяемый рукой, приложенной одновременно к корпусу и стакану, при покачивании лопасти за ее конец. 6.3.9. Повреждения лакокрасочного покрытия лопасти до появления металла. 7. После устранения неисправностей восстановите лакокрасочное покрытие. 8. Осмотрите защитные покрывки и нагревательные накладки лопастей и убедитесь в отсутствии их повреждений. 8.1. Допускается к дальнейшей эксплуатации винт, имеющий: сетку старения на резине нагревательных накладок;	становите лакокрасочное покрытие. Места, пораженные коррозией, очистите от краски, зачистите вдоль пера лопасти и выведите на основную поверхность на глубину 0,3 мм. Места зачистки промойте нефрасом и осмотрите с помощью лупы 4—7-кратного увеличения, а затем проверьте дефектоскопом типа ТВД. Убедитесь в отсутствии трещин. Нарушенное лакокрасочное покрытие восстановите. При обнаружении остатков коррозии или трещин, винт замените. Восстановите поврежденное лакокрасочное покрытие, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Восстановите поврежденное лакокрасочное покрытие, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Если есть механические повреждения лепестков, проверь-	Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 4		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
повреждения (забоины, трещины) лепестков защитных покрышек в любом количестве, если они не сквозные и не вызвали снижения сопротивления изоляции нагревательных элементов; отставания до пяти лепестков защитной покрышки нагревательной накладки с каждой стороны лопасти.		те сопротивления изоляции нагревательных элементов (выполняет специалист по АиРЭО согласно ТК № 9 вып. 18, ч. 2). При отклеивании до пяти лепестков защитной покрышки нагревательной накладки отрежьте их или подклейте, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При отклеивании более пяти лепестков защитной покрышки замените покрышку, как указано в технологических	

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
8.2. Не допускается к дальнейшей эксплуатации винт, имеющий: — прогар, сквозные механические пробоины и другие повреждения нагревательной накладки; — коррозию по периметру нагревательной накладки в непосредственной близости с зоной приклея; — вспучивание, растрескивание или изменение цвета резины нагревательной накладки. 9. Убедитесь в правильном положении лопастей винта. Лопастей винта должны находиться в положении «Ф₀», что определяется по меткам на обтекателе втулки воздушного винта. 10. Уберите стремянку от самолета.		указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии повреждений, указанных в ТТ, винт замените.	T
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Лупа 4—7-кратного увеличения, ГОСТ 7594—75; приспособление для измерения глубины рисок и забоин; дефектоскоп ультразвуковой УД2-12, дефектоскоп вихретоковой ТВД, ТВД-А; ВДЦ-1, (ВГ-1ГА); штангенциркуль ШЦ-1, ГОСТ 166—80; секундомер СМ-60, ГОСТ 5072—79 Е; линейка, измерительная металлическая (l=300 мм), ГОСТ 427—75.	Стремянка 24-9012-0; напильник № 1—5, ГОСТ 1465—80; отвертка 24-9022-95; отвертка 24-9022-65; молоток деревянный; шабер.	Шкурка шлифовальная зернистостью № 6—12, ГОСТ 6456—82; нефрас-С 50/170, ГОСТ 8505—80; ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79; маслосмесь СМ-4,5; грунтовка ВЛ-02, ГОСТ 12707—77; масло МН-7,5У или ТН 306.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	На страницах 38—39	
Пункт РО 1.02.03	Осмотр гондолы двигателя	Трудоемкость — 0,04 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Подвезите стремянку к гондоле двигателя. 2. Осмотрите гондолу двигателя. Убедитесь в отсутствии трещин, повреждений и следов подтекания топлива, масла и АМГ-10. Проверьте плотность прилегания капотов. 2а. Убедитесь в отсутствии смещения силовой установки. Контур нижней крышки капота должен вписываться в контур гондолы двигателя, при этом допускается «ступенька» не более 2 мм по полету и против полета для самолетов Ан-26, Ан-30 и Ан-24 с сер. 24-01, а на самолетах Ан-24 до сер. 23-10 допускается «ступенька» по полету не более 1 мм.		При наличии трещин, вмятин, ослабления и среза заклепок, нарушения лакокрасочного покрытия произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии следов подтекания топлива, масла и АМГ-10 откройте боковые крышки капотов, люки гондол, найдите и устраните причину течи, закройте боковые крышки капотов и законтрите ручки замков. Вытрите насухо наружную поверхность гондолы. При смещении силовой установки проверьте показания КЗ-63 за последние полеты. При наличии грубой посадки произведите работы согласно действующему РТО. При отсутствии грубой посадки произведите регулировку положения нижней крышки капота или двигателя как указано в ТК № 56 вып. 24, ч. 1.	Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
3. Проверьте плотность прилегания крышек люков gondолы. 4. Осмотрите выводы дренажных и сливных трубопроводов. Проверьте их чистоту. Убедитесь в наличии и исправности резиновых пистонов в местах вывода, в отсутствии подтекания жидкости из дренажных трубопроводов сальников агрегатов. Дренажные трубопроводы должны быть чистыми, концы их должны быть срезаны под прямым углом.	При неплотном прилегании крышек люков gondолы ослабленные винты подтяните. Поврежденные винты замените. Снятые концы дренажных трубопроводов отряхните. Установите исправные резиновые пистоны на место отсутствующих или поврежденных.	Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 5	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Дренажный трубопровод камеры сгорания, срезанный под углом 45°, должен стоять «по полету». Дренажный трубопровод маслобака, срезанный под углом 45°, должен стоять «против полета». 5. Убедитесь в чистоте дренажных отверстий в нижней крышке капота. 6. Уберите стремянку от гондолы двигателя.		Засоренные концы дренажных и сливных трубопроводов прочистите. Лед или снег удалите путем подогрева теплым воздухом (не более 60°C) от аэродромного подогревателя. При подтекании жидкости из дренажного трубопровода сальника агрегата замените агрегат. Засоренные дренажные отверстия прочистите контровочной проволокой Ø 0,8—1,0 мм.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9012-0; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 17199—71.	Проволока контровочная КО 0,8 (КО 1,0), ГОСТ 792—67; ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	На страницах 40—42	
Пункты РО 1.02.04, 1.02.07	Осмотр сот радиаторов, воздухозаборника, ВНА, лопаток 1-й ступени компрессора и удлинительной трубы	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку перед воздушным винтом. 2. Осмотрите соты маслорадиатора и убедитесь в отсутствии повреждений и посторонних предметов в них. Маслорадиатор, имеющий заглушенные соты только с одной стороны, к эксплуатации не допускается. Осмотр производите при открытой створке маслорадиатора и под свете с противоположной стороны, при этом не должно быть непросвечивающихся незапаянных сот. 3. Осмотрите соты воздухо-воздушного радиатора и убедитесь в отсутствии повреждений и посторонних предметов в них. Разрешается оставлять вмятины на сотах радиатора до замены двигателя.		При течи масла по сотам или обечайке маслорадиатор замените. Посторонние предметы в туннеле маслорадиатора уберите. При засорении сот маслорадиатора промойте их теплой водой (40—60°C) и продуйте сжатым воздухом под давлением 0,15 МПа (1,5 кгс/см²). В зимнее время при наличии влаги, снега или льда в сотах маслорадиатора отогрейте и просушите их горячим воздухом (80—90°C) от аэродромного подогревателя. Потертости и вмятины на сотах маслорадиатора устраните согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Посторонние предметы из туннеля радиатора уберите. При засорении сот промойте их теплой водой (40—60°C) и продуйте сжатым воздухом	Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите воздухозаборник двигателя и убедитесь в отсутствии повреждений и посторонних предметов в нем. Запрещается производить ремонт воздухозаборника на самолете. 5. Осмотрите лопатки входного направляющего аппарата (ВНА) и убедитесь в отсутствии забоин. При осмотре лопаток используйте подсвет от переносной электролампы. На лопатках ВНА допускаются забоины глубиной до 0,5 мм и диаметром не более 2 мм. Размеры забоин определяются по пластилиновому оттиску, а при невозможности сделать оттиск после демонтажа (с последующим монтажом) воздушного винта, воздухозаборника и обтекателя редуктора — штангенциркулем ШЦ-1. 6. Осмотрите лопатки 1-й ступени компрессора и убедитесь в отсутствии забоин. При осмотре лопаток используйте подсвет от переносной электролампы.	под давлением 0,15 МПа (1,5 кгс/см²). В зимнее время при наличии влаги, снега или льда в сотах радиатора отогрейте и просушите их горячим воздухом (80—90°С) от аэродромного подогревателя. При наличии повреждений радиатора замените его. Посторонние предметы из туннеля воздухозаборника убедите, убедившись в отсутствии повреждений входного тракта двигателя. При наличии вмятин, трещин, забоин, ослабления или среза заклепок на обшивке воздухозаборника произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При повреждениях лопаток ВНА, выходящих за допуск, замените двигатель. Если повреждения лопаток 1-й ступени компрессора пре-	Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 6	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
На лопатках 1-й ступени компрессора допускаются забоины, располагающиеся на входной кромке и имеющие глубину не более 1 мм и диаметр не более 2 мм. Количество лопаток с забоинами в ступени не ограничивается. Расстояние между забоинами на одной и той же лопатке должно быть не менее 5 мм. Забоины могут располагаться по всей высоте пера, за исключением участка в 10 мм от комля лопасти, где они не допускаются. 7. В местах, доступных для осмотра, осмотрите удлинительную трубу двигателя и ее кожух и убедитесь в отсутствии трещин, прогара и вмятин. На поверхности удлинительной трубы допускаются вмятины глубиной не более 5 мм и диаметром не более 75 мм; под коробочками кожуха — глубиной не более 10 мм и диаметром не более 150 мм в количестве не более трех по одному поясу. 8. Уберите стремянку от самолета.		вышают допуск, замените двигатель. Если трещины, прогар и вмятины превышают допуск, произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета».	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Редуктор воздушный типа РС-250-58 с манометром МТПСД-100-ОМ2-10×1,5, предел измерения 0—0,1 МПа (0—10 кгс/см ²), штангенциркуль, ГОСТ 166—80.	Баллон со сжатым воздухом 40-150У, ГОСТ 949—79; аэродромный подогреватель МП-85 (или МП-300); стремянка 24-9012-0; переносная электролампа на 24 В.	Теплая вода (40—60°С).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7	На странице 43	
Пункт РО 1.02.05	Измерение количества масла в маслобаке мерной линейкой	Трудоемкость 0,08 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Расконтрите и откройте боковые крышки капота гондолы двигателя. 2. Вытрите гнездо пробки маслобака техническими салфетками. 3. Расконтрите и выверните из гнезда мерную линейку и проверьте количество масла в баке. Количество масла в баке должно быть 35—37 л по мерной линейке. На самолетах Ан-26 и Ан-30 перед полетами продолжительностью более 3 ч количество масла в баке должно быть 37 л по мерной линейке.		При недостаточном количестве масла в баке дозаправьте его. В бак заливайте масло-смесь СМ-4,5 или масло МН-7,5У в зависимости от того, на каком масле эксплуатируется двигатель. Смешивание маслосмеси СМ-4,5 с маслом МН-7,5У не допускается. При переходе эксплуатации двигателя с маслосмеси СМ-4,5 на масло МН-7,5У или наоборот выполните следующие работы: запустите, прогрейте двигатель на режиме ЗМГ (0° по УПРТ); слейте масло из двигателя, маслобака и маслорадиатора, как указано в ТК № 24, вып. 6, ч. 1; осмотрите масляные фильтры лобового картера и регулятора частоты вращения, как	Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 7		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
4. Осмотрите уплотнительное кольцо мерной линейки и убедитесь в отсутствии повреждений на нем. 5. Заверните в гнездо мерную линейку и законтрите ее.		указано в ТК № 19, 21 вып. 6, ч. 1; зальте в маслбак масло или маслосмесь. Поврежденное уплотнительное кольцо замените.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; стремянка 24-9012-0.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79; проволока контрольная КО 0,8 ГОСТ 792—67; маслосмесь СМ-4,5, или масло МП-7,5У ТУ 38101722—85 или масло ТН306.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8	На страницах 44а—46	
Пункт РО 1.02.06	Осмотр магнитной пробки лобового картера	Трудоемкость 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите ванночку для сбора масла под магнитную пробку. 2. Расконтрите рукоятку державки магнитной пробки. 3. Слегка нажав на рукоятку, поверните ее против часовой стрелки и выньте магнитную пробку из корпуса. Не допускается проливать масло на детали конструкции.		Масло, пролитое на детали конструкции, тщательно вытрите.	Т Т Т

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите магнитную пробку, убедитесь в отсутствии на ней металлических частиц.	При обнаружении на магнитной пробке металлических частиц осмотрите фильтр лобового картера, как указано в технологической карте № 12 настоящего выпуска, и, при необходимости, маслофильтр регулятора частоты вращения, как указано в технологической карте № 21, вып. 6, ч. 1. Если установлено, что наличие металлических частиц не является следствием разрушения деталей двигателя, тщательно промойте магнитную пробку и снятые маслофильтры, замените масло в маслосистеме двигателя, запустите двигатель и проработайте 15 мин на режимных оборотах с выходом на взлетный режим, после чего осмотрите магнитную пробку и маслофильтры. Если магнитная пробка и маслофильтры лобового картера и регулятора частоты вращения чистые, двигатель допускается к дальнейшей эксплуатации с последующим осмотром магнитной пробки после очередного рейса. При наличии течи	К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 8		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Промойте магнитную пробку в чистом керосине или нефрасом. 6. Убедитесь в целости уплотнительного кольца 11 (0-5-0307). Уплотнительное кольцо не должно иметь порезов, разрывов и разбухания. 7. Установите магнитную пробку в корпус 10 и, слегка нажав на рукоятку 15, поверните ее по часовой стрелке до фиксации в пазах штыкового соединения корпуса. 8. Законтрите рукоятку 15. При контровке рукоятки проволоку сильно не натягивайте (она должна слегка провисать). 9. Уберите ванночку для сбора масла.		масла из-под корпуса 10 магнитной пробки замените резиновое уплотнительное кольцо 12 (2267А-165-2). Уплотнительное кольцо, имеющее разрывы, порезы и разбухание замените	Т Т К Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ванночка 150×150×50; кисть ГОСТ 10597—80.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; керосин, ГОСТ 18499—73; проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9	На страницах 47—56	
Пункты РО 1.02.08, 1.02.12, 1.02.13	Осмотр корпусов двигателя, агрегатов, шлангов, трубопроводов всех систем и управления двигателем	Трудоемкость — 0,6 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите лобовой картер и убедитесь в отсутствии вмятин, трещин и забоин. На лобовом картере допускаются вмятины глубиной не более 3 мм и площадью не более 25 см². 2. Осмотрите корпус компрессора и убедитесь в отсутствии коррозии и нарушения лакокрасочного покрытия. Допускается потемнение лакокрасочного покрытия на корпусе компрессора в районе 6—10-й ступеней. Убедитесь в наличии гаск крепления корпуса компрессора к лобовому картеру. 3. Осмотрите корпус камеры сгорания и убедитесь в отсутствии коррозии, нарушения лакокрасочного покрытия, следов выбивания горячего воздуха и нагара масла на корпусе, местного изменения цвета корпуса в зоне от переднего фланца до пожарной перегородки по всему периметру. Допускается общее потемнение лакокрасочного покрытия всего корпуса камеры сгорания.		Забоины зачистите и закрасьте по цвету. При наличии трещин на лобовом картере замените двигатель. Нарушенное лакокрасочное покрытие восстановите. Коррозию зачистите шлифовальной шкуркой № 6—8. Зачищенные места закрасьте по цвету. Нарушенное лакокрасочное покрытие восстановите. Коррозию зачистите шлифовальной шкуркой № 6—8. Зачищенные места закрасьте по цвету. Нагар масла удалите техническими салфетками. Найдите и устраните причину выбивания масла (замените прокладку, трубопровод, подтяните гайки крепления и т. д.). При обнаружении местного изменения цвета корпуса камеры сгорания (пятна от темно-бурого до черного цвета, являющиеся следствием подгара эмали на корпусе) двигатель замените. Произведите	Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите фланцы отбора воздуха на корпусе камеры сгорания и убедитесь в отсутствии на них трещин.	рекламацию в установленном порядке. Примечание. Не являются браковочным признаком и подлежат подкраске эмалью КО-88 пятна, вызванные попаданием грязи или масла на корпус камеры сгорания. Трещины на фланце отбора воздуха заварите (размер трещин, подлежащих заварке, указан на рис. 3) на снятом с самолета двигателе, для чего: — зачистите трещины и участки, прилегающие к ним, на расстоянии 10—15 мм до металлического блеска при помощи шлифовальной шкурки, шабера и надфиля; — протрите защищенные места салфеткой, смоченной в жидкости Нефрас или ацетоне; — накройте поверхности, прилегающие к месту заварки трещин, асбестовым полотном; — заварите трещины (дуговая электросварка) электродом НИАТ-1 Ø 2,0—2,5 мм	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при
отклонениях от ТТ

Конт-
роль

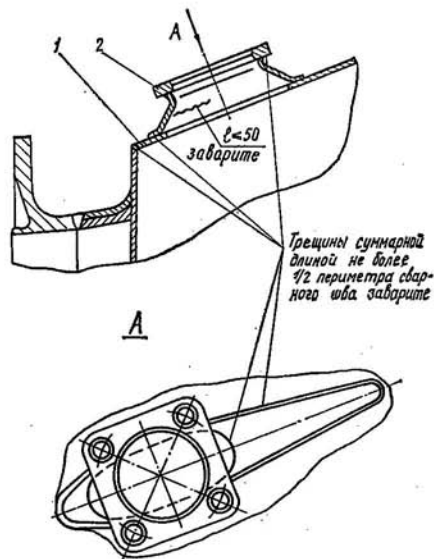


Рис. 3. Корпус камеры сгорания:
1 — ребро; 2 — фланец

(материал электрода — сталь 04Х19Н9).

Ток при заварке трещин выдерживайте в пределах 30—60 А. Размеры сварных швов должны находиться в пределах, указанных на рис. 4; — зачистите при помощи зубила места сварки для удаления брызг и шлака.

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Рис. 4. Размеры сварных швов на камере сгорания 5. Осмотрите кожух турбины и убедитесь в отсутствии вмятин, трещин, забоин и следов выбивания горячего воздуха. Допускаются вмятины без рихтовки глубиной не более 3 мм и площадью не более 25 см². 6. Осмотрите расположенные на двигателе и в гондоле агрегаты топливной, масляной, гидравлической, пожарной систем и системы отбора воздуха. Убедитесь в надежности крепления, в отсутствии внешних повреждений и течи масла, топлива и АМГ-10.	Забойны зачистите и покрасьте по цвету. Концы трещин длиной до 10 мм засверлите сверлом Ø 2 мм. Найдите и устраните причину выбивания горячего воздуха (замените прокладку, подтяните гайки крепления и т. д.). При ослаблении крепления агрегатов подтяните гайки. При подтекании жидкости по плоскостям разъема агрегата замените агрегат. При подтекании жидкости из-под уста-	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
7. Осмотрите трубопроводы и шланги топливной, масляной, гидравлической и пожарной систем. Убедитесь в отсутствии трещин, вмятин, забоин, потертостей и подтекания жидкости в местах соединений. 7.1. На трубопроводах допускаются вмятины глубиной не более 2 мм на прямом участке в количестве не более двух на 1 м длины трубопровода. 7.2. Вмятины на трубопроводах подвода маслотовоздушной смеси к ЦС-24 глубиной не более 3 мм и с плавными краями. Зазор между трубопроводами и другими деталями должен быть не менее 5 мм. На шлангах допускается сетка старения, доходящая до верхнего хлопчатобумажного слоя. Зазор между шлангами и другими деталями должен быть не менее 10 мм. Затяжку хомутов проверяйте рукой без помощи инструмента.	новочного фланца замените прокладку или подтяните гайки крепления агрегата. При подтекании жидкости из-под штуцеров подтяните гайки крепления штуцеров. При подтекании жидкости из-под угольников замените уплотнение угольника. При наличии трещин на агрегате замените его. Потертости, риски и забоины глубиной до 0,2 мм, коррозию глубиной до 0,1 мм зачистите шлифовальной шкуркой № 6 и обезжирьте. Зачищенные места закрасьте по цвету. Потертости, забоины глубиной до 0,5 мм на трубопроводах подвода маслотовоздушной смеси к ЦС-24 закрасьте по цвету. Наложите на дефектный участок 2—5 слоев изоляционной ленты из стеклянных нитей, предварительно пропитав ее клеем Ак-20. Трубопровод замените при наличии:	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	— вмятин, глубиной более 2 мм в количестве более двух на 1 м длины; — потертостей, рисок и забоин глубиной более 0,2 мм; — коррозии глубиной более 0,1 мм; — потертостей и забоин глубиной более 0,5 мм на трубопроводах подвода масло-воздушной смеси к ЦС-24. Если зазор между деталями и трубопроводами или шлангами менее допустимого, повторно произведите монтаж соединения. Устанавливать ложные дюриты запрещается. При подтекании жидкости из-под накидных гаек трубопроводов проверьте затяжку гаек и, при необходимости, подтяните их. Если подтекание жидкости не устранится, осмотрите развальцовку трубопровода. При наличии повреждений на ней, замените трубопровод. При подтекании жидкости из дюритовых соединений подтяните хомуты или разверните их на 90°. Если подтекание	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Осмотрите отверстия дренажных трубопроводов и убедитесь в отсутствии их закупорки. 9. Осмотрите тяги, тросы и качалки управления двигателем. Убедитесь в отсутствии повреждений, люфтов и в надежности крепления.	не устранится, осмотрите дюритовые соединения, трубопровод и убедитесь в отсутствии трещин и разрывов на них. Поврежденную деталь замените. После устранения подтекания жидкости проверьте соединение на герметичность. Поврежденные ленты металлизации и контровку замените. Прочистите закупоренные отверстия дренажных трубопроводов. Тросы, имеющие потертости, заершенность, обрывы проволок замените. Отдельные участки коррозии протрите сухой технической салфеткой. В случае подозрения на перетирание или нагартовку опустите тендер и перегибайте трос на проверяемом участке. При этом нагартованные и потертые нити лопнут. Такой трос подлежит замене. Качалки и тяги с трещинами замените. При ослаблении крепления качалок подтяните болты их крепления.	Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
10. Закройте и законтрите боковые крышки капотов силовой установки (после выполнения обслуживания по форме «В»), для чего: 10.1. Выведите подпорки из упора и уложите их в лирки. 10.2. Опустите боковые крышки. 10.3. Направьте штыри замков боковых крышек, наблюдая в пределах видимости за ними в щель между боковыми и нижней крышками. 10.4. Закройте замки боковых крышек. Проверьте правильность положения боковых крышек. Перемещение ручек замков должно быть свободным, без заеданий. Не допускаются деформации, перекосы боковых крышек капота в плоскостях разъемов с воздухозаборником и нижней крышкой капота. Обводы боковых крышек должны вписываться в контуры гондолы двигателя, при этом ступенька по полету между боковыми крышками и воздухозаборником должна быть не более 2 мм, против полета — не более 1 мм. Величина зазора между боковыми крышками и обшивкой воздухозаборника должна быть 0,5—2 мм.	При наличии люфта в шарнирных соединениях подшипников с обеих сторон тяги поводка АДТ-24 замените подшипники или тягу поводка. При наличии определяемого рукой люфта в соединениях болтов тяг управления двигателем разберите соединение и осмотрите детали. При обнаружении дефектов резьбы, выработки болтов детали замените. В случае заедания при перемещении ручки замка или изменения величины ступеньки между боковыми крышками и воздухозаборником более допустимых производите регулировку положения боковых крышек, для чего: — измените величину уступа между верхней балкой ка-	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	пота и верхней панелью гондолы; величина уступа регулируется путем вворачивания или выворачивания вилки кронштейна крепления верхней балки капота к двигателю. Допускается ступенька по полету и против полета между верхней балкой и верхней панелью до 4 мм; — отрегулируйте положение боковых крышек путем перестановки кронштейна крепления верхней балки капота к двигателю в пределах прорезей под болты крепления. При регулировке зазор между нижней и боковыми крышками должен быть 0,5—4,0 мм; — отрегулируйте положение боковых крышек изменением положения кронштейнов подвески вдоль прорезей под болты крепления; — после регулировки проверьте легкость перемещения ручки замка.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 9		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
10.5. Законтрите ручки замков боковых крышек капота контровочной проволокой КО 0,8 или булавкой.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Штангенциркуль ШЦ-1, ГОСТ 166—80; линейка измерительная металлическая, ГОСТ 427—75.	Шабер; надфиль, ГОСТ 1513—77; зубило слесарное, ГОСТ 7211—72; молоток слесарный, ГОСТ 2310—77; сварочный аппарат; сверло спиральное с цилиндрическим хвостиком Ø 2 мм, ГОСТ 10902—77; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79; эмаль КО 88; нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80 или ацетон технический; полотно асбестовое, ГОСТ 2198—76; электрод НИАТ-1 Ø 2—2,5 из стали 04Х19Н9; лента изоляционная из стеклянных нитей, ГОСТ 5937—68; клей АК-20 ТУ 6-10-1293—72; шкурка шлифовальная тканевая № 6—8, ГОСТ 5009—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 10		На странице 57	
Пункт РО 1.02.14	Проверка затяжки гаек крепления передних демпферов к передним цапфам двигателя		Трудоемкость — 0,17 чел.-ч.	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль	
1. Расшплинтуйте гайку крепления правого переднего демпфера к передней цапфе двигателя. 2. Нанесите при помощи палочки красные контрольные метки на цапфе и гайке крепления переднего демпфера. 3. Отверните на 2—3 оборота гайку крепления демпфера. 4. Затяните гайку крепления правого переднего демпфера до совпадения меток при помощи тарированного ключа и проверьте момент затяжки. Момент затяжки должен быть (8 ± 3) кгс · м на болте или $(5,6 \pm 2,1)$ кгс · м на ключе. 5. Выполните работы по пп. 1—4 на левом демпфере.		При несоответствии момента затяжки ТТ подтяните гайку до требуемого момента и зашплинтуйте.	Т Т Т К	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные 20-569-809; динамометрический ключ 24-9020-300 с переходником 24-9020-27 (или динамометрический ключ 18-69-191К-112 с переходником 24-9020-27); отвертка 24-9020-120.		Шплинт 3×50—002, ГОСТ 397—79; эмаль ХВ-16 красная, ТУ 6-10-1301—78.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 11	На странице 58	
Пункт РО 1.02.15	Осмотр лопаток 3-й ступени турбины, реактивного сопла и его стекателя	Трудоемкость — 0,06 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите при помощи переносного светильника лопатки 3-й ступени турбины и убедитесь в отсутствии на них забоин, оплавлений и металлического налета на лопатках. Осмотр лопаток производите медленно, проворачивая ротор двигателя за воздушный винт рукой по ходу вращения. 2. Осмотрите реактивное сопло и его стекатель и убедитесь в отсутствии на них трещин и сквозной выработки входных кромок воротников. Осмотр входных кромок воротников на отсутствие сквозной выработки производите при наличии ощутимого люфта стоек относительно их воротников при помощи зеркала и подсвета. Люфт определяйте путем покачивания реактивного сопла рукой за ребра или стекатель вдоль продольной оси двигателя. Величина люфта контролю не подлежит. Реактивное сопло с люфтом стоек относительно воротников, не имеющее трещин и сквозной выработки на деталях, допускается к эксплуатации. Допускаются трещины на следующих деталях реактивного сопла: — на наружном и внутреннем кожухах в любом месте длиной до 50 мм без образования замкнутого контура; — на ребрах длиной до 40 мм; — на манжетах внутреннего и наружного кожухов у радиуса перехода с входной и выходной сторон длиной до 50 мм; — на воротниках длиной до 10 мм по высоте без выпадания материала.		При наличии забоин, оплавлений и металлического налета на лопатках 3-й ступени турбины двигатель заменяйте. Реактивное сопло с трещинами длиной более допустимых и сквозной выработкой входных кромок воротников замените.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Линейка измерительная металлическая, ГОСТ 427—75.	Переносный светильник на 24 В.		

3. В технологические указания по выполнению регламентных работ внести дополнения:

3.1. Выпуск 1, 2, 3 Технологическая карта № 11.

3.1.1. На стр 58 название Технологической карты в конце дополнить текстом:

“Осмотр кольцевого козырька телескопического соединения удлинительной трубы выхлопной системы двигателя”.

3.1.2. На стр 58а Технологическую карту дополнить:

3.1.2.1. Рисунком 4а;

3.1.2.2. Пунктом “3” для чего:

- В графу “Содержание операций и технические требования (ТТ)2 внести текст:

“3. С применением зеркала и подсвета осмотрите кольцевой козырек телескопического соединения удлинительной трубы выхлопной системы двигателя. Убедитесь в правильности его монтажа. Кольцевой козырек 15 (Рис. 4а) должен быть установлен своим фланцем вперед по полету.

Фланец козырька 15 выступом фланца 13 сопла двигателя по всей окружности должен быть прижат к посадочному месту в расточке фланца 4 телескопического соединения удлинительной трубы 7. Кромка фланца козырька не должна просматриваться.

Убедитесь в отсутствии трещин, гофров, короблений, вмятин, забоин, износа материала. Особое внимание обратите на радиусный переход цилиндрической части козырька 15 в его фланец. Указанные дефекты не допускаются.

Прикладывая руками усилия к козырьку, убедитесь, что он не имеет радиальных и осевых люфтов. Люфты не допускаются.

Измерьте по всей окружности щупом зазор между внутренней поверхностью удлинительной трубы и внешней поверхностью кольцевого козырька. Зазор должен быть равен $2,5 \pm 1$ мм.”

3. В графу “Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ” напротив пункта 3 внести текст:

“Обнаруженные дефекты устраните как указано в ТУ Выпуск 26 стр. 345 раздел 8 пункт 2.

В случае выявления радиальных или осевых люфтов козырька, или, если просматривается кромка фланца козырька, снимите удлинительную трубу и выполните работы, указанные в ТУ Выпуск 6 часть 1 ТК N 7 пункты 7 и 8. Установите причину дефектов и устраните ее (при необходимости совместно с представителем АРЗ).

После устранения дефектов установите удлинительную трубу на место и выполните работы как указано в ТУ Выпуск 6 часть 1 ТК N 7 пункт 11.”

4. В графу “Контроль” к пункту 3 внести букву “К”.

5. В графу “Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)” в конце через запятую внести текст:

“...набор щупов ГОСТ 882-75”

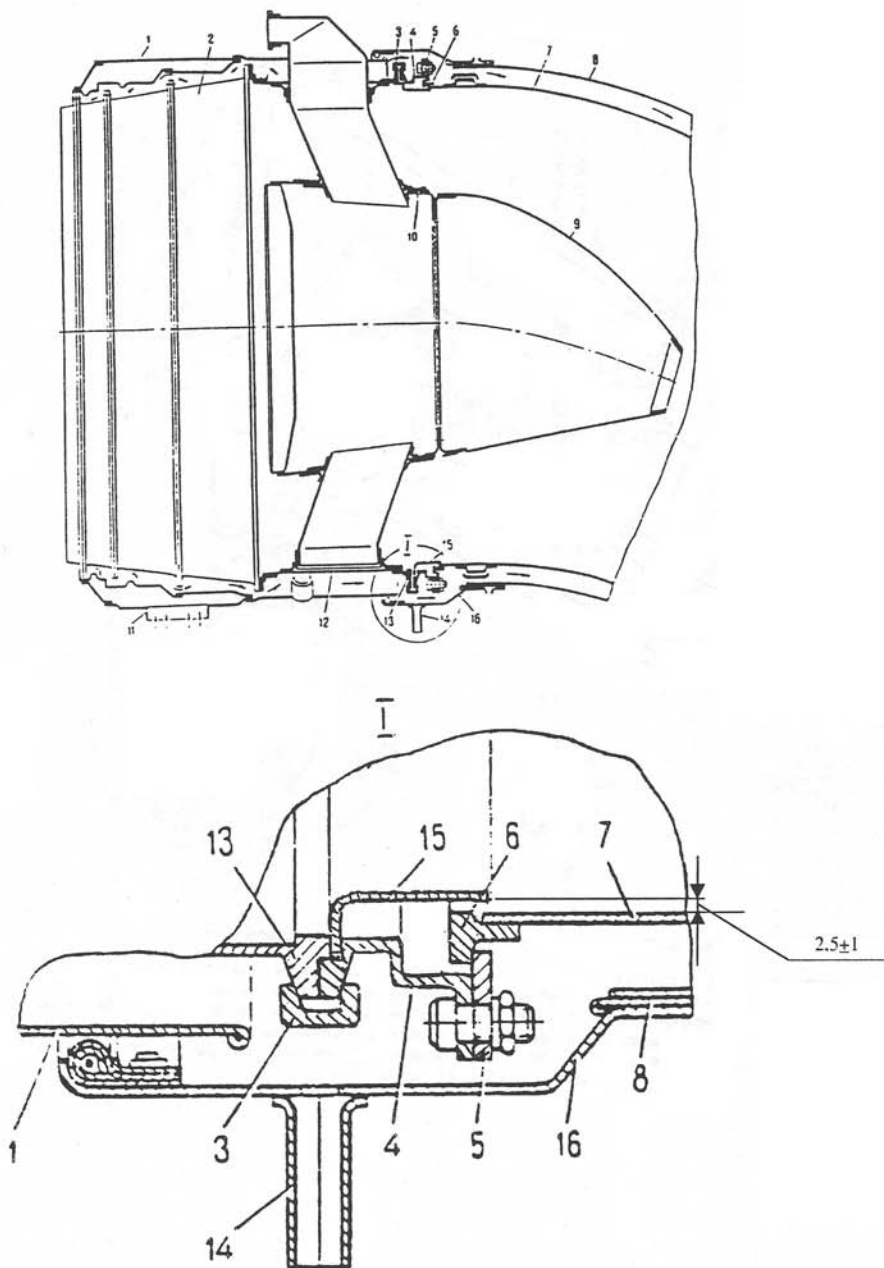


Рис. 4а. Телескопическое соединение удлинительной трубы с двигателем. Монтаж кольцевого козырька.

1 - кожух обдува турбины; 2 - статор турбины; 3 - стяжной хомут; 4 - фланец; 5 - планка; 6 - фланец удлинительной трубы; 7 - удлинительная труба; 8 - кожух; 9 - стекатель газов; 10 - внутренний кожух реактивного сопла; 11 - горловина кожуха обдува турбины; 12 - наружный кожух реактивного сопла; 13 - фланец сопла; 14 - сливной штуцер; 15 - кольцевой козырек; 16 - хомут.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12	На страницах 59—62	
Пункт РО 1.02.16	Осмотр масляного фильтра лобового картера двигателя	Трудоемкость — 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите ванночку для сбора масла под фильтр лобового картера. 2. Расконтрите и отверните болт крепления маслофильтра лобового картера. Примечание. На двигателях, оборудованных сигнализаторами перепада давления масла СП-0,6Э, перед снятием маслофильтра лобового картера расконтрите и отсоедините ШР от СП-0,6Э. Установите на ШР заглушку 24-119-082 из одиночного комплекта двигателя. Работу выполняет специалист по АнРЭО. 3. Выньте маслофильтр из гнезда, потянув его за болт крепления и крышку фильтра. Запрещается поддевать отверткой фланец крышки для облегчения снятия маслофильтра. 4. Осмотрите фильтрующие секции и масло, слитое в ванночку из гнезда маслофильтра. Убедитесь, что на маслоfiltре и в масле нет металлических частиц. Промойте маслофильтр, не разбирая его, в керосине волосяной кистью. Не допускается пользоваться ветошью, соскабливать грязь, а также продувать маслофильтр после промывки сжатым воздухом.		Масло, попавшее на детали конструкции, удалите техническими салфетками. Если фильтр снять затруднительно, разрешается легко постучать по крышке фильтра деревянным молотком. Если на фильтре лобового картера или в масле, слитом из гнезда маслофильтра, обнаружены стальные частицы, замените двигатель. При сильном загрязнении маслофильтра лобового картера снимите и промойте маслофильтр регулятора частоты вращения и маслофильтр, установленный в трубопроводе подвода масла на смазку заднего подшипника компрессора и подшипника турбины. При	Т Т Т К

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	незначительном загрязнении маслофильтра металлическими частицами тщательно промойте маслофильтр и опробуйте двигатель. При обнаружении на маслофильтре лобового картера алюминиевых, бронзовых или оловянных частиц в количестве 20—30, тщательно промойте маслофильтр, замените масло в маслосистеме и опробуйте двигатель в течение 30 мин, после чего осмотрите маслофильтр. Если маслофильтр чистый, двигатель допускается к дальнейшей эксплуатации с последующим осмотром маслофильтра в базовом аэропорту после первого рейса (самолеты Ан-26, Ан-30 должны быть посланы в первый рейс с обязательным последующим возвращением на базу). Если же будет установлено, что алюминиевые, бронзовые или оловянные частицы являются следствием разрушения основных деталей и узлов, замените двигатель. Во всех случаях снятия двигателя с самолета из-за наличия на	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5. Убедитесь в целостности резинового уплотнительного кольца крышки фильтра. 6. Установите маслофильтр на место, заверните болт крепления, затяните и законтрите контровочной проволокой.	маслофильтре металлических частиц, появившихся в результате разрушения деталей и узлов двигателя, необходимо: — заменить маслорадиатор новым, на снятом маслорадиаторе следует написать красной краской «СТРУЖКА» и направить его в ремонт; — промыть маслосборник и троекратно проверить чистоту промывки через перкалевый фильтр; — заменить воздушный винт при наличии металлических частиц на маслофильтре регулятора частоты вращения; — промыть и продуть сжатым воздухом маслопроводы самолетной системы. Давление воздуха не должно быть более 0,2 МПа (2 кгс/см²); — произвести промывку флюгер-насоса включением его в два цикла работы. Поврежденное резиновое уплотнительное кольцо замените. При заедании фильтра в гнезде во время установки его	К К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 12		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Маслофильтр должен плавно входить в гнездо, без перекосов и заеданий. При затягивании болта крепления не прилагайте чрезмерных усилий рукой и не применяйте дополнительных рычагов к ключу. Маслофильтр устанавливайте так, чтобы фиксирующий штифт крышки маслофильтра находился в верхнем положении против отверстия в лобовом картере под этот штифт. Примечание. На двигателях, оборудованных сигнализаторами перепада давления масла СП-0,6Э, после установки маслофильтра лобового картера снимите заглушку 24-119-082, подсоедините и законтрите ШР СП-0,6Э. Работу выполняет специалист по АНРЭО. 7. Уберите ванночку для сбора масла из-под маслофильтра лобового картера. 8. Закройте боковые крышки капота двигателя, как указано в технологической карте № 9 настоящего выпуска. 9. Подготовьте стоянку и самолет для запуска двигателя, как указано в технологической карте № 71, вып. 24, ч. 1. Запустите и прогрейте двигатель на малом газе; остановите двигатель, как указано в технологической карте № 72, вып. 24, ч. 1. 10. После останова двигателя откройте боковые крышки капота и убедитесь в отсутствии подтекания масла из-под маслофильтра.		на место не затягивайте болт с усилием, а отверните его и направьте фильтр рукой. При наличии подтекания масла из-под фильтра подтяните болт крепления фильтра или замените резиновое уплотнительное кольцо крышки фильтра.	Т Т И К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Ключ 20-569-045; ванночка 250×100××50; заглушка 24-119-082; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; кисть волосаяная.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79; проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; керосин ТС-1 (ГОСТ 10227-62).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13	На странице 63	
Пункт РО 1.02.17	Слив отстоя топлива из ФТО и ФГО силовой установки	Трудоемкость 0,06 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Откройте сливные краны топливных фильтров грубой и тонкой очистки. Слейте 0,3—0,4 л отстоя топлива в прозрачную банку из бесцветного стекла вместимостью 0,5 л с закрепленным на ней индикатором свободной воды ИВП. Перед сливом отстоя протрите банку чистой технической салфеткой. Банка должна быть чистой и сухой, а поплавков индикатора свободно перемещаться по направляющему штоку. В слитом отстое топлива при визуальном контроле его в проходящем свете (при вращательном движении топлива в банке), а также при положении поплавка индикатора в крайнем нижнем положении не должно быть механических примесей, кристаллов льда, воды или свободной воды. Поплавок индикатора должен находиться в крайнем нижнем положении. Допускается наличие помутневшего топлива в слитом отстое. Если помутнение топлива обнаружено при температуре воздуха выше 5 °С, дозаправка рекомендуется произвести топливом с добавлением 0,1 % противообледенительных присадок по объему заправляемого топлива. Если на предприятии такое топливо отсутствует, то остаток помутневшего топлива следует слить из топливных баков и заправить самолет топливом без противообледенительных присадок.		Если поплавок индикатора передвигается по штоку с задержками, зачистите на штоке неровности или удалите на нем загрязнения, а также прочистите отверстие в поплавке. Если в отстое топлива будут обнаружены механические примеси, кристаллы льда, вода или свободная вода, слив производите до появления чистого топлива. Если появления чистого топлива добиться не удалось, произведите слив 20 л топлива и повторно проверьте его чистоту. При повторном обнаружении примесей вопрос о допуске ВС к эксплуатации или слива топлива из топливных баков принимается представителями ИАС и ГСМ. Если поплавок перемещается с малой скоростью или оста-	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 13		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
		ется неподвижным, вызовите представителя ГСМ.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
Индикатор ИВП.	Банка вместимостью 0,5 л.	Ветошь обтирочная ГОСТ 5354—79.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14	На страницах 64—64а	
Пункт РО 1.02.18, 1.02.23	Проверка открытия и закрытия заслонок кранов отбора воздуха на обогрев ВНА двигателей. Контроль карт контроля виброперегрузок двигателей	Трудоемкость 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Убедитесь, что электроустановка подключена на бортовую электросеть. 2. Включите на щите АЗС два АЗС-2 «ОБОГРЕВ ВНА ДВИГ. ЛЕВ» и «ОБОГРЕВ ВНА ДВИГ. ПРАВ». 3. Установите переключатели «ЛЕВ. ВНА ПРАВ» в положение «ОТКРЫТО» и проследите на двигателе за открытием заслонки крана отбора воздуха на обогрев ВНА по вращению нижнего конца оси заслонки с гайкой. При открытии заслонки крана нижний конец оси заслонки с гайкой должен повернуться по часовой стрелке приблизительно на 60° от исходного (закрытого) положения. 4. Установите переключатели «ЛЕВ. ВНА ПРАВ» в положение «ЗАКРЫТО» и проследите на двигателе за закрытием заслонки крана отбора воздуха на обогрев ВНА по вращению нижнего конца оси заслонки с гайкой. Заслонка должна поворачиваться плавно, без рывков и постороннего шума. 5. Выключите на щите АЗС два АЗС-2 «ОБОГРЕВ ВНА ДВИГ. ЛЕВ» и «ОБОГРЕВ ВНА ДВИГ. ПРАВ». 6. Проконтролируйте состояние двигателей АИ-24 по картам контроля вибрации на земле и в полете. Карты контроля должны находиться в папке на борту самолета.		При неполном открытии заслонки крана отбора воздуха устраните заедание ее оси, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При отклонении текущих или средних значений виброперегрузок двигателя АИ-24 на земле или в полете сверх величин, указанных в бюллетене № 192Э, дальнейшую эксплуатацию двигателя производите согласно рекомендациям этого же бюллетеня.	Т Т Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 14		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Электроустановка.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15	На страницах 65—71	
Пункты РО 1.02.19—1.02.21	Осмотр фильтроэлементов ФТО и ФГО, фильтров НД и АДТ. Проверка топливной системы на герметичность	Трудоемкость — 1,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Убедитесь в том, что перекрывной топливный кран двигателя закрыт. На самолетах Ан-24 красный светосигнализатор закрытого положения крана должен гореть. На самолетах Ан-26, Ан-30 зеленый светосигнализатор открытого положения крана не должен гореть. 2. Замените фильтроэлемент фильтра тонкой очистки топлива 12ТФ-15СН, для чего: 2.1. Слейте в ведро топливо из корпуса фильтра через сливной кран. 2.2. Расконтрите гайки крепления траверсы крышки фильтра. Отверните одну гайку полностью и отведите траверсу в сторону. Снимите крышку фильтра, потянув ее за ручку на себя. Поддевать отверткой или другим инструментом крышку фильтра запрещается. 2.3. Выньте фильтроэлемент из корпуса фильтра. Осмотрите фильтроэлемент и убедитесь в отсутствии механических повреждений и посторонних частиц на нем. Передайте фильтроэлемент на очистку в ультразвуковой установке. 2.4. Осмотрите крышку фильтра и убедитесь в отсутствии трещин и механических повреждений. 2.5. Осмотрите уплотнительное кольцо крышки фильтра и убедитесь в отсутствии повреждений и разбухания.		При наличии посторонних частиц на фильтроэлементе установите и устраните источник загрязнений. При наличии повреждений фильтроэлемента произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии на крышке трещин, повреждений перемычек, канавок под уплотнительные кольца крышку замените. Поврежденное или разбухшее уплотнительное кольцо замените.	Т Т К Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.6. Установите в корпус фильтра, промытый в ультразвуковой установке и проверенный прибором ПКФ, фильтроэлемент, убедившись в его целости и в наличии и целости уплотнительного кольца. 2.7. Установите крышку в корпус фильтра, заведите конец траверсы на болт крепления, затяните и законтрите гайки. Гайки крепления траверсы крышки затягивайте равномерно, не прилагая чрезмерных усилий. Зазор между крышкой и фланцем корпуса фильтра должен быть не более 0,3 мм. 3. Осмотрите фильтроэлемент фильтра грубой очистки топлива 8Д2.966.005, для чего: 3.1. Слейте в ведро топливо из корпуса фильтра через сливной кран. 3.2. Расконтрите и отверните винт траверсы и выведите ее из пазов крышки. 3.3. Снимите крышку вместе с фильтроэлементом, потянув винт траверсы на себя. Поддевать отверткой или другим инструментом крышку фильтра запрещается. 3.4. Осмотрите фильтроэлемент и убедитесь в отсутствии механических повреждений и посторонних частиц на нем.	Поврежденное уплотнительное кольцо замените. Поврежденный фильтроэлемент замените. При отсутствии уплотнительного кольца установите его. Если крышка вместе с фильтроэлементом не снимается, отверните винт траверсы так, чтобы можно было траверсу поставить на выступы корпуса фильтра. После этого, вворачивая винт траверсы как съемник, снимите крышку вместе с фильтроэлементом. При наличии посторонних частиц на фильтроэлементе установите и устраните источник загрязнений.	Т Т Т Т Т К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Незначительный налет металлической пыли и отдельные блески на магнитном кольце являются следствием естественного износа деталей и не могут служить основанием для снятия агрегата. 4.5. Осмотрите уплотнительное кольцо пробки фильтра и убедитесь в отсутствии повреждений и разбухания. 4.6. Осмотрите фильтр 758.089-1, промытый на ультразвуковой установке, и убедитесь в отсутствии повреждений уплотнительного кольца Н8Т.349-1. 4.7. Установите в насос-датчик фильтр, промытый в ультразвуковой установке и проверенный прибором ПКФ, вставьте пружину, заверните и законтрите пробку фильтра. В насос-датчик НД-24М устанавливаются фильтры 758.049 как с индексами «Н» или «40», так и без них.	зано в технологических картах № 71, 72, вып. 24, ч. 1. «Замена основного двигателя». При повторном (после опробования) обнаружении на фильтре и магнитном кольце стальных частиц замените насос-датчик и автомат дозирования топлива. При обнаружении на фильтре алюминиевых частиц передайте его на промывку в ультразвуковой установке, после чего установите на место. При наличии повреждений фильтра произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Поврежденное или разбухшее уплотнительное кольцо замените. Поврежденное уплотнительное кольцо замените.	Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
В насосы-датчики НД-24МК, НД-24Т, НД-24МС устанавливаются фильтры 758089 или 758.089-1 с магнитным кольцом, которые взаимозаменяемы между собой. 5. Осмотрите топливный фильтр автомата дозирования топлива, для чего: 5.1. Расконтрите и отверните колпачок фильтра. 5.2. Выньте пружину и фильтр. Примечание. При снятии фильтра 758.049-1 обращайте внимание на наличие уплотнительного кольца Н8Т.349-1 на торце фильтра. 5.3. Осмотрите фильтр и убедитесь в отсутствии механических повреждений и посторонних частиц на нем. Передайте фильтр на очистку в ультразвуковой установке. 5.4. Осмотрите уплотнительное кольцо колпачка фильтра и убедитесь в отсутствии повреждений и разбухания.	При наличии металлических частиц на фильтре замените насос-датчик и автомат дозирования топлива. При засорении фильтра частицами неметаллического происхождения снимите последовательно дроссельные пакеты гидрозамедлителя, как указано в технологической карте № 25, вып. 6, ч. I, предъявите их ОТК, промойте и установите на место. При наличии повреждений на фильтре произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Поврежденное или разбухшее уплотнительное кольцо замените.	Т Т К Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль	
5.5. Осмотрите фильтр 758.049-1, промытый на ультразвуковой установке, и убедитесь в отсутствии повреждений уплотнительного кольца Н8Т.349-1. 5.6. Установите в автомат дозирования топлива фильтр, промытый в ультразвуковой установке и проверенный прибором ПКФ, вставьте пружину, заверните и законтрите колпачок фильтра. В автомат дозирования топлива устанавливайте только фильтры 758049 с индексами «Н» или «40» или фильтр 758.049-1, которые взаимозаменяемы между собой. 6. Проверьте топливную систему на герметичность, для чего: 6.1. Откройте перекрывной топливный кран двигателя, нажав переключатель в положение «ОТКРЫТ». Должен загореться зеленый светосигнализатор открытого положения крана. 6.2. Включите подкачивающие насосы групп баков на 1—2 мин: — на самолетах Ан-24 установите переключатель на средней панели приборной доски в положение «ДЕЖ»; — на самолетах Ан-26, Ан-30 переведите переключатель «РАСХОДНЫЕ» в верхнее положение. Должны загореться два зеленых светосигнализатора работы насосов. 6.3. Осмотрите соединения топливной системы и убедитесь в отсутствии подтекания топлива.	Поврежденное уплотнительное кольцо замените. При подтекании топлива из-под фильтров подтяните гайки траверсы, винт траверсы, пробку или колпачок фильтра. Если подтекание не устранилось, замените уплотнительные кольца. После устранения дефекта повторите проверку топливной системы на герметичность. При подтекании топлива в других местах топливной си-	Т Т К К К	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 15		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль	
6.4. Выключите подкачивающие насосы групп баков: — на самолетах Ан-24 установите переключатель в положение «ВЫКЛЮЧЕНО»; — на самолетах Ан-26, Ан-30 переведите переключатель в положение «ОТКЛЮЧЕНЫ». Два зеленых светосигнализатора работы насосов должны погаснуть. 6.5. Закройте перекрывной кран топлива самолета, нажав переключатель в положение «ЗАКРЫТ». На самолетах Ан-24 должен загореться красный светосигнализатор закрытого положения крана. На самолетах Ан-26, Ан-30 зеленый светосигнализатор открытого положения крана должен погаснуть. 7. Закройте и законтрите боковые крышки капотов силовой установки, как указано в ТК № 9 наст. вып. 8. Уберите оборудование от самолета.		стемы установите и устраните причину течи.	К	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)		Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Штангенциркуль ШЦ-I, ГОСТ 166—80.		Стремянка 24-9002-500; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; кисть 18-69-37; ключи 20-69-025, 20-560-049; ведро; ключ гаечный двусторонний 14×17, ГОСТ 10112—80.	Проволока КО 0,8, ГОСТ 792—87; неф-рас-С 50/170, ГОСТ 8505—80.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16	На страницах 72—75	
Пункт РО 1.02.23, 24	Запуск и опробование двигателей. Проверка вступления в работу усилителя УКО. Контроль виброперегрузок двигателей. Осмотр двигателей после останова	Трудоемкость — 1,88 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Подготовьте стоянку, самолет и двигатели к запуску, как указано в ТК № 71, вып. 24, ч. 1. 2. Включите МСРП-12-96. Примечание. Включение и выключение МСРП-12-96 выполняет специалист по АирЭО. 3. Запустите и прогрейте двигатели на режиме «ЗЕМНОЙ МАЛЫЙ ГАЗ», как указано в ТК № 72, вып. 24, ч. 1. 4. Проверьте вступление в работу УКО и срабатывание светосигнализаторов «ГОТОВНОСТЬ АВТОФЛЮГЕРА» перемещением РУД, как указано в ТК № 72, вып. 24, ч. 1. Произведите контроль виброперегрузок двигателей согласно указаниям бюллетеня № 192Э. 5. Остановите двигатели и выключите МСРП-12-96, как указано в ТК № 72, вып. 24, ч. 1. 6. Откройте боковые крышки капотов двигателей, расконтрив и открыв замки крепления крышек. 7. Осмотрите места содержания агрегатов и трубопроводов всех систем. Убедитесь в отсутствии подтекания топлива, масла и АМГ-10, обратив особое внимание на места установки фильтров;		При подтекании жидкости из-под накидных гаек трубопроводов подтяните их. Если дефект не устранен, снимите трубопровод и осмотрите развальцовку. Трубопровод с поврежденной развальцовкой замените. При подтекании топлива, масла и АМГ-10 из-под дюритовых соединений подтяните хомуты. Если дефект не устранен, убедитесь в исправности дюритово-	Т
			И
			Т
			К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7. Стравите воздушные пробки из топливной системы через клапан стравливания автомата дозировки топлива, для чего: 7.1. Откройте перекрывной топливный кран двигателя, установив переключатель в положение «ОТКРЫТ». Должен загореться зеленый светосигнализатор открытого положения крана. 7.2. Расстопорите рули и установите РУД в среднее положение. 7.3. Расконтрите и выверните пробку клапана стравливания из автомата дозировки топлива. 7.4. Вверните в отверстие клапана стравливания приспособление 24-69-141 со шлангом длиной 600—800 мм. Конец шланга опустите в ведро. 7.5. Включите подкачивающие насосы групп баков, как указано в п. 6.2. технологической карты № 15 настоящего выпуска. 7.6. Сливайте топливо через шланг приспособления в ведро до появления чистой струи топлива (без пузырьков воздуха), не допуская попадания топлива на коробку контакторов.	го шланга и трубопровода. Неисправные шланг или трубопровод замените. При подтекании жидкости из соединений, уплотняемых прокладками, подтяните болты или гайки крепления или замените прокладки. При подтекании жидкости через сальник агрегата замените агрегат. После устранения подтекания повторно запустите двигатель, а потом остановите его. Убедитесь в отсутствии подтекания жидкости.	Т Т Т Т К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 16		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9002-500; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; приспособление 24-69-141.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17	На страницах 76—77	
Пункты РО 1.02.60, 1.02.62	Проверка закрытия сливного крана водяного бака системы впрыска воды в двигатель. Осмотр и промывка нижнего сетчатого фильтра водяного бака	Трудоемкость — 0,22 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Для доступа к водяному баку системы впрыска воды в двигатель откройте люки, отвернув замки крепления крышек: — на хвостовой части правой гондолы — с надписью «ТУРБОГЕНЕРАТОР»; — на хвостовой части левой гондолы — с надписью «ПРОТИВОПОЖАРНЫЕ БАЛЛОНЫ». 2. Убедитесь, что сливной кран водяного бака закрыт. Подтекание воды через сливной кран не допускается. 3. Осмотрите нижний сетчатый фильтр водяного бака, для чего: 3.1. Снимите сетчатый фильтр, расконтрив и отвернув пробку фильтра. 3.2. Промойте фильтр в горячей воде с помощью кисти и обдуйте сжатым воздухом до полного удаления остатков воды. Температура воздуха должна быть 50—60° С. Давление воздуха должно быть не более 0,2 МПа (2 кгс/см²). 3.3. Осмотрите сетчатый фильтр и убедитесь в целостности сетки и каркаса. На сетке фильтра не допускаются вмятины и забоины, не нарушающие целостности сетки.		При подтекании воды через сливной кран закройте его. Если подтекание не устранилось, замените сливной кран или прокладку сливного крана.	Т
			Т
			Т
			Т
		Потертости и места разрывов сетки фильтра опасайте. Разрешается производить пайку сетки фильтроэлемента не более чем в трех местах. Общая площадь запаянной	Т

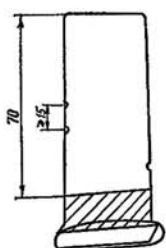
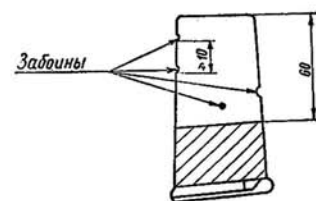
К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 17		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.4. Осмотрите уплотнительное кольцо и убедитесь в отсутствии повреждений или разбухания. 3.5. Смажьте графитной смазкой УСсА резьбу пробки. 3.6. Вставьте сетчатый фильтр в водяной бак; заверните и законтрите пробку фильтра. 4. Закройте люки на хвостовой части левой и правой gondoly, завернув замки крепления крышек люков.		сетки не должна превышать 1 см². Уплотнительное кольцо с повреждениями и разбуханием замените.	Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; стремянка 24-9002-500; кисть, ГОСТ 10597—80; баллон со сжатым воздухом; ключ 20-569-045; ванночка под горячую воду любых размеров.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; вода; графитная смазка УСсА, ГОСТ 3333—80.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 18	На странице 78	
Пункт РО 1.02.61	Осмотр пробки влагоотстойника	Трудоемкость — 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте левую боковую крышку капота, расконтрив и открыв замок крепления крышки. 2. Расконтрите и выверните пробку влагоотстойника. 3. Прочистите дренажное отверстие пробки проволокой Ø 0,8 мм и промойте ее в нефрасе или керосине до полного удаления грязи. 4. Установите пробку влагоотстойника на место и законтрите ее. 5. Закройте левую боковую крышку капота и законтрите замок ее крепления, в закрытом положении, как указано в технологической карте № 9 настоящего выпуска.			Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9002-500; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; кисть 18-69-37; ключ 20-569-049.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; керосин, ГОСТ 18499—73 или нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 19	На страницах 79—80	
Пункт РО 1.03.01	Измерение количества масла в маслобаке РУ19А-300	Трудоемкость — 0,08 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Установите стремянку 24-9012-0 слева хвостовой части правой гондолы. 2. Откройте крышку люка для доступа к маслобаку на левом борту капота двигателя РУ19А-300, отвернув винты ее крепления. 3. Замерьте количество масла в маслобаке, для чего: 3.1. Расконтрите и отверните пробку заливной горловины маслобака. 3.2. Выньте пробку заливной горловины с масломерной линейкой и определите по ней уровень масла в маслобаке. Количество масла в маслобаке должно быть 6,0—6,5 л. В бак заправляйте масла МК-8, МК-8П и МС-8П.		При недостаточном количестве масла в маслобаке дозаправьте его. Масло заливаете через фильтр с сеткой № 008. При заправке масла в маслобак не допускайте повреждения фильтра в заливной горловине. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ЕСЛИ МАСЛО БЫЛО СЛИТО ПОЛНОСТЬЮ ИЗ СИСТЕМЫ ИЛИ КОРОБКИ И АГРЕГАТОВ, ТО ПОЛНОСТЬЮ ЗАПРАВЬТЕ МАСЛОБАК, УСТАНОВИТЕ ПРОБКУ ЗАЛИВНОЙ ГОРЛОВИНЫ, ПРОИЗВЕДИТЕ ХОЛОДНУЮ ПРОКРУТКУ ДВИГАТЕЛЯ, КАК УКАЗАНО В ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ КАРТЕ № 7, ВЫП. 24,	Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 19	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
3.2а. Осмотрите уплотнительную прокладку пробки маслобака и убедитесь в отсутствии повреждений. 3.3. Заверните и законтрите пробку заливной горловины маслобака. 4. Закройте крышку люка для доступа к маслобаку, завернув винты ее крепления. 5. Уберите стремянку от самолета.		Ч. 2 И ПОСЛЕ ЭТОГО ПРОИЗВЕДИТЕ ДОЗАПРАВКУ МАСЛА ДО НЕОБХОДИМОГО УРОВНЯ. Поврежденную прокладку замените.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Сетка № 008, ГОСТ 6613—73; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; стремянка 24-9012-0.	Масло МК-8, МК-8П, ГОСТ 6457—66; масло МС-8, ТУ 38 01163—78; проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-20	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20	На страницах 81—90	
Пункты РО 1.03.02, 1.03.05	Осмотр входного канала, реактивного сопла, стекателя и лопаток компрессора двигателя РУ19	Трудоемкость — 0,27 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Осмотрите при помощи переносного светильника входной канал двигателя и лопатки компрессора и убедитесь в отсутствии посторонних предметов во входном канале и забоин на лопатках компрессора. Для осмотра входного канала и лопаток выньте морской болт крепления откидной металлической сетки воздухозаборника, поднимите сетку вверх и закрепите крючком за стенку шп. № 20. К дальнейшей эксплуатации допускаются двигатели: 1.1. С забоинами без их зачистки (рис. 5): 1.1.1. На рабочих лопатках 1-й ступени компрессора (забоины размером менее 1 мм определяйте визуально, замер забоин более 1 мм производите металлической измерительной линейкой 0—100 мм). — точечные забоины глубиной до 0,1 мм (шероховатость) по всей поверхности лопаток; — забоины на кромках лопаток глубиной не более 0,5 мм, длиной не более 1,0 мм и на расстоянии не более 70 мм от торца пера лопатки. Количество забоин должно быть не более трех; — забоины на профильной части лопаток глубиной не более 0,3 мм, диаметром не более 1,0 мм и на расстоянии не более 70 мм от торца пера лопатки. Количество забоин должно быть не более двух. Расстояние между забоинами — не менее 15 мм. Количество лопаток с указанными забоинами не регламентируется. 1.1.2. На спрямляющих лопатках 1-й ступени компрессора (определяйте визуально): — точечные забоины глубиной до 0,2 мм по всей поверхности лопаток;		Посторонние предметы, обнаруженные во входном канале двигателя, удалите. Выясните причину попадания их во входной канал. Убедитесь в отсутствии повреждений входного канала.	К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Забойны на лопатках 1-ой ступени  Забойны на лопатках 2-ой ступени  — Зона, в которой не допускаются забойны глубиной более 0,1 мм Рис. 5. Допускаемые зоны расположения забойн — забойны на кромках лопаток глубиной не более 1,0 мм, длиной не более 2,0 мм. - Количество забойн должно быть не более трех; — забойны на профильной части лопаток глубиной не более 0,4 мм, диаметром не более 1,5 мм. - Количество забойн должно быть не более двух, расстояние между забойнами — не менее 15 мм. - Количество лопаток с указанными забойнами не регламентируется. 1.1.3. На рабочих лопатках 2-й ступени компрессора (определяйте визуально): — точечные забойны глубиной до 0,1 мм (шероховатость) по всей поверхности лопаток;		

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— забоины на кромках лопаток глубиной не более 2,0 мм, длиной не более 4,0 мм и на расстоянии не более 60 мм от торца пера лопатки. Количество забоин должно быть не более трех; — забоины на профильной части лопаток глубиной не более 0,3 мм, диаметром не более 1,0 мм и на расстоянии не более 60 мм от торца пера лопатки. Количество забоин должно быть не более двух, расстояние между забоинами не менее 10 мм. Количество лопаток с указанными забоинами не регламентируется. В разд. XIV формуляра двигателя сделайте отметку о выявленных забоинах. 1.2. С забоинами после их зачистки (рис. 6). Измерение забоин производите металлической измерительной линейкой 0—100 мм: — на кромках рабочих лопаток 1-й ступени компрессора глубиной не более 2,5 мм, длиной не более 4 мм и на расстоянии не более 70 мм от торца пера лопатки (не лежащие на одном расстоянии от торца пера лопатки). — забоины на входных кромках спрямляющих лопаток I-й ступени компрессора глубиной не более 3 мм и длиной до 5 мм. Количество забоин на кромках одной лопатки должно быть не более трех, расстояние между забоинами на рабочих и спрямляющих лопатках — не менее 15 мм. Количество лопаток с указанными повреждениями не регламентируется.	Для устранения забоин на рабочих лопатках разрешается подрезка углов вблизи торца пера лопаток размером не более 4×4 мм (рис. 7). Подрезку углов производите с той стороны, где есть забоины плоским тупоносом надфилем 2826-0023, ГОСТ 1513—77. Количество лопаток с подрезанными углами должно быть не более 10. Расположение лопаток с подрезанными углами должно быть взаимно противоположным. Забоины зачищайте овальным надфилем 2828-0114, плоским надфилем с тупым носом 2826-0023, ГОСТ 1513—77; шкуркой Д23820×20	

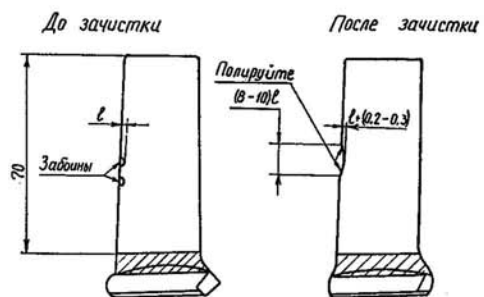


Рис. 6. Зачистка забоин на лопатках

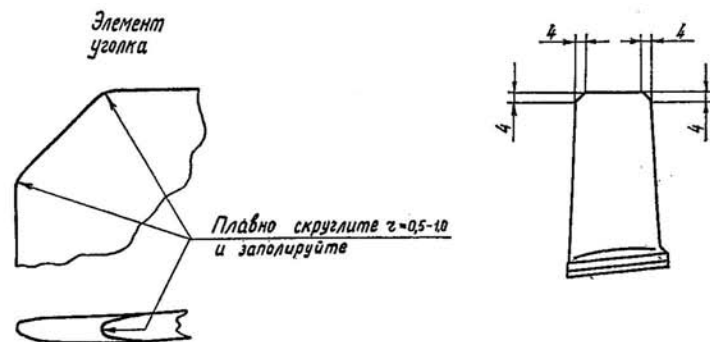


Рис. 7. Обрезка уголков лопаток 1-й ступени компрессора

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	У1Г63С16-Н-ПСФЖА, ГОСТ 1344—79, с последующей полировкой шкуркой Л280×280 Л1155СВПА, ГОСТ 10054—82. Зачищаемый участок должен иметь плавную разгонку на длине кромки 8—12 мм и углублен в тело лопатки на 0,2—0,3 мм больше глубины зачищаемой забоины. Мелкие забоины на кромках лопаток заполируйте шкуркой Л280×280 Л1155СВПА по всей длине кромки. После заполировки не должны оставаться поперечные следы обработки. Примечания. 1. Зачистку лопаток 1-й ступени компрессора производите на снятом с самолета двигателе. Снятие двигателя производите согласно технологической карте № 7, вып. 24, ч. 2. 2. Для предохранения внутренней полости компрессора лопатку обложите со всех сторон марлей. После выполнения работ марлю удалите.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	После зачистки лопаток компрессора проверьте их в целях выявления трещин методом цветной дефектоскопии, для чего: — тщательно обезжирьте жесткой волосяной кистью, смоченной в ацетоне, поверхность проверяемой лопатки; обезжиренную поверхность лопатки руками не трогать; — обезжиренную поверхность лопатки протрите насухо бязевой салфеткой; — подогрейте лопатку горячим воздухом от аэродромного подогревателя в течение 20 мин. Температура воздуха на выходе из рукава подогревателя должна быть 80—100°C. Температуру лопатки измеряйте термометром ТМ1-2, ГОСТ 112—78, или 3-А-2, ГОСТ 215—73. Примечание. При температуре наружного воздуха выше 20°C данную работу не выполняйте; — охладите лопатки до температуры 20—35°C. Температуру лопатки измеряйте термометром ТМ1-2 или 3-А-2.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— нанесите тоекратно на лопатки жидкость «К» МРТУ 6-10-750—68 мягкой волосяной кистью. После каждого нанесения жидкости «К» выдержите лопатку на воздухе в течение 1,5—2 мин. Нанесение жидкости «К» производите одновременно не более чем на трех лопатках; — удалите жидкость «К» смесью, состоящей по массе из 30% трансформаторного масла и 70% керосина. Время удаления жидкости «К» должно быть не более 3 мин; — протрите лопатки насухо марлей, а затем бязевой салфеткой. Продолжительность протирки должна быть не более 3 мин; — нанесите краску «М» мягкой волосной кистью на поверхность лопатки равномерным слоем; время после окончания протирки насухо лопатки до нанесения жидкости «К» не должно превышать 3 мин;	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. Установите предохранительную сетку на место и укрепите ее стопорной шпилькой. 3. Осмотрите реактивное сопло, обратив особое внимание на ребра-обтекатели, сварные швы и накладку на срезе реактивного сопла. Убедитесь в отсутствии трещин, прогаров и ослабления крепления сопла к корпусу турбины. Осмотр производите при помощи зеркала и подсвета. Перед осмотром сварные швы и ребра-обтекатели промойте нефрасом.		— через час осмотрите лопатку и убедитесь в отсутствии на ней трещин. Примечание. Если необходимо, произведите повторный контроль, как указано выше. Двигатель с трещинами на лопатках компрессора замените. При обнаружении на рабочих лопатках 1-й и 2-й ступени компрессора забоин, величиной более указанных норм, решение о дальнейшей эксплуатации двигателя принимайте совместно с представителем завода-изготовителя. В разделе XI формуляра на двигатель сделайте запись о проделанной работе с указанием наработки двигателя и количества зачищенных лопаток. При обнаружении трещин на реактивном сопле 2905835 или 290580001 сопло замените.	Т К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 20	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
4. Осмотрите лопатки турбины и бандажные пальцы. Убедитесь в отсутствии трещин, забоин и оплавлений лопаток, выпадания бандажных пальцев. Осмотр производите с подсветом. На двигателях I, II и III серий допускается незначительное обмасливание лопаток турбины, если подтекание масла появилось не ранее чем через 5 мин после останова двигателя.		При ослаблении крепления реактивного сопла к фланцу турбины расконтрите гайку болта крепления сопла, подтяните гайку и вновь законтрите ее новой контровочной шайбой 0240010. При наличии трещин и оплавлений лопаток турбины и выпадании бандажных пальцев двигатель замените. При обнаружении забоин на лопатках турбины вопрос о дальнейшей эксплуатации двигателя решайте совместно с представителем завода-изготовителя.	К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
Линейка измерительная металлическая ГОСТ 427—75; штангенциркуль ШЦ-I ГОСТ 166—80; приспособление для измерения глубины штрихов.	Лампа переносная СМ-15 со шнуром ПЛЗ6-20 длиной 20 м; надфиль ГОСТ 1513—77 Е; подогреватель аэродромный МП-85 или УПВ-1; ключ 10×12 ГОСТ 10112—80; стремянка 24-9012-0; кисть мягкая волосная для рисования РСТ УССР 849—72; кисть волосная жесткая 18-69-37.	Шкурка шлифовальная ГОСТ 10054—82; ацетон технический ГОСТ 2768—79; салфетка бязевая ГОСТ 11680—76; шкурка Л155СВПА ГОСТ 10054—82; марля бытовая хлопчатобумажная (арт. 6924) ГОСТ 11109—74; масло трансформаторное ГОСТ 982—68; керосин ГОСТ 475—68; жидкость «К» МРТУ 6-10-750—79; краска «М» МРТУ 6-10-750—79.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21	На страницах 91—93	
Пункты РО 1.03.03, 1.03.09	Осмотр хвостовой части гондолы правого двигателя, съемного капота и воздухозаборника двигателя РУ19А-300	Трудоемкость — 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите снаружи обшивку хвостовой части гондолы правого двигателя. Убедитесь в отсутствии: — трещин; — вмятин и пробоя; — ослабления и среза заклепок; — нарушения лакокрасочного покрытия; — подтекания топлива и масла из-под обшивки.		Трещины на обшивке отремонтируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Вмятины и пробоины отремонтируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Ослабленные заклепки подтяните или замените. Срезанные заклепки замените. При установке заклепок на место старых применяйте заклепки следующего по величине диаметра. Восстановите нарушенное лакокрасочное покрытие, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии следов подтекания топлива и масла из-под	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 21	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
5. На самолетах с верхним расположением воздухозаборника осмотрите створку, кронштейны навески и крепления электромеханизма МП-250Р. Убедитесь в отсутствии повреждений створки, ослабления крепления кронштейнов и их трещин. Проверьте надежность соединения створки и электромеханизма между собой, а также с кронштейнами на шп. № 21.		ремонт. Посторонние предметы, обнаруженные в воздухо- заборниках, удалите. При на- личии забоин на утопленном воздухозаборнике откройте нижний люк и осмотрите за- щитную металлическую сетку и капроновую предохранитель- ную сетку, воздухозаборник двигателя и лопатки 1-й сту- пени компрессора, руководст- вуясь указаниями технологи- ческой карты № 20 настоя- щего выпуска. При наличии трещин на створке снимите ее с самолета и отправьте в ремонт. При ослаблении крепления створки и электромеханизма под- тяните гайки болтов крепле- ния. Кронштейны с трещина- ми замените.	К
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления.	Расходные материалы	
Штангенциркуль, ГОСТ 166—80; линейка измеритель- ная металлическая, ГОСТ 427—75.	Отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80.	Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—74; нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22	На страницах 94—97	
Пункты РО 1.03.04, 1.03.08	Осмотр силового набора капота и сеток воздухозаборника двигателя РУ19А-300	Трудоемкость — 0,38 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Откройте капот двигателя РУ19А-300, для чего: 1.1. Откройте замки крепления капота слесарно-монтажной отверткой (если на самолете установлены замки 8656С55-1Т) или ключом 24-9022-320 (если на самолете установлены замки 24-0255-150). 1.2. Сдвиньте капот по монорельсу назад и установите его на подпорки. 2. Откройте нижний смотровой люк, отвернув винтовые замки крепления крышки люка. 3. Закройте ленту перепуска воздуха из компрессора, для чего: 3.1. Вставьте ключ БИ-144 в зазор между кронштейном крепления механизма управления лентой перепуска и зубчатым сектором. 3.2. Закройте ленту перепуска ключом БИ-144 и зафиксируйте ее в закрытом положении фиксатором БИ-165. Фиксатор устанавливайте в шарниры кронштейна крепления зубчатых секторов механизма управления. 4. Осмотрите замки и силовой набор отсека. Убедитесь в исправности замков, отсутствии трещин, ослабления и обрыва заклепок на обшивке и силовых элементах. Проверьте целостность подпорок. Убедитесь в отсутствии подтекания топлива и масла. 5. Осмотрите силовой набор капота. Убедитесь в отсутствии разрушений полок и стенок шпангоутов и обшивки, ослабления крепления кронштейнов, разрушения теплоизоляции трубопроводов ПОС и системы обогрева.		Детали замков, подпорки, кронштейны с трещинами замените. При наличии трещин на обшивке, ослабления и среза заклепок произведите ремонт, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии подтекания топлива и масла найдите и устраните его причину. При наличии разрушений стенок шпангоута отремонтируйте его путем засверловки трещин и наложения накла-	Т Т К К К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Осмотрите каретку, стопорную шпильку, монорельс и подкосы каретки. Убедитесь в надежности крепления монорельса и отсутствии трещин на кронштейнах, подкосах, монорельсе и каретке. 7. Осмотрите снаружи капроновую защитную и металлическую сетки воздухозаборника и убедитесь в отсутствии посторонних предметов на них.	док, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При значительном разрушении шпангоута замените поврежденный участок. Кронштейны с трещинами замените. Ослабленные болты или заклепки крепления подтяните. При обнаружении разрушения теплоизоляции отремонтируйте поврежденный участок при помощи капроновой ткани АЗТ-С с перекрытием поврежденного участка на 100 мм с каждой стороны. Минимальное перекрытие ленты при обмотке 5 мм. В начале и в конце ленту обмотайте два раза и прошейте капроновыми нитками. Этими же нитками прошейте и стыки облицовочной ленты. Детали с трещинами замените. При ослаблении крепления кронштейнов и монорельса подтяните болты крепления. Посторонние предметы (прилипшие частицы нитей, ваты и т. д.) удалите мягкой волосяной щеткой.	К К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
8. Осмотрите снаружи капроновую защитную сетку воздухозаборника и убедитесь в отсутствии разрывов нитей, потертостей и обрывов шнуров заделки. Допускаются к эксплуатации: — капроновые сетки с разрывом нитей двух смежных ячеек в количестве не более 10 на одну сетку; — шнуры заделки капроновых сеток с потертостью и обрывом нитей не более половины ее толщины. Установка заплат на капроновую защитную сетку запрещается. 9. Осмотрите металлическую сетку воздухозаборника, для чего: 9.1. Выньте стопорную шпильку крепления сеток; 9.2. Поднимите сетку вверх и закрепите ее тросом за стенку шп. № 20. 9.3. Осмотрите сетку и убедитесь в отсутствии потертости проволоки сетки в местах касания каркаса свыше 50 % диаметра проволоки, порывов и сквозной потертости сетки и обрыва проволок в районе накладки 24РВ-6940-540-33. Установка заплат на сетку запрещается. 9.4. Установите сетку на место.		Капроновую защитную сетку с повреждениями более допустимых замените. При замене обеспечьте оплетку сетки, оттянув ее в районе кронштейна 24РВ-6940-541, согласно бюллетеням 1003-ДМ (для самолета Ан-24), 389-ДМ (для самолета Ан-26), 183-ДМ (для самолета Ан-30). Предохранительную сетку с потертостью проволоки более половины ее толщины замените. При наличии порывов, сквозной потертости сетки, обрыва проволок и потертости проволоки менее 50 % диаметра проволоки произведите ремонт, как указано в технологических указаниях, вып. 6, ч. 2 «Вспомогательная силовая установка».	К К

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 22

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
10. Осмотрите воздухозаборник и убедитесь в отсутствии трещин на обшивке и кронштейнах, ослабления крепления. 11. Снимите с помощью ключа БИ-144 фиксатор БИ-165 ленты перепуска воздуха из компрессора. 12. Установите на место нижний смотровой люк, завернув винты крепления крышки люка. 13. Закройте капот, для чего: 13.1. Уберите подпорки и закрепите их в лирках на хвостовой части гондолы правого двигателя. 13.2. Сдвиньте капот по монорельсу вперед до упора, закройте замки его крепления. Убедитесь в надежном закрытии замков. Проверку закрытия замка 8656С55-1Т капота производите по положению защелки, которая должна находиться за подлицо с ручкой замка, а также легкого поддевания отверткой за ручку замка со стороны хвостовой части гондолы правого двигателя. Проверку закрытия замка 24-0255-150 производите ключом 24-9022-320. При этом предохранительный штифт замка должен быть завернут до упора, а линия белого цвета на корпусе замка являться продолжением пропила в трехгранном штифте замка. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ! ПРИ ОТКРЫТЫХ ВЕРХНИХ ЗАМКАХ СЪЕМНОГО КАПОТА ВЫПУСК ИЛИ УБОРКА ЗАКРЫЛКОВ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВО ИЗБЕЖАНИЕ ИХ ПОВРЕЖДЕНИЯ.	Кронштейны с трещинами замените. При ослаблении крепления кронштейнов и воздухозаборника к шпангоуту подтяните болты крепления. При наличии трещин на обшивке установите с внешней стороны усиливающую накладку.	К Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ БИ-144; фиксатор БИ-165; стремянка 24-9012-0; стремянка А38-0100-0.	Проволока КО 0,8, ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 23	На странице 98	
Пункт РО 1.03.06	Проверка наличия пломбы на предохранительном колпачке переключателя управления лентой перепуска воздуха двигателя РУ19А-300	Трудоемкость — 0,02 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Проверьте наличие пломбы на предохранительном колпачке переключателя управления лентой перепуска воздуха двигателя РУ19А-300, установленного в положение «АВТОМАТ». Предохранительный колпачок переключателя должен быть законтрен и опломбирован.		При отсутствии контровки и пломбы проверьте установку переключателя в положении «АВТОМАТ», законтрите и опломбируйте предохранительный колпачок переключателя.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; пломбир, ГОСТ 17271—76.	Проволока КО 0,8, ГОСТ 792—67; пломба 2444А.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 24		На странице 99	
Пункт РО 1.03.07	Слив отстоя топлива из ФТО двигателя РУ19А-300		Трудоемкость — 0,08 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль	
1. Произведите слив и проверку отстоя топлива из ФТО двигателя, для чего: 1.1. Откройте люк на хвостовой части gondoly правого двигателя, отвернув замки крепления крышки люка с надписью «ФИКСАТОР ЛЕНТЫ ПЕРЕПУСКА ВОЗДУХА. Топливный фильтр». 1.2. Откройте сливной кран топлива фильтра 12ТФ-15СН и слейте отстой топлива. Закройте сливной кран. Слив и проверку отстоя топлива выполняйте, как указано в технологической карте № 13 настоящего выпуска. 1.3. Закройте люк, завернув замки крепления крышки.		Работы выполняйте, как указано в технологической карте № 13 настоящего выпуска.	Т	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходный материал	
Индикатор ИВП.	Банка вместимостью 0,5 л; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; стремянка 24-9012-0.		Ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—74.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25	На страницах 100—102	
Пункт РО 1.03.10	Осмотр масляного фильтра двигателя РУ19А-300	Трудоемкость — 0,68 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите маслофильтр двигателя, для чего: 1.1. Откройте капот двигателя, как указано в п. 1 ТК № 22 наст. вып. 1.2. Установите под маслоагрегат ванночку. 1.3. Расконтрите и, вращая вороток крышки маслофильтра против часовой стрелки, отверните гайку крепления крышки фильтра к корпусу маслоагрегата. 1.4. Выдвиньте маслофильтр на 20—30 мм из маслоагрегата и оставьте его в этом положении до полного стекания масла в ванночку. Уберите ванночку. Поддевать отверткой фланец крышки для облегчения снятия запрещается. 1.5. Выньте маслофильтр из маслоагрегата. Вращать ротор двигателя при снятом фильтре запрещается. 1.6. Закройте полость маслофильтра маслоагрегата заглушкой БИ37-317, а внутреннюю полость маслофильтра — резиновой заглушкой 532П-100. 1.7. Осмотрите маслофильтр и масло, слитое из гнезда фильтра. Убедитесь в отсутствии металлических частиц или стружки. 1.8. Промойте фильтроэлементы маслофильтра, не снимая их с крышки, в нефрасе и просушите на воздухе в течение 15 мин. Обдувать маслофильтр сжатым воздухом запрещается. 1.9. Осмотрите уплотнительную прокладку крышки маслофильтра и убедитесь в отсутствии ее повреждений. 1.10. Выньте заглушку БИ37-317 из полости маслофильтра маслоагрегата и снимите резиновую заглушку 532П-100 с маслофильтра.		При наличии на фильтре или в масле металлических частиц или стружки вопрос о дальнейшей эксплуатации двигателя решите совместно с представителем поставщика. Поврежденную уплотнительную прокладку замените.	К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1.11. Вставьте маслофильтр в полость маслоагрегата, заверните и законтрите вороток крышки маслофильтра. Маслофильтр должен входить в полость маслоагрегата без усилий, переко-сов и заеданий. При заворачивании воротка не применяйте чрезмерных усилий и дополни-тельных рычагов. 1.12. Закройте капот, как указано в п. 13 ТК № 22 наст. вып. 2. Подготовьте двигатель к запуску и запустите его, как указано в техно-логической карте № 8, вып. 24, ч. 2. Выведите двигатель на режим 0,8 номинала и после 1—2 мин работы оста-новите его. 3. Проверьте герметичность установки крышки маслофильтра маслоагрегата. 4. Проверьте количество масла в маслобаке, как указано в технологической карте № 19 настоящего выпуска. Количество масла в маслобаке должно быть 6,0—6,5 л. В бак заправляйте масло МК-8, МК-8П и МС-8П.	Если маслофильтр не за-ходит в полость маслоагрега-та, выньте его и установите вновь. Посадка фильтра на место заворачиванием ворот-ка с большим усилием запре-щается. При подтекании масла из-под крышки маслофильтра подтяните вороток или заме-ните уплотнительную про-кладку и повторите проверку герметичности. При недостаточном коли-честве масла в маслобаке до-заправьте его. Масло зали-вайте через маслофильтр с сеткой № 008. При заправке масла в маслобак не допу-скайте повреждения масло-фильтра в заливной горлови-не.	И К Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 25		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходный материал	
	Отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ванночка 20×20×10; заглушки БИ37-317 и 532П-100; кисть волосяная, ГОСТ 10597—80; сетка № 008, ГОСТ 6613—53; стремянка 24-9012-0.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; масло МК-8, МК-8П, ГОСТ 6457—66; масло МС-8П, ТУ 38-01163-78.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26	На страницах 103—105	
Пункт РО 1.03.51	Измерение количества масла в маслобаке ТГ-16	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Подвезите стремянку к хвостовой части правой гондолы. 2. Откройте замки крепления обтекателя правой гондолы и отклоните обтекатель вправо. 3. Измерьте количество масла в маслобаке, для чего: 3.1. Ослабьте от руки стяжной винт траверсы крышки заливной горловины маслобака. 3.2. Выведите траверсу крышки из пазов и выньте крышку вместе с мерной линейкой из заливной горловины маслобака. 3.3. Измерьте количество масла в маслобаке по мерной линейке. Количество масла до холодной прокрутки должно быть 2,0 л. В маслобак заливайте масло 36/1 или ИПМ-10. Смешивание различных сортов масел не допускается. Масло 36/1 применяется в качестве резервного масла. При дозаправке не допускайте проливки масла на детали самолета и турбогенераторной установки, особенно на агрегат зажигания, на входной патрубок обдува генератора и на генератор ГС-24А.		Если в маслобаке менее 2,0 л масла, произведите две холодные прокрутки турбогенераторной установки, как указано в вып. 25, ч. 1 «Замена агрегатов силовой установки, двигателя РУ19А и турбогенераторной установки». Количество масла после холодной прокрутки должно быть 3,0 л. Если количество масла в маслобаке менее 3,0 л, дозаправьте маслобак. Пролитое масло тщательно вытрите х/б салфетками. Если маслобак турбогенераторной установки заправлен маслом 36/1, то при переходе на масло ИПМ-10: — слейте полностью масло из установки;	Т Т Т

К РО самолета
Ан-24

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	— заправьте установку маслом ИПМ-10. Выполните две холодные прокрутки установки и дозаправьте до нормы; — запустите установку и проработайте 2—3 мин, после чего выключите ее; — слейте полностью масло из установки; — заправьте установку маслом ИПМ-10. Выполните две холодные прокрутки установки и дозаправьте ее до нормы.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 26		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите резиновую уплотнительную прокладку крышки маслобака. Убедитесь в ее целости. 5. Установите мерную линейку вместе с крышкой на место и заверните рукой винт крышки горловины маслобака. 6. Поверните обтекатель правой gondoly на место и закройте замки ее крепления.		При разрыве уплотнительной прокладки замените ее.	Т
			Т
			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9012-0.	Масло 36/1 ТУ 38-101295-75; ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—74.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 27	На страницах 106—107	
Пункт РО 1.03.52	Осмотр хвостовой части gondолы правого двигателя	Трудоемкость — 0,05 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите снаружи обшивку хвостовой части gondолы и обтекателя хвостовой части правого двигателя. Убедитесь в отсутствии: — трещин; — вмятин и пробоев; — ослабления и среза заклепок; — нарушения лакокрасочного покрытия; — подтекания топлива и масла из-под обшивки.		Трещины на обшивке отремонтируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Вмятины и пробоины ремонтируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Ослабленные заклепки подтяните или замените. Срезанные заклепки замените. При установке заклепок на место старых применяйте заклепки следующего по величине диаметра. Восстановите нарушенное лакокрасочное покрытие, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии следов подтекания топлива и масла из-под обшивки откройте необ-	

К РО самолета Ан-24		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 27	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. Осмотрите крышки люков на хвостовой части гондолы и обтекателе хвостовой части правого двигателя и убедитесь в плотности прилегания крышек люков. 2.1. Убедитесь в отсутствии трещин винтовых замков крепления крышек люков и самих крышек. 2.2. Проверьте плотность прилегания крышек люков.		ходимые люки, выявите и устраните причину подтекания. Потёки вытрите салфеткой, смоченной в нефрасе. При неплотном прилегании крышек люков подтяните замки крепления крышек. Крышки люков с трещинами отремонтируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета».	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Штангенциркуль ШЦ-1, ГОСТ 166—80.	Стремянка 24-9012-0; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80.	Салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—74.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28	На страницах 108—109	
Пункт РО 1.03.53	Слив отстоя топлива из ФТО ТГ-16	Трудоемкость — 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте крышку люка с надписью «ТУРБОГЕНЕРАТОР» с правой стороны хвостовой части правой гондолы, отвернув винтовые замки. 2. При включенном электропитании на бортовую сеть самолета откройте перекрывной кран топлива ТГ-16, переведя нажимной переключатель вверх. Красный светосигнализатор закрытого положения крана должен погаснуть, а зеленый, сигнализирующий об открытии крана, — загореться. 3. Расконтрите и отверните пробку на фильтре 11ТФ-30СТ или кран на фильтре 11ТФ-30СМ и слейте в банку из бесцветного стекла вместимостью 0,5 л с закрепленным на ней индикатором свободной воды ИВП отстой топлива (0,3—0,4 л). Убедитесь в отсутствии механических примесей кристаллов льда, воды или свободной воды в слитом отстое. Слив топлива должен производиться полной струей. Перед сливом отстоя протрите банку чистой технической салфеткой. Банка должна быть чистой и сухой, а поплавков индикатора свободно перемещаться по штоку. 4. Закройте перекрывной кран топлива ТГ-16, переведя нажимной переключатель вниз. Красный светосигнализатор закрытого положения крана должен загореться, а зеленый светосигнализатор — погаснуть.		Если в зимнее время топливо не вытекает из крана или пробки фильтра, подогрейте фильтр теплым воздухом (до 60°C) от аэродромного подогревателя, после чего произведите слив отстоя. Работы выполняйте, как указано в технологической карте № 13 настоящего выпуска.	Т Т

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 28		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверку отстоя топлива выполняйте, как указано в технологической кар- те № 13 настоящего выпуска. 5. Заверните и законтрите пробку на фильтре 11ТФ-30СТ или кран на фильтре 11ТФ-30СМ. 6. Закройте крышку люка с надписью «ТУРБОГЕНЕРАТОР», завернув вин- товые замки.		Работы выполняйте, как указано в технологической карте № 13 настоящего вы- пуска.	Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9012-0; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; банка из бесцветного стекла вместимостью 0,5 л.	Проволока контровочная КО 0,8Кд, ГОСТ 792—67.	

К РО самолета Ан-24	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 29	На странице 110	
Пункт РО 1.03.54	Осмотр перекрывного крана топлива ТГ-16	Трудоемкость — 0,06 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Откройте крышку люка с надписью «ТУРБОГЕНЕРАТОР» с правой стороны хвостовой части правой гондолы, отвернув винтовые замки. 2. Осмотрите перекрывной кран топлива установки. Убедитесь в отсутствии подтекания топлива. 3. Закройте крышку люка с надписью «ТУРБОГЕНЕРАТОР», завернув вин- товые замки. 4. Уберите стремянку от хвостовой части правой гондолы.		При наличии подтекания топлива кран замените.	Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9012-0; отвертка слесар- но-монтажная, ГОСТ 10754—80.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30	На страницах 111—112	
Пункт РО 1.04.01	Осмотр самолета с земли	Трудоемкость — 0,70 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Г. Осмотрите самолет с земли по указанному в регламенте технического обслуживания маршруту и убедитесь в отсутствии: 1.1. Повреждения обшивки фюзеляжа, центроплана, СЧК, ОЧК, хвостового оперения, обтекателей гондол шасси. На самолетах Ан-26 убедитесь в отсутствии повреждений кронштейна-водила ramпы. Трещины, царапины, вспучивание, вмятины и деформация обшивки и обтекателя кронштейна-водила не допускаются. 1.2. Местного перегрева (шелушение ЛПК, коробление) обшивки носков крыла, стабилизатора и киля.		Повреждения обшивки устраните, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При наличии трещин на обтекателе кронштейна-водила обтекатель снимите и осмотрите кронштейн-водило. При наличии деформаций, трещин на кронштейне-водиле или на других деталях, сопряженных с ним, кронштейн-водило снимите и осмотрите пороговые замки, кронштейны ramпы, переднюю и заднюю каретку тяговой цепи. Поврежденные детали замените. При замене кронштейна-водила руководствуйтесь указаниями технологической карты № 60, вып. 7, 9, 15. При наличии шелушения ЛКП и коробления обшивки носков крыла снимите носки, выявите и устраните причину неисправности.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 30	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1.3. Подтекания топлива, АМГ-10, воды и химжидкости в местах распо- ложения баков, трубопроводов и агрегатов. Подтекания топлива, АМГ-10, воды и химжидкости не допускается. 1.4. Повреждений разрядников статического электричества. Повреждения разрядников не допускаются. 1.5. Закупорки дренажных трубок топливных баков и агрегатов.		Подтекание топлива, АМГ-10, воды и химжидкости устраните подтяжкой гаек и штуцеров соединений или стяжных хомутов (заменой дюритовых соединений). Поврежденный разрядник статического электричества замените. В случае закупорки дре- нажных трубок снегом или льдом продуйте и просушите их теплым воздухом от аэро- дромного подогревателя. Температура воздуха долж- на быть 50—60°С.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи 14×17, 19×22, ГОСТ 11737—74; аэродромный подогреватель МП-300.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31	На страницах 113—114
Пункт РО 1.04.02	Подготовка самолета к заправке топливом и обслуживание его после заправки	Трудоемкость — 0,22 чел.-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ
1. Подготовьте самолет к заправке топливом, для чего: 1.1. Перед централизованной заправкой снимите заглушки с заборников дренажа топливных баков. 1.2. Осмотрите заборники дренажа и убедитесь в отсутствии льда и снега. Примечание. Работа выполняется в период ОЗН. 1.3. Непосредственно перед заправкой (дозаправкой) слейте отстой топлива из всех топливных баков самолета. Проверку отстоя топлива выполняйте, как указано в ТК № 13 наст. вып. Допускается наличие помутневшего топлива в слитом отстое. 2. Перед централизованной заправкой откройте створки левого (правого) отсека основной опоры самолета. После заправки (дозаправки) самолета осмотрите бортовой штуцер системы централизованной заправки и убедитесь, что его крышка надежно закрыта и отсутствует подтекание топлива. Винт на крышке заправочного штуцера затягивайте рукой без применения дополнительных приспособлений. 3. Закройте створки левого (правого) отсека основной опоры самолета и убедитесь в надежности закрытия замков створок. Створки не закрывайте, если ручки их замков предварительно зафиксированы. 4. В случае заправки (дозаправки) топливом сверху убедитесь после заправки в надежности закрытия пробок заливных горловин топливных баков. Кнопка с надписью «НАЖМИ» при плотно вставленной в горловину пробке должна быть заподлицо с поверхностью пробки. Примечание. Работу выполняйте, если во время заправки (дозаправки) отсутствовал бортмеханик.		Лед и снег с заборников дренажа удалите при помощи подогрева горячим воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 80—90 °С. Работы выполняйте, как указано в ТК № 13 наст. вып. Надежность закрытия замков створок проверьте путем нажатия рукой на заднюю кромку створок на ее открытие. Если кнопка не доходит до плоскости пробки, несколько раз откройте и закройте пробку. Если кнопка опять не доходит, замените ее.
		Т
		Т
		Т
		Т

2.1.2. На стр. 113 в конце второго пункта в графе “Содержание операции и технические требования (ТТ)” ТК № 31 ввести текст:

“ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ ЗАГОРАНИЯ НА ЩИТКЕ ЗАПРАВКИ КРАСНОГО СВЕТОСИГНАЛИЗАТОРА “КРИТИЧЕСКОЕ ДАВЛЕНИЕ” НА САМОЛЕТАХ АН-24 С ПРАВОСТОРОННИМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ ШТУЦЕРА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ЗАПРАВКИ УБЕДИТЕСЬ В ОТСУТСТВИИ СПОЛЗАНИЯ ДЮРИТОВОЙ МУФТЫ С РАЗЪЕМА ТРУБОПРОВОДА ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ ЗАПРАВКИ В ВЕРХНЕЙ ЧАСТИ ГОНДОЛЫ И В НАЛИЧИИ ЗАЗОРА НЕ МЕНЕЕ ММ МЕЖДУ ШИНОЙ ЭГ-108 И ТРУБОПРОВОДОМ.

ПО ОКОНЧАНИИ ЗАПРАВКИ (ДОЗАПРАВКИ) САМОЛЕТА ОТКАЧАЙТЕ ТОПЛИВО ИЗ ТРУБОПРОВОДОВ ЗАПРАВКИ ОБРАТНО В ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК. ОТКАЧКУ ПРОИЗВОДИТЕ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ СТРЕЛКИ НА РАСХОДОМЕРЕ ТОПЛИВОЗАПРАВЩИКА, ВРАЩАЮЩЕЙСЯ ПРИ ОТКАЧКЕ В ОБРАТНУЮ СТОРОНУ”.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 31	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
5. Не ранее чем через 15 мин после заправки (дозаправки) слейте отстой топлива из всех баков самолета. Проверку отстоя выполняйте, как указано в ТК № 13 наст. вып. Допускается наличие помутневшего топлива в слитом отстое.		Работы выполняйте, как ука- зано в ТК № 13 наст. вып.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Индикатор ИВП.	Банка вместимостью 0,5 л; ведро вме- стимостью 8 л; приспособление 24-9243-160; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80; аэродромный подогрева- тель МП-300.	Салфетки х/б, ГОСТ 7138—79.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32	На страницах 115—116	
Пункт РО 1.04.03	Осмотр остекления кабины экипажа и пассажирского салона самолета	Трудоемкость — 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Осмотрите остекление кабины экипажа и пассажирского салона самолета, обратив особое внимание на лобовые электрообогреваемые стекла кабины экипажа. Убедитесь в отсутствии повреждений стекол. 1.1. На органических стеклах кабины экипажа и пассажирского салона допускаются следующие дефекты: — царапины глубиной до 0,5 мм, длиной до 200 мм в количестве не более 5; — забоины глубиной до 1 мм, диаметром до 3 мм при расстоянии между ними не менее 100 мм; — очаги «серебра» глубиной до 0,3 мм в неограниченном количестве. Общее число дефектов, в том числе размерами менее максимально допустимых, не должно превышать 10 на одно стекло. 1.2. На электрообогреваемых стеклах кабины экипажа допускаются следующие дефекты: — царапины на внешней поверхности стекла в неограниченном количестве любых размеров, на внутренней поверхности глубиной не более 0,1 мм, шириной 0,3 мм в количестве не более 5; — выколки на внешней поверхности стекла в неограниченном количестве любых размеров, на внутренней поверхности — глубиной до 0,5 мм в количестве не более 3; — отслаивание склеивающего слоя, в том числе в зоне нагревательного элемента, если оно не мешает обзору и стекло отвечает требованиям по сопротивлению изоляции и отсутствию искрения.		Повреждения стекла, не выходящие за пределы допусков, устраните, как указано в технологических указаниях, вып. № 26 «Текущий ремонт самолета». Стекла, имеющие повреждения, выходящие за пределы допусков, а также трещины, замените. Стекла, имеющие повреждения, выходящие за пределы допусков, а также трещины, замените.	К

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 32		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
2. Удалите при необходимости загрязнения с остекления кабины экипажа и пассажирского салона.		Пыль и грязь со стекол удалите чистой салфеткой, смоченной в 3—5%-ном водном растворе детского мыла и слегка отжатой. Затем протрите стекла сухой салфеткой.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Приспособление для измерения глубины штрихов; линейка измерительная металлическая, ГОСТ 427—75.		Салфетки хлопчатобумажные или байковые.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33	На страницах 117—119	
Пункты РО 1.04.04, 1.04.05	Осмотр дренажных отверстий фюзеляжа. Открытие сливных клапанов	Трудоемкость — 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите дренажные отверстия на нижней обшивке фюзеляжа и убедитесь в отсутствии их закупорки. Зоны расположения дренажных отверстий на нижней обшивке фюзеляжа окрашены красной краской. На самолетах Ан-26, Ан-26Б проверьте состояние дренажного отверстия на обтекателе редуктора гидропривода рампы. 2. Откройте сливные клапаны на нижней обшивке фюзеляжа в районе шп. №№ 11, 13, 25 и 30, для чего отожмите клапан отверткой и поверните отвертку так, чтобы шлиц на окрашенном в красный цвет торце сливного клапана встал перпендикулярно оси самолета. Убедитесь, что сливные клапаны не забиты грязью и льдом. Примечание. Места расположения сливных клапанов обозначены красными стрелками на внешней поверхности фюзеляжа в районе скуловой балки.		При засорении дренажных отверстий снаружи прочистите их деревянной или пластмассовой палочкой ϕ 1,5—2 мм. При необходимости снимите панели пола внутри фюзеляжа и прочистите дренажные отверстия изнутри. В зимнее время прогрейте сливные клапаны теплым воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 50—60°C. Грязь удалите хлопчатобумажными салфетками.	Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Выньте за тросики пробки сливных горловин у порога входной и багажной дверей и пробки из сливных трубок водосборников форточек кабины экипажа. Убедитесь, что дренажные трубки сливных горловин у порога входной и багажной дверей и водосборников форточек не забиты грязью и льдом.	В зимнее время прогрейте сливные горловины теплым воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 50—60°C. При засорении сливных горловин прочистите их деревянной или пластмассовой палочкой ϕ (1,5—2 мм). При засорении дренажной трубки отвода конденсата из форточек кабины экипажа: — снимите резиновую трубку и прочистите ее проволокой ϕ 2 мм со стороны кабины экипажа и с внешней стороны фюзеляжа; — после прочистки продуйте трубку сжатым воздухом. Давление воздуха должно быть 0,2 МПа (2 кгс/см²); — присоедините резиновую трубку к дренажной; — залейте в водосборник 100 см³ воды и убедитесь в надежности стока.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 33		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Редуктор воздушный типа РС-250-58, ТУ 26-05-188-69, с манометром МТПСД-100-ОМ2-10×1,5, ТУ 25.02.1946-76, предел изме- рения 0—0,1 МПа (0— 10 кгс/см ²).	Деревянная или пластмассовая палоч- ка Φ 1,5—2,0; баллон со сжатым возду- хом 40-150У, ГОСТ 949—79; аэродром- ный подогреватель МП-300 (МП-85); от- вертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754-80.	Салфетки х/б, ГОСТ 7138—73.	

Приложение
к Указанию ГС ГА от " ____ " ____ 2001 г. № ____

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34	На страницах 120, 120А	
Пункт РО 1.04.06	Осмотр подпольного пространства фюзеляжа и панелей пола	Трудоемкость – 1,2 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Снимите легкоъемные панели пола в центральном проходе пассажирской кабины между шп. № 11-31, панель пола между шп. № 31-33 (перед входом в туалет) и крышку люка в нижней задней части на перегородке туалета по шп. № 34 со стороны заднего багажного помещения на самолете Ан-24, центральные и задние боковые панели пола между шп. № 11-33, унитаз и подставку под ним (если она имеется) и панель пола под унитазом между шп. № 7-10 в грузовой кабине на самолете Ан-26, легкоъемные панели пола между шп. № 7-34 в кабине операторов на самолете Ан-30. 2. В пределах доступности в открытых местах с подсветом поворотным зеркалом осмотрите подпольное пространство и убедитесь в отсутствии: - мусора, грязи, воды и льда; - механических повреждений и коррозии элементов конструкции; - ослабления посадки заклепок; - закупорки дренажных отверстий в стрингерах по всей длине фюзеляжа от нулевого стрингера вправо и влево до стрингера № 12. - убедитесь в целости и отсутствии вспучивания герметика, клеевых валиков, металла и ЛКП; Особое внимание при осмотре уделяйте району туалета. Просушите подпольное пространство теплым воздухом от наземного подогревателя (температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80° С).		Грязь, мусор, воду удалите с помощью ветоши и пылесоса. Лед растопите теплым воздухом от наземного подогревателя (температура воздуха на выходе из подогревателя должна быть не более 80° С). Механические повреждения элементов конструкции и ослабления посадки заклепок устраните, как указано в ТУ Выпуск 26. При обнаружении закупорки дренажных отверстий в стрингерах прочистите их	Т И

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 34

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Осмотрите снятые панели пола и убедитесь в их исправности. 4. Установите панели пола на место, закрыв замки и завернув винты крепления. 5. Установите на место крышку люка на перегородке туалета по шп. № 34 на самолете Ан-24, закрыв замки. 6. Установите на место на самолете Ан-26 подставку под унитаз (если она была) и унитаз, завернув барашковые гайки.		шомполом диаметром 3-4 мм, изготовленного из дерева или пластмассы. При обнаружении коррозии элементов конструкции, впускания и нарушения целостности ЛКП, клеевых валиков, герметика, металла выполните ТК № 105 ТУ Выпуск 7. Поврежденные панели отремонтируйте, как указано в ТУ Выпуск 26.	Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Приспособление для измерения глубины рисок, забоин (см. приложение № 1 на стр. 439 ТУ Выпуск 7).	Лампа переносная ПЛ 36-20; зеркало поворотное 24-9020-800; отвертка слесарно-монтажная ГОСТ 10754-80; пылесос электрический бытовой; ведро на 8-10 л.; наземный подогреватель МП-300 (МП-85); шомпол деревянный или пластмассовый диаметром 3-4мм	Нефрас – С50/170 ГОСТ 8505-80; мыло жидкое техническое РСТ РСФСР 390-78; салфетки х/б ГОСТ 7138-73; ветошь обтирочная ТУ 63-178-77-82.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35	На страницах 121—122	
Пункт РО 1.04.07	Измерение количества топлива в баках самолета	Трудоемкость — 0,50 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Установите стремянку 24-9002-500 возле крыла самолета. 2. Поднимитесь на крыло самолета. 3. Измерьте количество топлива в первой и второй группах топливных баков самолета Ан-24, для чего: 3.1. Откройте заливные горловины первой и второй групп топливных баков, нажав на пробки заливных горловин с надписями «НАЖМИ» и вытянув их вверх. 3.2. Опустите поочередно в заливные горловины топливных баков первой и второй групп мерную линейку, вытяните ее и определите количество топлива в группах баков по оцифровке на линейке (для измерения применяйте линейку только данного самолета). Примечание. Работу выполняйте совместно со специалистом по АиРЭО, который должен находиться в кабине экипажа и сверять показания мерной линейки с показаниями топливомера. 4. Количество заправленного топлива отдельно по каждой группе баков сообщите специалисту по АиРЭО. 5. Закройте заливные горловины, установив на место их пробки. 6. Измерьте количество топлива в первой, второй и третьей группах топливных баков самолетов Ан-26 и Ан-30, для чего: 6.1. Откройте заливные горловины первой и третьей групп топливных баков, нажав на пробки заливных горловин с надписями «НАЖМИ» и вытянув их вверх. 6.2. Снимите крышку лючка на верхней панели крыла в районе стрингеров № 10—12 для подхода к специальному гнезду для измерения количества топлива во второй группе топливных баков, отвернув винты крепления.			Т Т Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 35		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль	
6.3. Опустите поочередно в заливные горловины топливных баков первой и третьей групп и в специальное гнездо второй группы мерную линейку, вытяните ее и определите количество топлива в группах баков по оцифровке на линейке, относящейся к соответствующей группе баков (для измерения применяйте линейку только данного самолета). 6.4. Количество заправленного топлива отдельно по каждой группе сообщите специалисту по АиРЭО. 7. Установите на место крышку лючка в районе стрингеров № 10—12, завернув винты крепления. 8. Закройте заливные горловины, установив на место их пробки. 9. Спуститесь с крыла самолета. 10. Уберите стремянку 24-9002-500 от самолета.		Т Т Т Т	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9002-500; мерная линейка для самолетов Ан-24 24-9228-50; мерная линейка для самолетов Ан-26, Ан-30 26-9228-0; отвертка, ГОСТ 10754—80.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36	На страницах 123—124	
Пункт РО 1.04.08	Осмотр обтекателей и патрубков дренажных мачт	Трудоемкость — 0,21 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Установите стремянку 24-9002-500 возле крыла самолета. 2. Поднимитесь на крыло самолета. 3. Осмотрите на самолетах Ан-24 обтекатель дренажной мачты и дренажную трубку, для чего: 3.1. Снимите обтекатель дренажной мачты, отвернув болты его крепления. 3.2. Выньте дренажную трубку из штуцера. 3.3. Осмотрите обтекатель, дренажную трубку, а также штуцер на баке и убедитесь в отсутствии снега или льда. 3.4. Установите дренажную трубку в штуцер, проверив наличие уплотнительных колец. 3.5. Установите обтекатель дренажной мачты, завернув болты его крепления. 4. Осмотрите на самолетах Ан-26, Ан-30 обтекатель дренажной мачты, патрубок и дренажную трубку, для чего: 4.1. Снимите обтекатель дренажной мачты, отвернув гайку его крепления. 4.2. Снимите патрубок, отвернув гайки его крепления, снимите шайбы. 4.3. Выньте дренажную трубку из штуцера. 4.4. Осмотрите обтекатель, патрубок, дренажную трубку и штуцер на баке и убедитесь в отсутствии снега или льда.		При наличии льда или снега подогрейте теплым воздухом (60°C) от аэродромного подогревателя обтекатель, дренажную трубку и штуцер до полного удаления льда или снега. Одновременно продуйте теплым воздухом вакуумные клапаны и дренажные трубки топливных баков в течение 10—15 мин. При наличии льда или снега прогрейте теплым воздухом (60°C) от аэродромно-	Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 36		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
4.5. Установите дренажную трубку в штуцере, проверив наличие уплотни- тельных колец. 4.6. Установите патрубок на переходник, проверив наличие уплотнительного кольца. Установите шайбы и затяните гайки. 4.7. Установите обтекатель дренажной мачты, завернув гайку его крепления. 5. Спуститесь с крыла самолета. 6. Уберите стремянку 24-9002-500 от самолета.		го подогревателя обтекатель, патрубок, дренажную трубку и штуцер до полного удале- ния льда или снега. Одновременно продуйте теплым воздухом вакуумные клапаны и дренажные трубки топливных баков в течение 10—15 мин.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9002-500; аэродромный подогреватель МП-300 (МП-85); отверт- ка, ГОСТ 10754—80; ключ 6×8, ГОСТ 10112—80.		

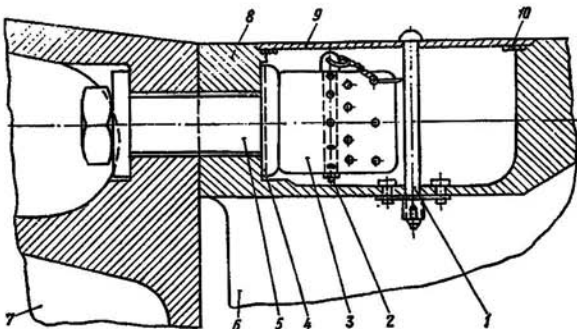
К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37	На страницах 125—129	
Пункт РО 1.04.09	Промывка наружных поверхностей самолета	Трудоемкость — 3,58 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
I. ОБЩИЕ УКАЗАНИЯ 1. Промывку наружных поверхностей самолета целесообразно производить от носовой части фюзеляжа к хвостовой и сверху вниз. Очистку шасси и гондол шасси внутри производит технический состав. 2. При промывке самолета не допускайте попадания жидкости в кабину экипажа, на агрегаты, в приемники ПВД, статические отверстия и РИО-3. На приемники ПВД, статические отверстия и РИО-3 должны быть установлены заглушки. II. ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ 1. Получите необходимые моющие средства, технические салфетки и инструмент. 2. Установите у самолета оборудование и средства для промывки самолета. 3. Приготовьте мыльную эмульсию, для чего разведите жидкое ароматизированное мыло в теплой (40°C) воде. В состав эмульсии входят (по массе): — вода — 97%; — мыло ароматизированное жидкое — 3%. 4. Произведите промывку наружных поверхностей самолета, для чего: 4.1. Мыльную эмульсию нанесите мягкими волосяными или поролоновыми щетками и, не допуская высыхания мыльной эмульсии, протрите поверхность техническими салфетками, смоченными в воде, а затем сухими салфетками. Щетки не должны иметь твердых и острых включений во избежание нанесения царапин и других повреждений на наружной поверхности самолета.			Т Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2. Для удаления масляных и других загрязнений применяйте жидкость ЭКМ. Жидкость ЭКМ нанесите на поверхность салфетками или щетками. Через 5 мин протрите поверхность салфетками, смоченными в ЭКМ, до полного удаления загрязнений, а затем салфетками, смоченными в воде, и, наконец, чистыми сухими салфетками. 4.3. Нанесите эмульсию ОКМ-2 на поверхности самолета, как указано в п. 4.1, ч. II настоящей технологической карты. В состав эмульсии входят (по массе): — вода — 97%; — олеиновая кислота — 2%; — моноэтаноламин — 1%. Эмульсия ОКМ-2 готовится путем добавления к воде, залитой в бидон, моноэтаноламина, а затем (при тщательном перемешивании) расплавленной олеиновой кислоты. Всю смесь перемешайте до получения однородного коллоидного раствора. При составлении эмульсии ОКМ-2 с олеиновой кислотой 2-го сорта воду прогревайте до 15—20°C, а при составлении жидкости с кислотой 3-го сорта воду нагревайте до 40—50°C. 4.4. Можно применять эмульсию, приготовленную из синтетических средств «Прогресс», «Лотос», «Новость» и других. Эмульсия готовится путем растворения (при тщательном перемешивании) 5% синтетического средства и 95% воды. Промывку самолета эмульсиями из синтетических средств производите, как указано в п. 4.1, ч. II настоящей технологической карты.	Если после указанной обработки на поверхностях самолета остаются загрязненные участки, повторно нанесите жидкость ЭКМ, покройте поверхности тонким слоем порошка окиси алюминия (тонкость помола 200—250 меш.) и протрите их до полного удаления загрязнения. После этого поверхности протрите салфетками, смоченными в воде, а затем сухими.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.5. Используйте моющую жидкость «Аэрол-1». Для приготовления моющей жидкости на каждые 100 л воды добавляется концентрат массой 2 кг. Необходимую массу концентрата вначале целесообразно растворить в небольшом объеме чистой воды (лучше теплой), затем добавить расчетный объем воды и всю смесь тщательно перемешать. Моющую жидкость можно готовить из концентрата заранее в необходимых количествах. Моющую жидкость нанесите на поверхность самолета с помощью щеток, а затем промойте поверхность салфетками, смоченными в воде. Участки обшивки, загрязненные маслом и копотью, после обработки жидкостью тщательно протрите щетками, а затем салфетками, смоченными в воде. Учитывая то, что жидкость распределяется по обшивке в виде тонкого слоя и сравнительно быстро испаряется и высыхает, очистку целесообразно производить отдельными участками. 5. Очистите стекла с наружной стороны фюзеляжа, для чего: 5.1. Очистите стекла ото льда и примерзшего снега теплой водой. Температура воды, соприкасающейся со стеклом, должна быть не выше 60°C, в противном случае на стеклах могут появиться очаги «серебра». Очистку стекол горячей водой производите до тех пор, пока лед или снег не будет удален полностью. Избегайте излишнего нагрева стекол. После удаления льда или снега протрите мягкой сухой салфеткой. Для протирки стекол применяйте чистые хлопчатобумажные, льняные или байковые салфетки. Они должны быть чистыми и мягкими и не содержать твердых включений. Нельзя протирать стекла шерстяной и шелковой тканью, а также тканями из синтетических материалов, так как они электризуют стекла. Обдув стекол горячим воздухом запрещается.		Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.2. Очистку стекол от грязи производите хлопчатобумажными или байковыми салфетками, смоченными в 3—5%-ном водном растворе детского мыла и слегка отжатыми. Промытые стекла протрите насухо. 5.3. Очистку стекол от жировых пятен производите салфетками, смоченными в теплом (40°C) водном растворе, содержащем (по массе) 3% жидкого ароматизированного мыла или 3—5% детского мыла.	Если жировые пятна мыльной водой плохо смываются, удалите их ватным или тканевым тампоном, смоченным пастой для полировки органических стекол ВИАМ-2, затем промойте эти участки мыльной и чистой водой. Консистенция пасты должна быть такой, чтобы она не растекалась по стеклу и не попадала в щели в местах заделки стекла. Паста, оставшаяся на стекле, способствует образованию очагов «серебра». После удаления жировых пятен пастой стекло протрите чистой салфеткой и промойте его, применяя тканевый или ватный тампон, смоченный водным раствором мыла, как указано выше, а затем чистой водой и протрите насухо. При этом следите, чтобы потеки мыльной воды не попадали в щели в местах заделки стекла.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 37		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Волосяные или поролоновые щетки, аэродромный подогреватель МП-300 (МП-85); стремянки 24-9002-500, 24-9012-0, А38-0100-0.	Вода; жидкое ароматизированное мыло, РСТ-РСФСР 390-73; порошок окиси алюминия; олеиновая кислота, ГОСТ 10475—75; моноэтаноламин; моющие порошки «Прогресс», «Лотос», «Новость», моющая жидкость «Аэрол», ТУ10758—75; детское мыло; паста для полировки органических стекол, ТУ 6-01-353—76; технические салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; салфетки байковые; моющая жидкость ЭКМ.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38	На страницах 130—133	
Пункты РО 1.04.10, 1.04.11	Осмотр стыковочных узлов кия и стабилизатора	Трудоемкость — 3,58 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Установите стремянку 24-9002-0 возле стабилизатора самолета и поднимитесь на стабилизатор. 2. Осмотрите стыковые узлы кия с фюзеляжем, для чего: 2.1. Снимите крышки 9 (рис. 8) смотровых лючков на переднем и заднем лонжеронах кия, вывернув болты 1;			Т К
			
Рис. 8. Типовой узел стыковки кия и стабилизатора с фюзеляжем: 1 — болт лючка; 2 — чека; 3 — стыковочная гайка; 4 — шайба; 5 — стыковочный болт; 6 — обшивка; 7 — стыковочный фитинг фюзеляжа; 8 — стыковочный фитинг кия (стабилизатора); 9 — крышка лючка; 10 — прокладка			

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.2. Удалите старую смазку в гнездах узлов стыковки и протрите гнезда салфеткой, смоченной в керосине, а затем насухо. 2.3. Осмотрите стыковочные фитинги стыка переднего лонжерона киля со шп. № 40 фюзеляжа, заднего лонжерона киля со шп. № 43 фюзеляжа. Убедитесь в отсутствии трещин на фитингах, нарушения контровки чеки 2 стыковочных гаек, смещения красных рисок на гайках и фитингах. 2.4. Заполните гнезда стыковочных фитингов смазкой ЦИАТИМ-201.	Фитинги с трещинами замените. Нарушенную контровку восстановите. Если смещены красные риски, расконтрите стыковочную гайку 3, выньте чеку 2 и проверьте затяжку гайки. Момент затяжки гайки должен быть (672 ± 67) Н·м [(6720 ± 672) кгс·см] для болтов $\varnothing 27$ мм (при этом на ключе с переходником с двумя насадками момент затяжки должен быть (620 ± 62) Н·м [(6200 ± 620) кгс·см]). Для болтов $\varnothing 16$ мм момент затяжки должен быть (143 ± 14) Н·м [(1430 ± 143) кгс·см] (при этом на ключе с переходником без насадка должен быть момент затяжки (110 ± 11) Н·м [(1100 ± 110) кгс·см]). Выступление болта из передней части гайки после подтяжки допускается в пределах до 3 мм. После подтяжки гайки восстановите контровку и нанесите новые красные метки.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38	
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
2.5. Осмотрите резиновые прокладки 10, убедитесь в их целости. 2.6. Установите на место крышки 9 смотровых лючков, завернув болты 1. 2.7. На самолетах с сер. 96-01 восстановите герметик УЗОМЭС-5 по периметру смотровых лючков, а также под головками болтов крепления крышек по стыковочным колодцам кия. 3. Осмотрите стыковочные узлы стабилизатора с фюзеляжем, для чего: 3.1. Снимите четыре крышки смотровых лючков на переднем и заднем лонжеронах стабилизатора (сверху), отвернув болты. 3.2. Снимите два зализа на переднем и заднем лонжеронах стабилизатора (снизу), отвернув винты. 3.3. Удалите старую смазку в гнездах верхних стыковочных узлов стабилизатора и протрите гнезда салфеткой, смоченной в керосине, а затем насухо. 3.4. Осмотрите стыковочные фитинги стыка переднего лонжерона стабилизатора со шп. № 43 фюзеляжа, а также заднего лонжерона стабилизатора со шп. № 45 фюзеляжа. Убедитесь в отсутствии трещин на фитингах, нарушения контровки чеки стыковочных гаек, смещения красных рисок на стыковочных гайках и стыковочных фитингах.	Поврежденные прокладки замените. Фитинги с трещинами замените. Нарушенную контровку восстановите. Если смещены красные риски, расконтрите гайку, выньте чеку и проверьте затяжку гайки. Момент затяжки гайки должен быть (285 ± 28) Н·м [(2850 ± 285) кгс·см] для болтов $\varnothing 20$ мм (при этом на ключе с переходником с одним насадком момент затяжки должен быть (250 ± 25) Н·м [(2500 ± 250) кгс·см]). Для болтов $\varnothing 16$ мм момент затяжки должен быть (143 ± 14) Н·м [(1430 ± 143) кгс·см] (при этом на ключе с переходником без насадка мо-	К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.5. Заполните гнезда верхних узлов стыковки смазкой ЦИАТИМ-201. 3.6. Осмотрите резиновые прокладки 10, убедитесь в их целости. 3.7. На самолетах с сер. 96-01 восстановите герметик УЗОМЭС-5 по периметру смотровых лючков, а также под головками болтов крепления крышек по стыковочным колодцам стабилизатора. 3.8. Установите на место по два зализа на переднем и заднем лонжеронах стабилизатора (снизу), завернув винты. 3.9. Установите на место крышки четырех лючков по переднему и заднему лонжеронам стабилизатора (сверху), завернув болты. 4. Уберите стремянку 24-9002-0 от самолета, спуститесь со стабилизатора.	мент затяжки должен быть (110 ± 11) Н·м $[(1100 \pm 110) \text{ кгс} \cdot \text{см}]$. Выступление болта из передней части гайки после подтяжки допускается в пределах до 3 мм. После подтяжки гайки восстановите контровку и нанесите новые красные метки. Поврежденные прокладки замените.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 38	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка 24-9002-0; отвертка слесар- но-монтажная, ГОСТ 10754—80; отвертка с крестообразным шлицем, ГОСТ 10754—71; динамометрический ключ 24-9020-500 с переходниками:		Керосин, ГОСТ 18499—73; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; проволока контровоч- ная КО 0,8, ГОСТ 792—67; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74; герметик УЗОМЭС-5, ТУ-38-105462—72;
	Диаметр болта, мм	Номер переходника	
	16	24-9020-165 без насадки	
	20	24-9020-220 с одним насадком	
	27	24-9020-230 с двумя насадками	

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40	На страницах 137—138	
Пункты РО 1.04.20, 1.04.21	Осмотр ramпы, швартовочных устройств, остекления грузовой кабины и блистера штурмана	Трудоемкость — 0,28 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите ramпу и проверьте надежность закрытия боковых замков по красным контрольным меткам, нанесенным на крюках. Контрольные метки на крюках должны просматриваться из вилок на ramпе. Контрольные метки на крюках должны выступать за серьгу вилки на 3—4 мм. 2. Осмотрите остекление грузовой кабины и блистер штурмана и убедитесь в отсутствии царапин, трещин, сколов. ПРИМЕЧАНИЕ. Работы по осмотру блистера штурмана выполняйте только на тех самолетах Ан-26, на которых не выполнена доработка по бюллетеню 777-БУ. На органических стеклах грузовой кабины и блистера штурмана допускаются следующие дефекты: — царапины глубиной до 0,5 мм, длиной до 200 мм, в количестве не более 5; — забоины (сколы) глубиной до 1 мм диаметром до 3 мм при расстоянии между ними не менее 100 мм; — очаги «серебра» глубиной до 0,3 мм в неограниченном количестве. Общее число дефектов, в том числе размерами менее максимально допустимых, не должно превышать 10 на одну деталь. 3. Удалите при необходимости загрязнения со стекол грузовой кабины и блистера штурмана.		При выступании контрольных меток на крюках за серьгу вилки более чем на 4 мм или менее чем на 3 мм, произведите регулировку системы управления замками, как указано в технологической карте № 43 вып. 7, 9, 15. Повреждения на стеклах, не выходящие за пределы допуском, устраните, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Стекла, имеющие повреждения, выходящие за пределы допусков, а также трещины, замените. Пыль и грязь удалите, протерев стекла и блистер штурмана чистой технической салфеткой, смоченной в 3—5%-ном водном растворе дет-	Т К Т

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 40	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Осмотрите швартовочные узлы, швартовочные ремни и сетки и убедитесь в отсутствии повреждений колец, замков, карабинов, а также порывов ремней и сеток. Проверьте надежность крепления швартовочных узлов в гнездах и колец на ушках болтов. Примечания: 1. Все швартовочное оборудование, не используемое при швартовке грузов, уложите в один или два пакета так, чтобы оно не мешало погрузке и выгрузке и прикрепите пакеты к полу швартовочной сеткой или ремнями. 2. В гнездах на грузовом полу, где установлены швартовочные узлы, установите заглушки.		ского мыла и слегка отжатой, затем протрите стекла сухой салфеткой. Поврежденные детали замените. Порванные ремни и сетки отремонтируйте или замените. Ослабленные швартовочные узлы закрепите.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Приспособление для измерения глубины штрихов, линейка металлическая измерительная 0—300, ГОСТ 427—75.	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Салфетки хлопчатобумажные или байковые.	

К РО самолетов Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 41		На странице 139	
Пункты РО 1.04.22, 1.04.72	Слив топлива из топливоулавливающих бачков системы дренажа топливных баков		Трудоемкость 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль	
1. Слейте полностью топливо из топливоулавливающих бачков системы дренажа топливных баков с помощью сливного приспособления 24-9243-160 из комплекта наземного оборудования, для чего: 1.1. Подставьте под сливной клапан емкость и опустите в нее конец шланга сливного приспособления. 1.2. Нажмите до упора штырем сливного приспособления на шток левого сливного клапана, расположенного на нижней поверхности левого носка крыла у нервюры № 12. 1.3. Разверните сливное приспособление на 90° в любую сторону так, чтобы его лапки зашли за выступы в корпусе сливного клапана. 1.4. После слива топлива закройте клапан, повернув сливное приспособление до выхода его лапок из зацепления с выступами на корпусе клапана. 1.5. Убедитесь в надежности закрытия сливного клапана. 1.6. Уберите емкость от самолета. 1.7. Повторите операции по пп. 1.1—1.6 для правого сливного клапана, расположенного на нижней поверхности правого крыла у нервюры № 12.		При подтекании топлива сливной клапан замените.		Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходуемый материал	
	Сливное приспособление 29-9243-160; емкость вместимостью 6—8 л.			

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 42	На странице 140	
Пункты РО 1.04.23, 1.04.24	Осмотр бортовой лебедки БЛ-56 (БЛ) и ее узлов	Трудоемкость 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Осмотрите бортовую лебедку БЛ-56 (БЛ) и ее узлы. Убедитесь в отсутствии повреждений и трещин на корпусе лебедки, электромагнитном тормозе и барабане. 2. Проверьте надежность заделки концов троса лебедки. Убедитесь в исправности троса и правильности его намотки. Трос должен наматываться без перекручивания на барабан лебедки, концы троса должны быть надежно закреплены. Не допускается обрыв более 10 % проволоки в поверхностном слое троса на длине шага свивки и вспучивание прядей троса.		Повреждения (забоины, риски любых размеров) зачистите надфилем и шлифовальной шкуркой № 6—8 и восстановите лакокрасочное покрытие. При наличии трещин на корпусе лебедки и на барабане замените лебедку. Корпус электромагнитного тормоза, имеющий трещины, замените. Перекрученный трос перематывайте. При обрыве нитей более чем указано в ТТ, трос замените. При ненадежной заделке концов троса заведите концевники в гнезда барабана и поверните на 90°. Закрепите упор, завинтив винт.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Плоскогубцы комбинированные ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная ГОСТ 17199—71; надфиль ГОСТ 1513—77.	Шкурка шлифовальная ГОСТ 6456—75.	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 43	На страницах 141—143	
Пункт РО 1.04.25	Проверка работоспособности лебедки БЛ-56 (БЛ) грузоподъемного устройства	Трудоемкость — 0,06 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Убедитесь в подключении аэродромного источника электропитания к бортовой сети самолета. Напряжение электрической аэродромной установки должно быть 24—29 В.			Т
2. Выключатель электромагнитного тормоза на лебедке установите в положение «ВКЛЮЧЕНО».			Т
3. Включите АЗР-70 «Защита» и АЗС-15 «Привод» на коробке управления СУЛ-47Э, установленной на левом борту между шп. № 33—34.			Т
4. Включите электромагшинный усилитель, на пульте управления ПУЛ-47 нажав левую кнопку «ПУСК» (или правую, если подключена правая кнопка).			Т
5. Плавным поворотом соответствующей рукоятки пульта управления ПУЛ-47 в сторону «СПУСК» размотайте трос на всю длину, вытягивая его рукой за крюк. Во избежание повреждения троса аккуратно складывайте его на полу, не допуская образования петель.		Если трос не разматывается, проверьте электрическую схему управления и устраните неисправность. Работу выполняет специалист по АиРЭО.	Т
6. Осмотрите трос и убедитесь в его исправности. Не допускается обрыв более четырех нитей и вспучивание прядей троса.		Поврежденный трос замените.	Т
7. Осмотрите механизм укладки троса. Убедитесь, что нет трещин и деформаций каретки, направляющего ролика, винта-укладчика и направляющих шпилек.		Детали механизма укладки троса, имеющие трещины, деформацию, замените.	Т
Проверьте правильность регулировки механизма укладки троса: при размотанном тросе, когда место заделки троса находится в нижней части барабана, риски на каретке и левом кронштейне барабана должны совпадать.		Если положение каретки сбито, отрегулируйте его заново, для чего: — отсоедините трос; — проворачивая барабан, переместите каретку в крайнее левое положение, затем поверните барабан на 1—1,5 оборо-	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Проверьте срабатывание максимального реле системы защиты от перегрузок, для чего, выбирая рукой слабины троса, поверните рукоятку пульта в сторону «подъем» на небольшой угол (лебедка должна плавно наматывать трос), затем резко поверните ее в ту же сторону — лебедка должна выключиться. 9. Плавным поворотом рукоятки управления в сторону «Подъем» включите лебедку и намотайте трос на барабан лебедки, натягивая при этом трос рукой. 10. Выключите АЗР-70 «Защита» и АЗС «Привод» на коробке управления. 11. Отключите от бортовой сети самолета электрическую аэродромную установку.	та в сторону подъема до совпадения риска на каретке и левом кронштейне. При этом место заделки троса должно находиться в нижней части барабана; — подсоедините трос к барабану. Если максимальное реле не срабатывает, устраните неисправность. Работу выполняет специалист по АирЭО.	Т Т Т Т

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 43		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и на-польного устройств.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; щетка во-лосяная, ГОСТ 10597—80.	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 44	На страницах 144—145	
Пункт РО 1.04.26, 1.04.27	Осмотр и проверка исправности транспортера	Трудоемкость — 0,27 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите грузовую цепь транспортера: зубчатки, направляющие ролики, соединительные валы, муфты и упоры. Убедитесь в отсутствии трещин, деформации и загрязнений. 2. Осмотрите направляющие рельсы цепи транспортера. Убедитесь в отсутствии забоин, выкрашивания и деформации рельсов. 3. Проверьте работу транспортера от ручного привода, для чего: 3.1. Убедитесь, что перемещению грузовых цепей транспортера нет помех. 3.2. Нажмите на стопорную кнопку и снимите с кронштейна ручку привода. 3.3. Нажатием пальца сдвиньте планку вниз до отказа. 3.4. Вставьте ручку привода в гнездо колонки и отпустите планку, которая зафиксировала ручку в рабочем положении. 3.5. Переведите ручку привода в положение «РУЧНОЙ ПРИВОД», одновременно поворачивая ее до переключения. 3.6. Вращая ручку ручного привода, переместите цепь в крайнее заднее положение. Перемещение должно происходить без рывков и заеданий. 3.7. Установите грузовые упоры, зацепите карабин швартовочных лямок за валики грузовых упоров. 3.8. Перемещайте цепи высокими звеньями в крайнее переднее положение. Перемещение должно происходить без рывков и заеданий. 3.9. Снимите ручку ручного привода и закрепите ее на кронштейне.		Детали, имеющие трещины, замените. Деформированные звенья отхитуйте. Загрязнения удалите волосными щетками. Поврежденные места отремонтируйте согласно технологическим указаниям, разд. III, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При перемещении цепи с рывками и заеданиями выясните и устраните причину. При перемещении цепи с рывками и заеданиями выясните и устраните причину.	Т Т Т

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 44		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и напольного устройства.	Нефрас-С 50/170 ГОСТ 8505—80; салфетки х/6 ГОСТ 7138—73; щетка волосная ГОСТ 10597—80.	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 45	На страницах 146—147	
Пункты РО 1.04.28—1.04.30	Осмотр ручного выключателя электромагнитного тормоза лебедки, ручки ручного привода, тросоукладчика и троса	Трудоемкость 0,33 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите ручной выключатель электромагнитного тормоза лебедки и убедитесь в отсутствии повреждений. 2. Проверьте работоспособность ручного выключателя, для чего: 2.1. Установите выключатель в положение «ВЫКЛ». 2.2. Потяните рукой за трос. Муфта тормоза должна расстопориться, а хвостовик лебедки свободно проворачиваться при вытягивании троса. 2.3. Установите выключатель в положение «ВКЛ», включив электромагнитный тормоз. Хвостовик лебедки не должен проворачиваться при приложении усилия к тросу в сторону вытягивания. 3. Осмотрите ручку ручного привода и убедитесь в отсутствии повреждений ручки. Вставьте ручку ручного привода лебедки в шлицевое гнездо снизу на корпусе лебедки и зафиксируйте защелкой. 4. Проверьте надежность фиксации ручки ручного привода на хвостовике лебедки. 5. Проверьте работоспособность гашетки и стопора ручки, для чего: 5.1. Нажмите на гашетку ручки. Стопор должен свободно, без заедания выходить из головки ручки.		Выключатель, имеющий трещины, погнутость, замените. Если муфта тормоза не расстопоривается, проверьте оттягивание диска якоря пустотелой осью за счет движения выключателя по скошенной площадке на корпусе тормоза и устраните неисправность. При проворачивании хвостовика лебедки замените пружину электромагнитного тормоза. Ручку, имеющую трещины, погнутость, или излом, замените. При ненадежной фиксации ручки на хвостовике лебедки проверьте исправность подпружиненного стопора. Неисправные детали (пружину или Г-образный зуб) замените. Если стопор не выходит из головки ручки или не возвращается в исходное положение,	Т Т Т Т Т

К РО самолета Ан-26		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 45	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
5.2. Отпустите гашетку. Стопор должен возвратиться в исходное положение. 6. Осмотрите прижимные ролики и пружины качалок и убедитесь, что ролики вращаются на осях качалок, а пружины качалок прижимают ролики к барабану. 7. Осмотрите механизм укладки троса и убедитесь в отсутствии повреждений. 8. Осмотрите трос и проверьте надежность заделки его концов. Вспучивание прядей и обрыв более четырех нитей в поверхностном слое троса на длине шага свивки не допускается.		проверьте кинематику привода стопора, определите причину и устраните неисправность. Прижимные ролики, имеющие выработку и заедания на осях, замените. Ослабленную или разрушенную пружину замените. Детали механизма укладки троса, имеющие трещины, деформацию, замените. Оборванные концы нитей удалите кусачками, заправьте внутрь троса, не нарушая его плетения, и обожмите плоскогубцами. Трос, имеющий вспучивание, обрыв прядей и обрыв более четырех нитей в поверхностном слое троса на длине шага свивки, замените.	Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и напольного устройств.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; щетка волосяная, ГОСТ 10597—80.	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46	На страницах 148—149	
Пункты РО 1.04.31, 1.04.32	Осмотр и проверка оборудования для погрузки несамоходных колесных грузов	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Проверьте наличие, комплектность и состояние оборудования для погрузки ки несамоходных колесных грузов: — подвижного блока; — неподвижного блока; — отводного блока; — двурогого крюка; — погрузочного троса со стренгой; — упорных колодок; — домкрата-подпорки; — веревочного настила; — катушки для троса. Убедитесь в отсутствии повреждений и в исправности контровки на осях блоков. 2. Проверьте легкость вращения блоков погрузки несамоходных колесных грузов на осях.		Недостающее оборудование доукомплектуйте. Погрузочный трос, имею- щий обрыв нитей и заершен- ность, замените. Детали, име- ющие повреждения, замените. Нарушенную контровку восстановите.	Т
		При заедании блока на оси: — снимите блок с оси; — осмотрите ось и втулку блока. При наличии деформации или выработки оси и втулки блока замените их, установи- те блок на ось, замените смаз- ку.	Т

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 46		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и на-польного устройств.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74; проволока контрольная, ГОСТ 792—67; смазка «ЭРА», ТУ 38-4401311—80.	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 47	На странице 150	
Пункты РО 1.04.33—1.04.35	Очистка погрузочно-разгрузочного устройства, осмотр упоров и щек на монорельсе. Очистка пылесборников грузовой цепи	Трудоемкость — 0,74 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от пыли и грязи монорельс, каретку, обводной ролик, подвижный блок, фиксатор и траверсу. Очистку производите волосяной кистью и салфетками, смоченными в нефрасе. 2. Проверьте надежность крепления переднего и заднего упоров на монорельсе, а также крепление щек к корпусу кареток. 3. Очистите пылесборники грузовой цепи, для чего: 3.1. Вскройте панели пола грузовой кабины. 3.2. Выньте пылесборники, очистите их пылесосом и установите на место. 3.3. Установите на место панели пола грузовой кабины.		При ослаблении крепления упоров и щек подтяните болты крепления. Гайки болтов после подтяжки законтрите.	Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и напольного устройств; пылесос типа «Ракета».	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; кисть волосяная, ГОСТ 10597—80.	

К РО самолета Ан-26Б	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48	На страницах 151—153	
Пункты РО 1.04.50, 1.04.57	Осмотр и проверка исправности напольного устройства	Трудоемкость — 1,02 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите упор остановки поддона, расположенный на левом рельсе № 6. Проверьте исправность упора, нажимая и отпуская педаль упора. При нажатии на педаль упор должен устанавливаться в рельсе заподлицо. При отпуске педали упор должен возвращаться в исходное положение.		Если упор не устанавливается в рельс заподлицо, проверьте целостность и проворачивание кулачка. При необходимости кулачок замените. Если упор не возвращается в исходное положение, замените пружину. При выпадении упора из рельса установите винт, удерживающий упор от выпадения.	Т
2. Осмотрите захват с тяговой цепью. Убедитесь в наличии контровки тандера цепи и отсутствии трещин на звеньях и их деформаций. Проверьте отсутствие заклинивания захвата при перемещении по желобу и надежность запирающего фиксатора защелки в убранном положении.		Нарушенную контровку тандера цепи восстановите. Звенья тяговой цепи, имеющие трещины, деформацию замените. При заклинивании захвата выясните причину и устраните неисправность. Если фиксатор не запирает защелку, замените пружину фиксатора.	Т
3. Очистите от грязи и осмотрите снаружи рельсы, рельсовые замки, роликовые дорожки и пороговые ролики. Убедитесь в отсутствии деформации и механических повреждений.		Детали, имеющие деформацию и механические повреждения, замените.	Т
4. Проверьте надежность срабатывания рельсовых замков, нажимая на педаль и толкатели замков.		При ненадежном срабатывании замка осмотрите детали механизма привода, выяс-	Т

К РО самолета Ан-26Б		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 48	
Содержание операций и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Для определения скорости перемещения цепи замерьте рулеткой расстояние, пройденное цепью, и время, затраченное на прохождение этого расстояния. Для замера расстояния нанесите мелом метки на цепи и на грузовом полу рядом с рельсами. 8.5. Включите гидропривод механизма перемещения и замерьте выбег цепи с поддоном. Выбег цепи с поддоном должен быть не более 60 мм. 8.6. Снимите поддон с грузоподъемным устройством роликовых дорожек.		дорожек и тяговой цепи, как указано в технологической карте № 71 б, вып. 7, 9, 15. Если выбег цепи с поддоном больше указанного, увеличьте натяжение тяговой цепи и проверьте исправность и регулировку концевых микровыключателей, как указано в технологической карте № 71б, вып. 7, 9, 15.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и напольного устройств; секундомер, ГОСТ 5072—79Е.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; щетка волосаяная, ГОСТ 10597—80; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73.	

К РО самолета Ан-26Б	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 49	На страницах 154—156	
Пункты РО 1.04.51—1.04.56, 1.04.58	Осмотр и проверка исправности грузоподъемного устройства	Трудоемкость — 0,52 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Проверьте исправность кареток, оттянув лямку стопора передней каретки вниз до отказа и прокатив каретки по монорельсу. Катки кареток должны вращаться плавно, без пробуксовки. 2. Убедитесь в надежности стопорения кареток на монорельсе. При затор-моженном стопоре и приложении усилия руки к каретке вдоль монорельса перемещения каретки не должно быть. Убедитесь, что крюки подвижных блоков карсток подняты вверх до упора. 3. Осмотрите тросы лебедок и убедитесь в отсутствии повреждений и правильности прокладки их по роликам кареток, роликам подвижных блоков и по обводным роликам. Вспучивания и обрыв прядей не допускаются. 4. Осмотрите лебедки грузоподъемного устройства и убедитесь в отсутствии трещин и повреждений на корпусе лебедки и барабане. 5. Убедитесь в надежности крепления лебедок к потолку кабины. Проверьте наличие стальных прокладок на штырях.		При пробуксовке кареток выясните причину и устраните неисправность. При перемещении каретки устраните неисправность в стопоре. Если крюки подвижных блоков кареток не подняты вверх до упора, поднимите их плавным поворотом рукоятки пульта управления, после чего верните рукоятку в исходное положение. Трос лебедки с повреждениями замените. При наличии трещин на корпусе лебедки и на барабане, лебедку замените. При ослаблении крепления лебедок подтяните гайки штырей крепления. При отсутствии стальных прокладок на штырях установите их во избежание срыва	Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. Осмотрите пульт управления лебедками и убедитесь в отсутствии трещин и повреждений на корпусе и основании пульта управления. 7. Проверьте работоспособность пульта управления лебедками, для чего: 7.1. Подключите к бортовой сети самолета электрическую аэродромную установку. Напряжение электрической аэродромной установки должно быть 24—29 В. 7.2. Установите на лебедке тормоз в положение «ВКЛЮЧЕНО». 7.3. Включите на коробке управления автомат защиты АЗ-1, выключатель привода В1 и нажмите на пульте управления на кнопку «ПУСК» (левую). 7.4. Плавно поворачивая левую рукоятку пульта управления, размотайте трос лебедки, натягивая его рукой. 7.5. Плавно поворачивая рукоятку пульта управления, намотайте трос лебедки, натягивая его рукой. 7.6. Выключите лебедки установкой рукоятки на пульте управления в исходное положение. Во избежание выпадания центральной пряди троса в процессе эксплуатации намотку и размотку троса на барабан производите, не допуская беспорядочной размотки или намотки и образования петель. 7.7. Выполните операции по пп. 7.2—7.6 от правой кнопки «ПУСК» и правой рукоятки пульта управления. Нажмите на кнопку «СТОП» на пульте управления, выключите автомат защиты АЗ-1 и выключатель привода В1 на коробке управления. 7.8. Отключите кабели электрической аэродромной установки от бортовой сети самолета. Закройте лючок ЩРАП на гондоле правого двигателя. 8. Осмотрите монорельс и убедитесь в надежности крепления монорельса и упора кареток, отсутствии отслоения резиновых накладок на упорах.	лебедок с потолка при аварийной посадке самолета. Пульт управления, имеющий трещины на корпусе или основании, замените. Если напряжение установки не соответствует указанному, замените ее. Если тросы не разматываются с барабана лебедки или не наматываются на барабан, проверьте электрическую схему управления и устраните неисправность. Работу выполняет специалист по АирЭО. Монорельс, имеющий трещины и сколы, замените.	Т Т Т

К РО самолета Ан-26Б	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 49		
Содержание операций и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
		Срезанные заклепки заме- ните. При отслоении резиновых накладок переклейте их к упору. Ослабленное крепление мо- норельса и упора кареток под- тяните, гайки болтов закон- трите.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Чемодан 24-9020-400 с инструментом для обслуживания грузоподъемного и на- полного устройств; динамометр ДПУ-2, ГОСТ 13837—79.	Нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74; клей 88НП, МРТУ 38-5-5022-65; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; проволока контро- вочная, ГОСТ 792—67.	

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 50	На страницах 157—158	
Пункты РО 1.04.70, 1.04.71	Осмотр остекления фонаря кабины штурмана, фотолюков, обтекателей и крышек фотолюков	Трудоемкость — 0,43 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Осмотрите остекление кабины штурмана, обратив особое внимание на электрообогреваемые стекла. Убедитесь, что остекление фонаря не имеет повреждений. 1.1. На органических стеклах допускаются следующие дефекты: — очаги «серебра» (мелкие трещины) глубиной до 0,3 мм в неограниченном количестве; — царапины глубиной до 0,5 мм, длиной до 200 мм в количестве не более 5; — забоины глубиной до 1 мм, диаметром до 3 мм при расстоянии между ними не менее 100 мм. Общее число дефектов, в том числе размерами менее максимально допустимых, не должно превышать 10 на одно стекло. 1.2. На электрообогреваемых стеклах допускаются следующие дефекты: — царапины на внешнем стекле в неограниченном количестве любых размеров, на внутреннем стекле — глубиной не более 0,1 мм, шириной 0,3 мм в количестве не более 5; — выколки на внешнем стекле в неограниченном количестве любых размеров, на внутреннем стекле — глубиной до 0,5 мм в количестве не более 3; — отслаивание склеивающего слоя, в том числе в зоне нагревательного элемента, если оно не мешает обзору и стекло отвечает требованиям по сопротивлению изоляции и отсутствию искрения. 2. Осмотрите остекление фотолюков и убедитесь в отсутствии повреждений. На стеклах фотолюков допускаются дефекты, не влияющие на оптические свойства и прочность стекла.		Очаги «серебра» в пределах допусков, не снижающие видимость, отполируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Стекла с повреждениями, превышающими допуски, замените, как указано в технологических указаниях, вып. 25, ч. 2. Электрообогреваемые стекла с повреждениями, превышающими допуски, замените, как указано в технологических указаниях, вып. 25, ч. 2.	К Т

К РО самолета Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 50	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
На стекле фотолюка № 1 допускаются царапины шириной до 0,2 мм и общей длиной до 600 мм. На стеклах фотолюков № 2, 3, 4, 5 допускаются царапины шириной 0,2 мм и общей длиной до 300 мм. 3. Удалите, при необходимости, загрязнения с остекления фонаря кабины штурмана и фотолюков. Остекление фотолюков должно быть чистым и предохраняться от ударов и механических повреждений. 4. Осмотрите обтекатели и крышки фотолюков и убедитесь в отсутствии пробоин, вмятин и других повреждений на обтекателях и крышках. Пробоины, вмятины и другие повреждения на обтекателях и крышках фотолюков не допускаются.		Пыль и грязь удалите чистой мягкой салфеткой, смоченной в 3—5%-ном водном растворе детского мыла и слегка отжатой. Затем протрите стекла сухой салфеткой. Поврежденные места отремонтируйте, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета».	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Приспособление для измерения глубины штрихов; линейка измерительная металлическая, ГОСТ 427—75.		Салфетка байковая; детское мыло.	

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51	На страницах 159—163	
Пункт РО 1.04.73	Осмотр служебного оборудования кабин штурмана и операторов	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
I. Осмотр служебного оборудования кабины штурмана 1.1. Осмотрите кресло штурмана, для чего: 1.1.1. Убедитесь в отсутствии повреждений (разрушений, трещин) ручки, чашки сиденья, спинки, направляющей трубы, каретки, фиксаторов. 1.1.2. Проверьте надежность крепления направляющей трубы к конструкции пола и каретки к направляющей трубы. 1.1.3. Проверьте возможность вертикального перемещения кресла и его вращения. Для вертикального перемещения кресла вытяните штыревой фиксатор за ручку. Для поворота кресла в ту или другую сторону ручку поворота сиденья, расположенную справа, поднимите вверх, поверните кресло и опустите ручку. Вертикальное перемещение кресла должно быть свободным, без заеданий, с фиксацией в трех положениях. Поворот в ту или иную сторону должен фиксироваться в четырех положениях.		При повреждениях кресла отремонтируйте его, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При ослаблении крепления направляющей трубы к полу и каретки к направляющей трубе подтяните болты их крепления. При трении и заедании деталей подвижных узлов снимите заусенцы, зашлифуйте острые кромки, трущиеся части смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 или смазкой «ЭРА». Заедание фиксаторов устраните, зачистив детали и заменив пружины. При необходимости смажьте штырь фиксатора маслом МК-8 или МС-20.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.1.4. Проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки. Убедитесь в чистоте привязных ремней и их соответствии чертежам. Расправьте и уложите привязные ремни крестообразно на подушке сиденья кресла.	При ослаблении крепления ремней подтяните гайки болтов их крепления. При поломке пряжки замка замените ремень. При отсутствии привязного ремня установите его. Пыль с ремней удалите щетками. Загрязненные участки ремней протрите салфетками, смоченными раствором детского мыла, после чего протрите мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем протрите сухими салфетками.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.1.4. Проверьте наличие и надежность крепления привязных ремней, надежность застегивания и отстегивания пряжки, затяжку болтов крепления ремней. 1.1.5. Проверьте состояние декоративных чехлов и убедитесь в их целости и чистоте. 1.2. Осмотрите установку светофильтров в кабине штурмана и убедитесь в целости и надежности их крепления. 1.3. Осмотрите шторы в кабине штурмана, для чего: 1.3.1. Убедитесь в надежности крепления прутков, по которым перемещаются шторы. 1.3.2. Вытяните шторку до полного закрытия окна и плавно отпустите. Убедитесь в целости шторки, ремешка и пуговики. 1.4. Осмотрите термос в кабине штурмана и убедитесь в надежности крепления стакана к полу, в целости пластмассового кожуха и стеклянной колбы. 1.5. Проверьте наличие и надежность крепления топорика.	При отсутствии привязного ремня, установите его. При повреждении привязного ремня или пряжки, замените их. Отремонтируйте или замените поврежденный чехол. Поврежденный светофильтр замените. При ослаблении крепления светофильтра подтяните винты крепления. При ослаблении крепления прутков подтяните гайки их крепления. Порванную шторку, ремешок, оборванную пуговку замените. При повреждении кожуха или колбы замените их. При отсутствии топорика установите его. Ослабший ремешок крепления топорика натяните до следующего отверстия.	Т Т Т Т
II. Осмотр служебного оборудования кабины операторов 2.1. Осмотрите кресла операторов и убедитесь в надежности крепления каркаса кресел к конструкции пола, отсутствии повреждений, надежности фиксации в гнездах пола дополнительных сидений.	При необходимости замените шпильки крепления каркаса основного сиденья к по-	Т

2.1. Осмотрите кресла операторов и убедитесь в надежности крепления кресел к полу, отсутствии повреждений, надежности фиксации в гнездах пола дополнительных сидений.

Проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки.

Убедитесь в чистоте привязных ремней и их соответствии чертежам.

Расправьте и уложите привязные ремни крестообразно на подушке сиденья кресла.

При необходимости замените шпильки крепления каркаса основного сиденья к полу и штыри фиксации дополнительных сидений.

Неисправные кресла отремонтируйте, как указано в Выпуске 26 "Текущий ремонт самолетов".

При ослаблении крепления ремней подтяните гайки болтов их крепления.

При поломке пряжки замка замените ремень.

При отсутствии привязного ремня установите его.

Пыль с ремней удалите щетками.

Загрязненные участки ремней протрите салфетками, смоченными раствором детского мыла, после чего протрите мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем протрите сухими салфетками.

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51		
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль	
2.2. Осмотрите пассажирские кресла, для чего: 2.2.1. Убедитесь в исправности каркасов кресел и подлокотников. 2.2.2. Проверьте надежность крепления кресел к рельсу пола. 2.2.3. Проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, застегивания и отстегивания пряжки. Проверьте затяжку болтов крепления привязных ремней; Категорически запрещается устанавливать ремни образца 1971 г. (нормаль 6878А). На универсальных креслах 2КЗ-7504-021, 22 устанавливаются только ремни 3КЗ-7506-800СБ. 2.2.4. Осмотрите пепельницы, вмонтированные в подлокотники кресел, для чего выдвиньте пепельницы вперед до упора, поверните их на 180° и выньте из подлокотника. Убедитесь в их целости. Установите пепельницы на место. III. Осмотр койки для отдыха Убедитесь в целости матрасов коек, каркасов, подкосов и деталей крепления матрасов к каркасам, надежности крепления коек к боковым кронштейнам фюзеляжа.	лу и штыри фиксации дополнительных сидений. Неисправные кресла отремонтируйте, как указано в вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Обнаруженные неисправности устраните, как показано в технологических указаниях, вып. 16, 17. Поломанные пепельницы замените. При необходимости поврежденные детали отремонтируйте или замените.	Т	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.3. Проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки. Убедитесь в чистоте привязных ремней и их соответствии чертежам. Расправьте и уложите привязные ремни крестообразно на подушке сиденья кресла. <i>Примечания: 1. Запрещается устанавливать ремни образца 1971 г. (нормаль 6878А).</i> <i>2. На универсальных креслах 2КЗ-7504-021,22 устанавливаются только ремни 3КЗ-7506-800СБ.</i>	При ослаблении крепления ремней подтяните гайки болтов их крепления. При поломке пряжки замка замените ремень. При отсутствии привязного ремня установите его. Пыль с ремней удалите щетками. Загрязненные участки ремней протрите салфетками, смоченными раствором детского мыла, после чего протрите мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем протрите сухими салфетками.	

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
IV. Осмотр кабины для зарядки кассет Убедитесь в надежности крепления кабины, в отсутствии пробоин и вмятин на перегородках панелей и двери, в надежности крепления двери и ручки, в исправности замка и трафарета. V. Осмотр шкафа для хранения запасных кассет Убедитесь в надежности его крепления, в отсутствии пробоин и вмятин на боковинах, задней и нижней стенках, предохранительных щитках. VI. Осмотр блока буфета 6.1. Осмотрите блок буфета и убедитесь в отсутствии пробоин, вмятин на блоке, в исправности фиксаторов, в надежности крепления буфета к полу. 6.2. Осмотрите выдвижной и защитный столики и убедитесь в отсутствии пробоин и деформации. 6.3. Осмотрите термосы и убедитесь в отсутствии пробоин, деформации корпуса и коррозии.		Обнаруженные неисправности устраните, как указано в технологических указаниях, вып. 16, 17. Обнаруженные неисправности устраните, как указано в технологических указаниях, вып. 16, 17. При повреждениях в блоке буфета производите ремонт, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При повреждениях столиков производите ремонт, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При сквозных пробоинах, неустранимой деформации и сквозной коррозии корпуса термос замените.	Т Т Т

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 51		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
VII. Осмотр леера и тросов принудительного раскрытия парашютов 7.1. Убедитесь в целости и надежности крепления канатов к кронштейнам в районе шп. № 7 и 40 и троса над входной дверью. 7.2. Убедитесь в целости контровки муфты тандера. 7.3. Проверьте величину провисания каната. Провисание каната посередине должно быть 40—60 мм. VIII. Осмотр аптечки, расположенной на стенке шп. № 7 Убедитесь в надежности ее крепления и исправности фиксатора на крышке.		При ослаблении кронштейнов подтяните болты и винты их крепления. При повреждении троса и каната замените их. Поврежденную контровку восстановите. При провисании каната более 60 мм расконтрите муфту тандера и, вращая ее, натягивайте канат до тех пор, пока провисание каната посередине не будет 40—60 мм. При ослаблении крепления аптечки подтяните винты ее крепления со стороны задней стенки шп. № 7. Поломанный фиксатор замените.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Линейка металлическая измерительная, ГОСТ 427—75.			

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52	На страницах 164—172	
Пункты РО 1.05.01, 1.05.02	Проверка работы системы стопорения и плавности хода органов управления	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Займите рабочее место левого пилота. 2. Расстопорите рули и элероны, для чего: 2.1. Отведите влево предохранитель рукоятки стопорения. 2.2. Вытяните ручку рукоятки стопорения и опустите рукоятку вниз так, чтобы предохранитель не мог препятствовать опусканию рукоятки (рули и элероны при этом еще не расстопорились). 2.3. Придерживая одной рукой рукоятку стопорения, второй отклоните штурвальную колонку от себя до упора. 2.4. Опустите плавно рукоятку стопорения вниз. Рукоятка стопорения должна передвигаться плавно и надежно фиксироваться в крайнем положении. При этом предохранитель и ручка рукоятки стопорения должны под действием пружин возвратиться в исходное положение, зафиксировав рукоятку стопорения в нижнем положении. 2.5. Постепенно отпустите штурвальную колонку. Штурвальная колонка должна плавно возвратиться в нейтральное положение, что свидетельствует о расстопорении руля высоты. 2.6. Убедитесь в том, что рули направления и элероны расстопорены, переместив педали вперед—назад, а штурвал вправо—влево.		Если рули и элероны не расстопориваются, убедитесь, что: — рукоятка стопорения полностью переводится в крайнее нижнее положение; — зазор между рукояткой стопорения и предохранителем рукоятки не превышает 4 мм. Если зазор между предохранителем и рукояткой превышает 4 мм, замените предохранитель; — вода в гнездах механизма стопорения не замерзла (в зимнее время) или не произошло заклинивание стопорных пальцев в гнездах вследствие загрязнения или отсутствия смазки на пальцах стопорения РН и РВ. В этом случае: а) подогрейте гнезда стопоров от аэродромного подогревателя; б) протрите стопорные пальцы салфетками;	Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Проверьте плавность хода штурвальной колонки, для чего: 3.1. Переместите штурвальную колонку от себя в крайнее переднее положение. 3.2. Переместите штурвальную колонку на себя в крайнее заднее положение. Перемещение колонки должно быть плавным. 4. Проверьте плавность хода штурвала, для чего: 4.1. Поверните штурвал в крайнее правое положение. 4.2. Поверните штурвал в крайнее левое положение. Вращение штурвала должно быть плавным. 5. Проверьте плавность хода педалей, для чего: 5.1. Переместите правую педаль ножного управления вперед. 5.2. Переместите левую педаль ножного управления вперед. Перемещения педалей должны быть плавными. 6. Займите рабочее место правого пилота и выполните работу по пп. 3—5 настоящей технологической карты. 7. Проверьте плавность хода триммера РВ, для чего: 7.1. Поверните штурвал триммера РВ на себя до отказа. 7.2. Поверните штурвал триммера до отказа от себя.	в) нанесите тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на поверхность пальцев и гнезд РВ и РН. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. СТОПОРНЫЙ ПАЛЕЦ И ГНЕЗДО УЗЛА СТОПОРЕНИЯ ЭЛЕРОНА НЕ СМАЗЫВАЙТЕ. При наличии заеданий найдите и устраните причину. При наличии заеданий найдите и устраните причину. При наличии заеданий найдите и устраните причину. Тугой ход штурвала возможен из-за: — обрыва нитей троса и заершенности тросов.	Т Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
7.3. Поверните штурвал на себя до совпадения стрелки-указателя штурвала с индексом (черный треугольник) на трафарете. Штурвал должен вращаться плавно, без заеданий.	Тросы, имеющие заершенность и обрыв нитей, замените; — износа резиновых сердечников в гермовыводе на шп. № 40. Изношенный резиновый сердечник гермовывода замените. Перед установкой нового сердечника смажьте внутреннюю полость шарика смазкой ЦИАТИМ-201; — отсутствия смазки на тросовом барабане. Смажьте тросы на барабане смазкой ЦИАТИМ-201; — заедания подшипников роликов. Замените ролик; — заедания триммера в узлах подвески. Снимите триммер, осмотрите узлы, выявите и устраните неисправность; — ослабления натяжения тросов. Проверьте натяжение тросов, протрите тросы хлопчатобумажной салфеткой, пропи-	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
8. Проверьте плавность хода триммера элерона, для чего: 8.1. При включенном электропитании на бортсеть самолета нажмите переключатель «ТРИММЕР ЭЛЕРОНА» триммера элерона влево до упора. 8.2. Нажмите переключатель «ТРИММЕР ЭЛЕРОНА» триммера элерона вправо до упора. 8.3. Нажмите переключатель «ТРИММЕР ЭЛЕРОНА» триммера элерона снова влево до перевода триммера в нейтральное положение. Триммер элерона должен отклоняться вниз — вверх плавно, без рывков. При нейтральном положении триммера должен загореться зеленый светосигнализатор триммера элерона «ТРИМ. НЕЙТР».	танной маслом АМГ-10, после чего протрите насухо чистой салфеткой и смажьте смазкой ЦИАТИМ-201. После регулировки натяжения тросов проверьте ход пальцев стопорения. При отклонении триммера рывками или незагорании зеленого светосигнализатора вызовите техника по АирЭО для устранения дефекта.	Т
9. Проверьте плавность хода триммера РН, для чего: 9.1. Нажмите переключатель «ТРИММЕР РН» триммера РН вправо до упора. 9.2. Нажмите переключатель «ТРИММЕР РН» триммера РН влево до упора. 9.3. Нажмите переключатель «ТРИММЕР РН» триммера РН вправо до перевода триммера в нейтральное положение. Триммер РН должен отклоняться влево — вправо плавно, без рывков. При нейтральном положении триммера должен загореться зеленый светосигнализатор триммера РН «ТРИМ. НЕЙТР».	При отклонении триммера рывками или при незагорании зеленого светосигнализатора вызовите техника по АирЭО для устранения дефекта.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
10. Застопорите рули и элероны, для чего: 10.1. Отклоните штурвальную колонку от себя, а штурвал и педали ножного управления установите в нейтральное положение. 10.2. Отведите влево предохранитель рукоятки стопорения. 10.3. Вытяните на себя ручку рукоятки стопорения. 10.4. Поднимите рукоятку стопорения вверх до полной фиксации и отпустите предохранитель. После стопорения штурвальная колонка и педали при приложении к ним усилий должны оставаться неподвижными. Рукоятка стопорения должна перемещаться вверх с небольшим усилием, необходимым для преодоления натяжения пружин системы стопорения, без рывков и заеданий, надежно фиксироваться в верхнем положении.	Если рули и элероны не стопорятся, выполните следующее: — проверьте натяжение тросов стопорения. Примечания: 1. Натяжение верхней и нижней ветвей стопорения должно быть 220—309 Н (22,5—31,5 кгс) при температуре наружного воздуха 20°C. 2. При иной температуре следует скорректировать натяжение тросов по графику зависимости натяжения тросов от температуры наружного воздуха (см. технологические указания, вып. 8, рис. 39). 3. Проверку натяжения тросов выполняйте только в расстопоренном положении системы стопорения. 4. Замер натяжения тросов производите на расстоянии не менее 500 мм от тандеро. При проверке натяжения тросов системы стопорения	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	удерживайте сектор механизма стопорения (на шп. № 45) в установочном положении относительно кронштейна навески сектора (по совмещению красных меток на секторе и кронштейне или по установочному размеру). Сектор должен находиться относительно шп. № 45 на расстоянии $(142,5 \pm 3)$ мм между осью пальца крепления тяги и шп. № 45 в положении «РАССТОПОРЕНИЕ» согласно технологической карте № 10, вып. 8. После регулировки натяжения тросов проверьте ход пальцев стопорения; — убедитесь, что не произошла разрегулировка механизма системы стопорения (положение сектора механизма стопорения, положение стопоров). При разрегулировке механизма стопорения произведите его регулировку согласно технологической карте № 10, вып. 8; — убедитесь, что вода в	

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	гнезда механизма стопорения не замерзла (в зимнее время). В этом случае: а) подогрейте гнезда от аэродромного подогревателя; б) протрите стопорные пальцы салфетками; в) нанесите тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на поверхность пальцев и гнезд РВ и РН. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. СТОПОРНЫЙ ПАЛЕЦ И ГНЕЗДО УЗЛА СТОПОРЕНИЯ ЭЛЕРОНА НЕ СМАЗЫВАЙТЕ; — убедитесь, что смазка на стопорном пальце и гнезде не загустела (при температуре наружного воздуха — 40°C). При наличии загустевшей смазки. а) отогрейте узел стопорения теплым воздухом 60—70°C от аэродромного подогревателя; б) удалите смазку; в) промойте узел нефрасом и протрите салфеткой;	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	г) нанесите вновь тонкий слой смазки ЦИАТИМ-201 на поверхность стопорного пальца и гнезда РВ и РН. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. СТОПОРНЫЙ ПАЛЕЦ И ГНЕЗДО УЗЛА СТОПОРЕНИЯ ЭЛЕРОНА НЕ СМАЗЫВАЙТЕ; — проверьте ход стопорного пальца и натяжение тросов, как указано в технологических картах № 10 и 14, вып. 8. После регулировки натяжения тросов проверьте ход пальцев стопорения; — убедитесь в установке рукоятки стопорения в верхнем положении. Возможной причиной неустановки является заедание фиксатора в рукоятке или поломка пружины в рукоятке. В этом случае: а) разберите узел; б) устраните неисправность; в) отрегулируйте натяжение тросов системы стопорения согласно технологической	

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 52

Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
11. Произведите трехкратное стопорение и расстопорение рулей и элеронов и убедитесь в нормальной работе системы.		карте № 14, вып. 8. После регулировки натяжения тросов проверьте ход пальцев стопорения.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Подогреватель аэродромный МП-300 (МП-85).	Смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74; ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—74; нефрас — С 50/170, ГОСТ 8505—80.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 53	На страницах 173—177	
Пункт РО 1.07.01	Проверка количества масла АМГ-10* в гидробаке по масломеру	Трудоемкость — 0,09 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Проверьте количество масла АМГ-10* в гидробаке, для чего: 1.1. Переведите переключатель «БОРТ — АЭРОДРОМ» на правой панели верхнего электрощитка пилотов в положение «АЭРОДРОМ». 1.2. На щитке АЗС в кабине экипажа включите автомат защиты АЗС-2 «КОЛ-ВО ГИДРОСМЕСИ». 1.3. Проверьте количество масла АМГ-10* по масломеру МЭ-1866, находящемуся на левом пульте в кабине экипажа. Количество масла АМГ-10* при заполненных системах и заряженных гидроаккумуляторах должно быть 21—22 л, а при полностью разряженных гидроаккумуляторах — 27—28 л. Для обеспечения надежной работы гидросистемы заливайте в нее только чистое, хорошо профильтрованное масло АМГ-10*. При заливке АМГ-10* пользуйтесь только стеклянной тарой.		Если количество масла АМГ-10 меньше требуемого количества, дозаправьте гидробак. Дозаправку производите: — через заливную горловину гидробака, для чего: а) откройте лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы и сравните давление в гидробаке, нажимая на кнопку стравливания; б) откройте лючок на верхнем зализе центроплана, расконтрите и отверните крышку заливной горловины гидробака; в) с помощью воронки дозаправьте масло АМГ-10*, проверяя его количество по масломерной линейке гидробака. При заправке не допускайте попадания масла АМГ-10* на фюзеляж, резиновые детали и особенно на ШР. Если	Т Т Т
*(FH-51)			

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
_____ *(FH-51)	масло АМГ-10* все же пролилось, удалите его ветошью. Участки электрожгутов, залитые маслом АМГ-10*, промойте керосином и просушите на воздухе в течение 30 мин; г) заверните крышку заливной горловины и законтрите ее; д) закройте лючки на верхнем зализе центроплана и панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы; — от наземного гидростенда: а) откройте лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы; б) сравните давление в гидробаке, нажимая на кнопку сравливания; в) расконтрите и отверните заглушку бортового штуцера нагнетания основной гидросистемы; г) убедитесь в наличии масла АМГ-10* в баке гидроустановки и присоедините нагнетающий шланг гидроустановки к бортовому штуцеру	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
_____ *(FH-51)	нагнетания основной гидросистемы; д) включите гидроустановку. Давление в гидросистеме должно повыситься до 15,0—16,0 МПа (150—160 кг/см²), после чего масло АМГ-10* через автомат разгрузки ГА-77Н должно сливаться в гидробак самолета. Контроль количества масла АМГ-10* ведите по масломеру МЭ-1866; е) выключите гидроустановку и отсоедините ее нагнетающий шланг от бортового штуцера нагнетания основной гидросистемы; ж) заверните и законтрите заглушку бортового штуцера нагнетания; з) закройте лючок панели бортовых штуцеров на левой стороне правой гондолы; и) уберите гидростенд от самолета; к) количество АМГ-10* в гидробаке еще раз проверьте по масломеру МЭ-1866 при работающих двигателях и, в	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
_____ *(FH-51)	случае необходимости, дозаправьте их; — от системы ручного насоса (на самолетах Ан-26): а) переключите кран, расположенный у ручного насоса, в положение «ИЗ ЕМКОСТИ»; б) снимите заглушку со шланга с фильтром из комплекта наземного оборудования; в) опустите шланг с фильтром в емкость с маслом АМГ-10; г) распределительный кран на гидropульте наземного управления рампой поставьте в положение «В ГИДРОБАК»; д) работая ручным насосом, дозаправьте гидробак. Контроль количества масла АМГ-10 ведите по масломеру МЭ-1866; е) уберите емкость с маслом АМГ-10*; ж) установите на шланг с фильтром заглушку; з) количество масла АМГ-10* в гидробаке еще раз проверьте по масломеру	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 53		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1.4. Выключите АЗС-2 «КОЛ-ВО ГИДРОСМЕСИ», а переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ» переведите в нейтральное положение.		МЭ-1866 при работающих двигателях и, в случае необходимости, дозаправьте его; к) кран включения и распределительный кран установите в исходное положение.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Электрическая аэродромная установка АПА-35-2М; гидравлическая аэродромная установка УПГ-250.	Отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 17199—71; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ для крышки заливной горловины 24-9020-910; воронка 696АН-2; ключ 36×41, ГОСТ 11737—74.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; масло АМГ-10 (FH-51), ГОСТ 6794—75, в количестве 10 л.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 54	На страницах 178—180	
Пункт РО 1.07.02	Замена влагопоглотителя (силикагеля) в фильтре-осушителе системы наддува гидробака	Трудоемкость — 0,30 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Замените влагопоглотитель (силикагель) в фильтре-осушителе * системы наддува гидробака, для чего: 1.1. Откройте створки правого отсека основной опоры самолета. 1.2. Расконтрите и отверните барашковую гайку 13 (рис. 9) хомута 14 крепления фильтра. 1.3. Расконтрите и отверните гайку 19 и снимите стакан 18 вместе с патроном-осушителем 17. 1.4. Разберите патрон-осушитель, отвернув гайку 2. Выньте пружину, сетку и войлочное кольцо. 1.5. Высыпьте из патрона силикагель в тару для регенерации. 1.6. Осмотрите патрон и убедитесь в отсутствии износа упоров. На самолетах Ан-24 до серии 74—10 ширина упоров должна быть 10 мм, на самолетах Ан-24 с серии 75—10, Ан-26 и Ан-30 — 48 мм. Допускается износ упоров до 5 мм. 2. Засыпьте внутрь патрона свежий силикагель ШСМ массой 110 г, установите сетку 12 и засыпьте индикаторный силикагель массой 35 г. Разрешается заполнять патрон силикагелем одного типа ШСМ, свежим или прошедшим регенерацию при температуре 120—130°C в течение 1,5—2,0 ч. Общая масса силикагеля должна быть 145 г. В этом случае сетка 12 не устанавливается.		Если износ упоров более 5 мм, наварите их КАС и обработайте на токарном станке до указанных размеров.	Т
* На самолетах Ан-24 до серии 24—01 (05—01) фильтр-осушитель расположен в отсеке правой мотогондолы на левом борту, на самолетах Ан-24 с серии 24—01 (05—01), Ан-26 и Ан-30 — на правом борту.			

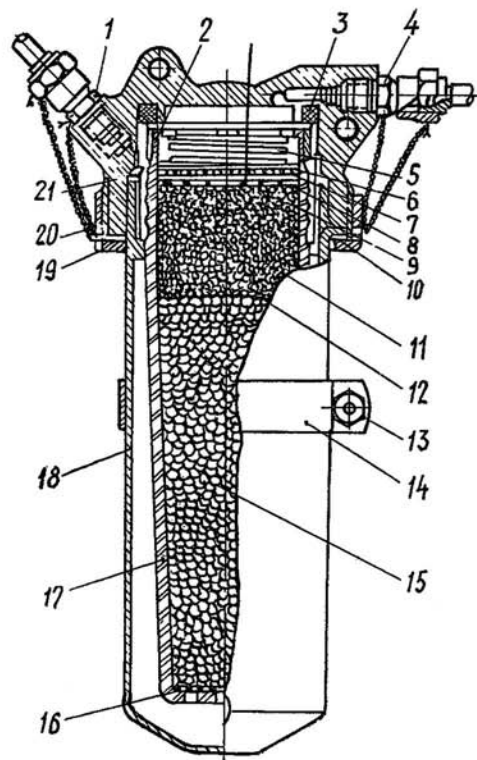


Рис. 9. Фильтр-осушитель:
 1 — входной штуцер; 2 — гайка; 3, 20 — уплотнительные прокладки; 4 —
 входной штуцер; 5 — пружина; 6 — шайба; 7 — сетка; 8 — фетровая про-
 кладка; 9 — сетка; 10 — шайба; 11 — силикагель-индикатор; 12 — сетка;
 13 — барашковая гайка; 14 — хомут; 15 — силикагель КСМ или ПСМ;
 16 — шайба; 17 — патрон-осушитель; 18 — стакан; 19 — гайка; 21 — крышка

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 54		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Соберите патрон в последовательности, обратной снятию, и установите его на место. При установке стакана с патроном в крышку фильтра обратите внимание на наличие и целостность уплотнительных колец и шайб на крышке. 4. Законтрите гайку 19 крепления стакана и барашковую гайку 13. 5. Закройте створки правого отсека основной опоры самолета и убедитесь в надежности закрытия замков створок. Не закрывайте створки, если предварительно зафиксировали ручки замков открытия створок на земле. Закрытие створок проверяйте нажатием рукой на их заднюю кромку.		Поврежденные уплотнительные кольца и шайбы замените.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Весы РН 10У13Ц; линейка металлическая измерительная 0—100 мм, ГОСТ 427—75.	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка, ГОСТ 17199—71; ключ 24-9020-47 для гайки фильтра-осушителя; спецключ для внутренней гайки стакана.	Индикаторный силикагель, ГОСТ 8984—75; силикагель ШСМ, ГОСТ 3956—76; проволока контрольная КО 0,8Кд, ГОСТ 792—67.	

К РО самолета Ан-24Т	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 55	На странице 181	
Пункты РО 1.07.10, 1.07.11	Осмотр гидроцилиндров и трубопроводов створок грузолюка	Трудоемкость — 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Откройте створки грузового люка, как указано в технологической карте № 37 вып. 7, 9, 15. 2. Осмотрите гидроцилиндры и трубопроводы, расположенные на створках грузового люка, и убедитесь в их герметичности. 3. Проверьте надежность крепления кронштейнов гидроцилиндров. 4. Закройте створки грузового люка в порядке, обратном открытию.		При подтекании масла АМГ-10 (ФН-51) из уплотнения гид- роцилиндров замените их. Негерметичные трубопро- воды замените. При ослаблении крепле- ния кронштейнов гидроци- линдров подтяните гайки бол- тов крепления.	Т Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ 17×19, ГОСТ 11737—74.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 56	На страницах 182—189	
Пункт РО 1.08.01	Осмотр колес основных и передней опор самолета	Трудоемкость — чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите шины колес передней опоры самолета. Убедитесь в отсутствии порезов, проколов, износа протекторов, а также сдвига покрышки относительно обода колеса. На шинах допускаются следующие повреждения: — порезы длиной до 60 мм с повреждением не более двух слоев корда; — проколы до 3-го слоя корда; — местное оголение корда каркаса без его повреждения не более чем в двух местах длиной до 50 мм и шириной не более 25 мм; — разломачивание нитей корда армирующих слоев.		При повреждении шин, превышающем допуски, а также при сдвиге покрышки относительно обода. Замените колесо, для чего: — поднимите носовую часть фюзеляжа гидropодъ-емником или домкратом. Примечания: 1. При использо- вании домкрата перед началом подъема устано- вите фиксатор амортиза- тора 24-9220-50 между рычагом центрирующего устройства и цилиндром амортизатора. 2. Фиксатор должен быть обязательно снаб- жен красным сигнальным вымпелом; — расшплинтуйте, отверни- те гайку и снимите контровоч- ный болт и шайбу; — отверните гайку креп- ления колеса и снимите коле- со; — осмотрите новое колесо, убедитесь в его исправности,	К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	сверьте номер колеса с номером в формуляре; номер на колесе должен соответствовать номеру в формуляре; — установите новое колесо на ось, наверните гайку крепления колеса и затяните ее до отказа. Продольный люфт на оси не допускается. Люфт устраните подтяжкой гайки крепления колеса; — проверьте вращение колеса. Колесо должно свободно вращаться от руки; — установите контрольный болт, шайбы, наверните гайку, затяните и зашплинтуйте. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Для исключения возможной вибрации передней опоры самолета установку колес на ось производите так, чтобы «легкие точки» правой и левой шин распола-	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ГАЛИСЬ ВО ВЗАИМНО ПРОТИВОПОЛОЖНЫХ ПОЛОЖЕНИЯХ. «ЛЕГКИЕ ТОЧКИ» НАНОСЯТСЯ НА ПОКРЫШКИ МЕТКАМИ КРАСНОЙ КРАСКОЙ В ВИДЕ КРУГА ДИАМЕТРОМ 18—20 мм; — опустите самолет и уберите передний гидроподъемник или домкрат; — выньте фиксатор амортизатора 24-9220-50 (если он устанавливался); — если установленное колесо получено из ремонтного цеха или из комплектовки, проверьте и, при необходимости, скорректируйте давление в шине колеса. Давление в шине должно быть 04-0,45 МПа (4—4,5 кгс/см²).	К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— проколы до 3-го слоя корда; — разлохмачивание нитей корда армирующих слоев.	отвернув два болта его крепления; — отверните гайку и выньте болт контровки колеса; — отверните гайку крепления колеса на оси. Примечание. На самолетах Ан-26, где установлены колеса КТ-94/2А (900×300) снимите с оси компенсационную втулку 24-4100-4 колеса; — снимите наружный обтюратор, подшипник и распорную втулку с оси; — слегка покачивая колесо, снимите его с оси; — снимите второй подшипник и внутренний обтюратор с оси колеса; — осмотрите новое колесо, убедитесь в его исправности, сверьте номер колеса с номером в формуляре; номер на колесе должен соответствовать номеру в формуляре; — проверьте правильность комплектации подшипников и распорной втулки, номера на	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	которых должны соответствовать номеру колеса. Подшипник, на котором после номера колеса имеется маркировка в виде буквы «С», устанавливайте со стороны съемной реборды. При необходимости набейте подшипники смазкой НК-50 или ВНИИ НП-261. При применении смазки ВНИИ НП-261 требуется тщательное удаление ранее применявшейся смазки НК-50; — установите на ось колеса внутренний обтюратор и подшипник; — установите колесо на ось, для чего: а) выровняйте шипы металлокерамических дисков и установите приспособление П-33 на тормоз; б) убедитесь в наличии давления не менее 6 МПа (60 кгс/см²) в гидросистеме и включите стояночный тормоз; в) снимите приспособление П-33 и установите колесо;	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
	г) установите распорную втулку, второй подшипник и наружный обтюратор. При установке наружного обтюратора имейте в виду, что он отличается от внутреннего наличием войлочного уплотнительного кольца и меньшим диаметром. Примечание. На самолетах Ан-26, где установлены колеса КТ-94/2А (900××300), установите компенсационную втулку 24-4100-4 колеса; — наверните гайку оси колеса; — снимите самолет со стояночного тормоза, затяните гайку оси колеса до отказа ключом, с усилием 294—490 Н (30—50 кгс). Плечо рычага ключа должно быть 50 см; — проверьте легкость вращения колеса: Колесо должно свободно проворачиваться от руки. При покачивании колеса в осевом направлении должен	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	ощущаться незначительный осевой люфт; — установите и затяните контрольный болт гайки колеса; — установите на колесо датчик антиюзовой автоматик-ки, завернув два болта его крепления. Примечание. Следует иметь в виду, что горение желтого сигнализатора системы антиюзовой автоматик-ки при отсутствии давления в тормозах, при включенном выключателе «АВТОМАТИЧЕСКОЕ ТОРМОЖЕНИЕ КОЛЕС» и нажатых педалях торможения при невращающихся колесах не является признаком неисправности системы. Проверку работы датчиков антиюзовой автоматик-ки производите только при рулении самолета или вращающихся колесах после замены датчиков; — опустите стойку шасси и уберите домкрат;	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3. Осмотрите шины колес основных опор. Убедитесь в отсутствии порезов, проколов и износа протекторов, а также местных вздутий и сдвига покрышки относительно обода колеса /по меткам/. На шинах допускаются следующие повреждения: - износ протектора и двух слоев корда; - порезы двух слоев корда длиной до 80 мм и расстоянием между порезами не менее 100 мм. Количество порезов не более 5: -- износ двух слоев корда по всей окружности. (ЛИТ 10) - вырывы диаметром до 40 мм и глубиной до второго слоя корда; - проколы и мелкие повреждения до третьего слоя корда включительно; - признаки старения покровной резины боковин/трещины глубиной до 1 мм/;	При повреждениях более указанных в ТТ, а также отслаивании наварного слоя на восстановленных шинах, вздутии или сдвиге покрышки относительно обода колеса замените колесо, для чего: (ЛИТ 10) - поднимите стойку шасси домкратом; - снимите с колеса датчик антиюзовой автоматики, отвернув два болта его крепления; - отверните гайку и выньте болт контровки колеса; - отверните гайку крепления колеса на оси.	

5. “Технологические указания по выполнению регламентных работ на самолетах Ан-24, Ан-26, Ан-30”. Випуск 1, 2, 3 ”Работы по встрече, обеспечению стоянки и вылета. Обслуживание по формам Б, В, Г (планер и силовые установки)”, вид. 1984р., Москва, внести слідуєчі зміни і доповнення:

5.1. Стор. 189-190 замінити додаваними під тими же номерами.

5.2. Стор. 185, колонка 2, рядок 12 знизу, цифру “6” замінити на цифру “10”.

к РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 56	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4. Проверьте износ тормозов колес основной опоры по выходу стержня сигнализатора износа тормозов, для чего: 4.1. Изготовьте шаблон для измерения положения хвостовика сигнализатора износа тормозов по рис. 9а. 4.2. Установите самолет на стояночный тормоз. 4.3. Введите шаблон в колодец блока цилиндров, в котором при работе тормозов перемещается сигнализатор, до упора в торец сигнализатора и убедитесь в наличии зазора между головкой шаблона и торцевой поверхностью блока цилиндров (рис. 9б). При установке шаблона его головка должна быть развернута таким образом, чтобы контрольная поверхность головки не попадала на буртик блока цилиндров и на грязезащитный щиток.		- если установленное колесо получено из ремонтного цеха или комплектовки, проверьте и, при необходимости, скорректируйте давление в шине колеса. Давление в шине должно быть 0,6-0,65 МПа (6,0-6,5 кгс/см²). Наличие зазора между контрольной поверхностью головки шаблона и торцевой поверхностью блока цилиндров свидетельствует о допустимом износе тормозных дисков, при отсутствии зазора – тормоз подлежит снятию для ремонта в соответствии с разд. 5 вып. 26.	К
Контрольно-измерительная аппаратура (КИА)		Инструмент и приспособления	Расходные материалы
Линейка металлическая измерительная 0-300 мм, приспособление 3833А-10 для проверки давления в пневматиках колес с манометром с пределом измерений 0-1,0 МПа (0-10 кгс/см²) ценой деления не более 0,05 МПа (0,5 кгс/см²), класса точности 1,5 (МТПСД-100-ОМ2-10х1,5).		Гидроподъемник 24-9102-900М с пультом управления 24-9102-10; домкрат А43-0200-0; ключи 24-9020-80, 24-9020-910; ключи 10х12,9х11, плоскогубцы комбинированные, отвертка, приспособление П-33, фиксатор 24-9220-50, ключ тарировочный 24-9020-140, шаблон.	Шплинты разные

к РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 57	На страницах 190-191
Пункты РО 1.08.02, 1.08.03	Осмотр передней и основных опор самолета	Трудоемкость - 0,17 чел-ч
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Конт- роль
1. Произведите внешний осмотр передней опоры. Убедитесь в отсутствии трещин на рычаге центрирующего устройства и нарушения контровки. 2. После посадки на размокший грунт или мокрый снежный покров откройте левую переднюю створку опоры и проверьте чистоту замков убранного и выпущенного положений передней стойки шасси и смотрового окна в потолке ниши. 3. Закройте левую переднюю створку опоры и убедитесь в надежности закрытия ее замка. Створку не закрывайте, если ручка ее замка предварительно была зафиксирована.	При нарушении контровки соединений проверьте затяжку гаек или болтов крепления и вновь законтрите их. При наличии трещин на рычаге центрирующего устройства замените рычаг.	Т
	При необходимости очистите смотровое окно в потолке ниши и замки убранного и выпущенного положения передней стойки шасси от снега, льда и грязи.	Т
	Надежность закрытия замка левой передней створки проверьте путем постукивания по ней рукой. Примечание. На самолетах Ан-24 со штыревым замком открытия левой передней створки заведите руку в незащищенный проем ниши передней опоры за задней створкой и проверьте на ощупь, что нако- нечник штыря замка выступает или находится за- подлицо с проушинами кронштейна створки. Это	Т

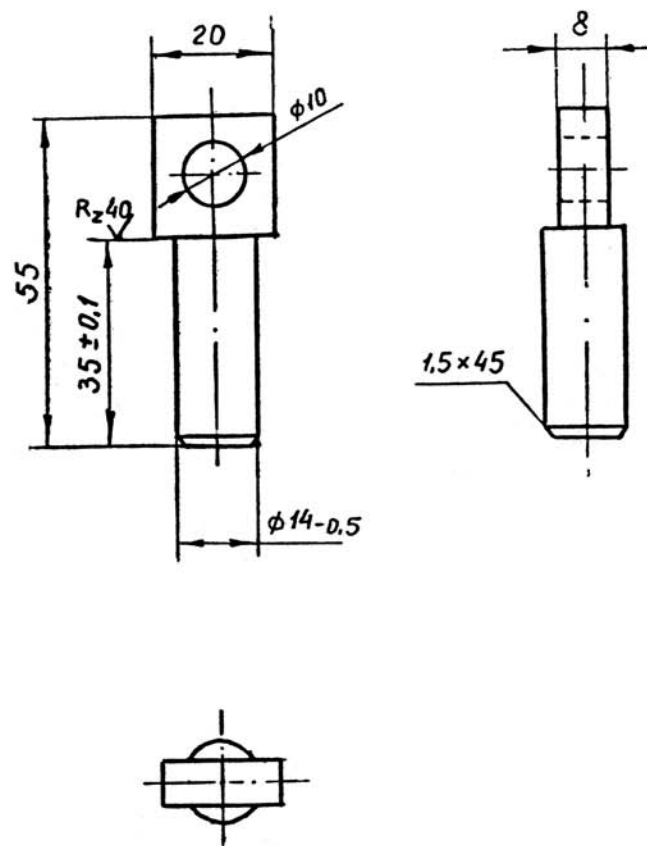


Рис.9а. Шаблон для измерения положения хвостовика сигнализатора износа тормозов КТ-94/2 при заторможенном тормозе (материал – 30ХГСА).

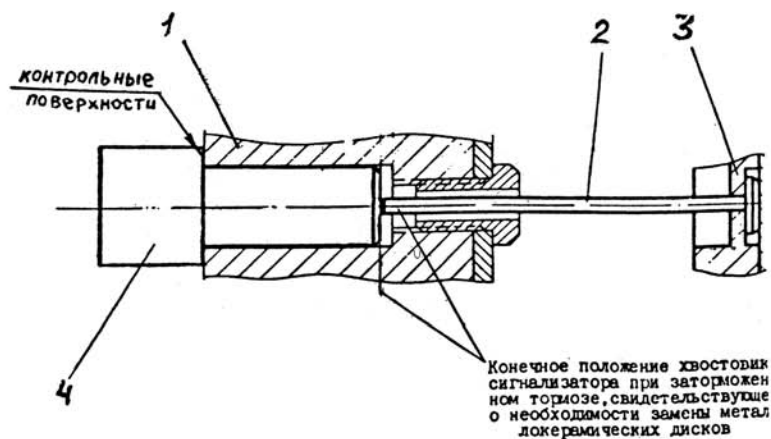


Рис.96. Проверка износа тормозов по выходу стержня сигнализатора шаблона: 1- блок цилиндров; 2 –стержень сигнализатора; 3 – нажимной диск; 4 – шаблон.

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 57

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
4. Осмотрите основные стойки шасси, обратив особое внимание на сварные швы, околошовные зоны и галтельные переходы проушин хомутов неусиленных стоек 24-4101-ОА. Осмотр проводите при помощи подсвета и лупы 4-кратного увеличения. Убедитесь в отсутствии трещин, а также других повреждений шасси. 5. Пролейте маслом МК-8 места стыковки серыг подвески амортистоек основных опор на замки убранного положения и одновременно поработайте серыгами от руки. Серыги должны возвращаться в исходное положение под воздействием пружины.	свидетельствует о том, что замок левой передней створки опоры надежно закрыт. При наличии трещин на сварном шве, околошовной зоне или галтельных переходах проушин вопрос о дальнейшей эксплуатации стойки решает представитель предприятия-разработчика самолета. При наличии трещин, а также других повреждений шасси устраните их, как указано в технологической карте № 6, вып. 11.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка, ГОСТ 17199—71; лупа 4-кратного увеличения, ГОСТ 7594—75; лампа переносная ПЛ-64-20.	Проволока контровочная, КО 0,8; ГОСТ 792—67.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 58	На странице 192	
Пункт РО 1.08.04	Осмотр инерционных датчиков антиюзовой автоматики колес основных опор самолета	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Осмотрите инерционные датчики торможения колес основных опор самолета и убедитесь в надежности их крепления.		При ослаблении крепления инерционных датчиков подтя- ните и законтрите болты крепления.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ 10×12, ГОСТ 11737—74.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59	На страницах 193—197	
Пункты РО 1.08.05, 1.08.06	Проверка зарядки амортизаторов стоек шасси и шин колес. Протирка штоков амортизаторов стоек шасси	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Проверьте по усадке зарядку амортизаторов передней и основных стоек шасси. В зависимости от полетной массы самолета усадка амортизаторов должна быть: — для передней стойки шасси 50—135 мм по указателю обжатия; — для основных стоек шасси видимая часть штока амортизатора 60—130 мм.		Если усадка амортизаторов отличается от значений, указанных в ТТ, скорректируйте давление азота, для чего: Для передней стойки шасси: — поднимите носовую часть фюзеляжа гидроподъемником до отрыва колес шасси от земли; — откройте левую переднюю створку; — расконтрите и отверните колпачок зарядного клапана амортизатора стойки шасси; — наверните приспособление 4696А-II на зарядный штуцер амортизатора стойки шасси; — зарядите амортизатор стойки шасси или стравите давление азота до 1,5—1,6 МПа (15—16 кгс/см²); — снимите приспособление 4696А-II, наверните колпачок на зарядный штуцер аморти-	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	затвора стойки шасси и законтрите его; — опустите самолет и убери-те гидроподъемник; — закройте левую переднюю створку. ВНИМАНИЕ. ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗАКРЫВАТЬ СТВОРКУ С ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ЗАФИКСИРОВАННЫМИ РУЧКАМИ ЗАМКОВ. Для основных стоек шасси: — вывесите самолет на подъемниках; — откройте створки основных опор; — расконтрите и отверните колпачок зарядного клапана амортизатора стойки шасси; — наверните приспособление 4696А-II на зарядный штуцер амортизатора; — зарядите амортизатор стойки шасси или стравите давление азота до значения 2,7—2,8 МПа (27—28 кгс/см²); — снимите приспособление 4696А-II, наверните колпачок	

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при
отклонениях от ТТ

Конт-
роль

на зарядный штуцер аморти-
затора стойки шасси и за-
контрите его;
— опустите самолет и
уберите гидроподъемники;
— закройте створки ос-
новных стоек шасси.

Примечание. Допускается за-
рядка (или стравливание)
азота из амортизаторов
без вывешивания самолета
на гидроподъемники.
При этом руководствуй-
тесь показаниями давле-
ния азота, которое в за-
висимости от полетного
веса самолета и обжатия
амортизатора определяет-
ся по следующим табли-
цам:

Т а б л и ц а 3

Показатели для амортизатора передней стойки шасси

Обжатие по указателю, мм		0	50	60	70	80	90	100	110	120	130	135
Давление	МПа	1,5±0,1	2,1±0,1	2,3±0,1	2,5±0,1	2,9±0,2	3,3±0,25	3,8±0,25	4,6±0,3	5,0±0,3	7,0±0,35	8,2±0,4
	кгс/см²	15±1	21±1	23±1	25±1	29±2	33±2,5	38±2,5	46±3	50±3	70±3,5	82±4

Содержание операции и технические требования (ТТ)

Работы, выполняемые при
отклонениях от ТТ

Конт-
роль

Таблица 4

Показатели для амортизаторов основных стоек шасси

Видимая часть зеркала штока, мм		312±2,5	130	122	112	102	92	82	72	60
Давление	МПа	2,7±0,1	5,95±0,2	6,3±0,25	6,7±0,3	7,25±0,35	7,85±0,4	8,55±0,45	9,4±0,5	10,7±0,5
	кгс/см²	27±1	59,5±2	63±2,5	67±3	72,5±3,5	78,5±4	85,5±4,5	94±5	107±5

2. Протрите от пыли и грязи видимую часть штоков амортизаторов основных стоек шасси.

3. Проверьте по обжатию правильность зарядки шин колес.

В зависимости от полетной массы самолета стояночное обжатие должно быть:

- для колес передней стойки шасси 20—45 мм;
- для колес основных стоек шасси 60—85 мм;
- для колес КТ-157 самолета Ан-26 70—100 мм.

При отклонении величины стояночного обжатия шин колес от нормы скорректируйте его, как указано в технологической карте № 61 настоящего выпуска.

Т

Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 59		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Линейка металлическая измерительная 0-300, ГОСТ 427—75.	Гидроподъемники 24-9102-100 (2 шт.), 24-9102-900М (1 шт.); приспособления для зарядки амортизаторов 4296А-II с манометрами МТПСД-100-ОМ2-160×1,5, ТУ 25.02.1946—76 с пределом измерения 0—16 МПа (0—160 кгс/см ²); МТПСД-100-ОМ2-40×1,5 с пределом измерения 0—4 МПа (0—40 кгс/см ²); ключи 14×17, 19×22, 30×32, ГОСТ 11737—74; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75.	Проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67; баллон с азотом, ГОСТ 9293—74; салфетки х/6, ГОСТ 7138—73.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 60	На страницах 198—201	
Пункты РО 1.08.07, 1.08.08	Осмотр отсеков передней и основных опор самолета	Трудоемкость — 0,14 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Откройте левую переднюю створку отсека передней опоры. 2. Осмотрите отсек передней опоры, для чего: 2.1. Осмотрите переднюю опору, агрегаты, шланги и трубопроводы гидросистемы. Убедитесь в отсутствии внешних повреждений, подтекания масла АМГ-10 через уплотнения цилиндров, агрегатов и трубопроводов, а также течи масла АМГ-10 по заделке шлангов, вспучивания и оваллизации рукавов возле заделки. 2.2. На самолетах Ан-24 со штыревым замком открытия левой передней створки убедитесь в отсутствии отворачивания (по резьбе) колпака этого замка. 2.3. Осмотрите узлы и детали крепления гидроаккумулятора 24-5636-0 и убедитесь в надежности его крепления. Работу выполняйте только на самолетах, постоянно выполняющих учебно-тренировочные полеты. 2.4. Очистите, при необходимости, нишу от загрязнений, снега и льда. 3. Закройте левую переднюю створку и убедитесь в надежности закрытия ее замка. *(FH-51)		При подтекании масла АМГ-10* из-под уплотнений цилиндров и агрегатов замените их. При нарушении контровки соединений проверьте затяжку гаек и вновь законтрите их. Подтекание масла АМГ-10* из-под соединений шлангов и трубопроводов устраните подтяжкой штуцера или заменой уплотнительного кольца. При течи масла АМГ-10* по заделке шлангов, вспучивании и оваллизации рукава возле заделки, потертостях, трещинах и разрывах шланг замените. При ослаблении болтов крепления гидроаккумулятора подтяните их гайки. Надежность закрытия замка створки проверьте путем	Т Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 60		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Створку не закрывайте, если ручка ее замка предварительно была зафиксирована. 4. Откройте створки отсеков основных опор, для чего: 4.1. Осмотрите основную опору, агрегаты, шланги и трубопроводы всех систем в отсеке. Убедитесь в отсутствии внешних повреждений, подтекания масла АМГ-10 и топлива через уплотнения цилиндров, агрегатов и трубопроводов, а также течи масла АМГ-10* по заделке шлангов, вспучивания и овализации рукавов возле заделки. Убедитесь в отсутствии трещин рычагов крепления цилиндров уборки-выпуска на траверсах основных опор. *(FH-51)		постукивания по створке рукой. Примечание. В незащищенный проем ниши передней опоры за задней створкой и проверьте на ощупь, что наконечник штыря замка выступает или находится заподлицо с проушинами кронштейна створки. Это свидетельствует о том, что замок левой передней створки опоры надежно закрыт. При наличии подтекания масла АМГ-10* из-под уплотнения цилиндров и агрегатов замените их. При нарушении контровки соединений проверьте их затяжку и законтрите. Подтекание масла АМГ-10 и топлива из соединений шлангов и трубопроводов устраните подтяжкой гайки и штуцера или заменой уплот-	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 60		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2. Убедитесь, что шланг от шарнира складывающегося подкоса до шарнира на цилиндре распора выгнут дугой вверх. 4.3. Осмотрите внутренние поверхности щек кронштейнов управления створками основных опор и убедитесь в отсутствии следов касания щек кронштейнов о передние кулисы 24-4106-112А (26-4106-212). 4.4. Очистите, при необходимости, ниши от загрязнений; снега и льда. 5. Закройте створки отсеков основных опор и убедитесь в надежности закрытия их замков. Створку не закрывайте, если ручка ее замка предварительно была зафиксирована. 4.5. Осмотрите створки отсеков основных опор и упоры малых створок. Убедитесь в отсутствии повреждений, наличии резиновых накладок на малых створках. Контроль-Т. 6. Откройте левый лючок в хвостовой части левой мотогондолы и осмотрите узлы и детали крепления гидроаккумулятора 24-5637-0. Убедитесь в надежности его крепления. *(FH-51)		нительного кольца. При течи масла АМГ-10* по заделке шлангов, вспучивании и оваллизации рукава возле заделки, потертостях, трещинах и разрывах шланг замените. Если шланг выгнут дугой вниз, переведите его в правильное положение. При касании щек кронштейнов о передние кулисы 24-4106-112А (26-4106-212) или смещении кулисы проверьте и отрегулируйте величину зазора между кулисой и щеками кронштейна в соответствии с бюллетенями № 1126-ДА, 572-ДА и 294-ДА для самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 соответственно. Надежность закрытия замков створок проверьте путем нажатия рукой на заднюю кромку створки на ее открытие. При ослаблении болтов крепления гидроаккумулятора подтяните их гайки.	Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 60		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Работу выполняйте только на самолетах, постоянно выполняющих учебно-тренировочные полеты. 7. Закройте лючок и убедитесь в надежности его закрытия.			Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 17199—71; ключи 9×11, 14×17, ГОСТ 11737—74.	Салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; нефрас—С 50/170, ГОСТ 8505—80; проволока контрольная КО 0,8, ГОСТ 792—67.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61	На страницах 202—206	
Пункт РО 1.08.09	Проверка и регулировка давления в шинах колес	Трудоемкость — чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Проверьте и, при необходимости, отрегулируйте давление в шинах колес передней и основных стоек шасси, для чего: 1.1. Отверните колпачок ниппеля шины. 1.2. Наверните приспособление для проверки давления воздуха в шинах (рис. 10) на трубку ниппеля. При этом на штуцер 1 должна быть установлена заглушка, винт 4 закрыт, игла 3 должна быть вытянута полностью. 1.3. Нажимая на иглу 3, утопите шток клапана ниппеля и замерьте давление в шине. Давление в шинах должно быть: — для колес передней стойки шасси 0,4—0,45 МПа (4,0—4,5 кгс/см²); — для колес основных стоек шасси 0,6—0,65 МПа (6,0—6,5 кгс/см²) — для тормозных колес КТ-157 самолета Ан-26 0,4—0,45 МПа (4—4,5 кгс/см²). Примечание. При эксплуатации самолета преимущественно на грунтовых аэродромах с прочностью грунта 0,8—0,55 МПа (8,0—5,5 кгс/см²) давление в шинах колес КТ-94/2А основных стоек шасси должно быть 0,5—0,55 МПа (5,0—5,5 кгс/см²).		Если давление в шинах выше нормы, сравните его, для чего: — отверните барашек винта 4 на 1—2 оборота; — нажимая на иглу 3, откройте клапан ниппеля и сравните давление до требуемого. Если давление в шинах ниже нормы, дозарядите их, для чего: — отверните со штуцера 1 приспособления заглушку; — присоедините к штуцеру 1 приспособления шланг от баллона со сжатым воздухом.	К

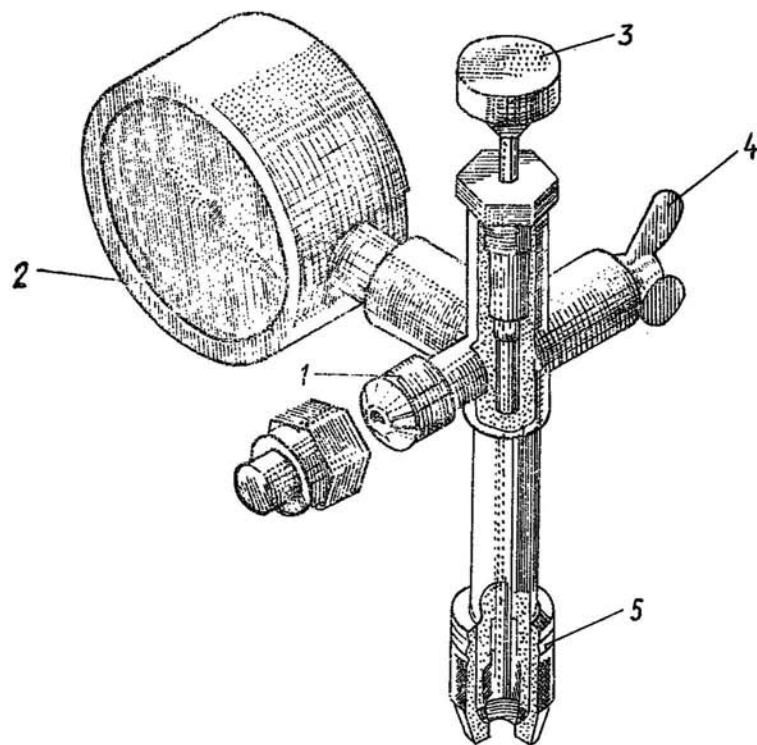


Рис. 10. Приспособление 24-9211-0 для зарядки шин:
 1 — штуцер; 2 — манометр; 3 — игла; 4 — винт стравливания воздуха; 5 — переходник

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
	Баллон со сжатым воздухом должен быть с редуктором, понижающим давление на выходе до величины не более 1 МПа (10 кгс/см²). Примечания: 1. Убедитесь по цвету и маркировке баллона, что он со сжатым воздухом. Баллон должен быть черного цвета с надписью белыми буквами «СЖАТЫЙ ВОЗДУХ». 2. В зимний период при температуре наружного воздуха —35°С и ниже давление в шинах всех колес регулируйте по верхнему пределу в целях исключения проворачивания шин относительно барабана колеса; — откройте кран баллона и редуктора и проверьте давление воздуха после редуктора, которое должно быть не более 1 МПа (10 кгс/см²); — открывая иглой 3 клапан ниппеля, дозарядите шину до требуемой величины;	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1.4. Снимите приспособление с трубки ниппеля. 1.5. Заверните колпачок ниппеля.		— закройте краны редуктора и баллона; — стравите давление из приспособления, отвернув барашек винта 4 на 1—2 оборота; — нажимая на иглу 3 откройте клапан ниппеля, и контролируйте давление в шине по манометру приспособления; — отсоедините шланг баллона со сжатым воздухом от штуцера 1 приспособления; — снимите приспособление с трубки ниппеля и убедитесь в надежности закрытия ниппеля; — заверните колпачок ниппеля.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 61	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Редуктор воздушный типа- РС-250-58, ТУ 26-05-188-69 с манометром МТПСД-100-ОМ2—10×1,5, Ту 25.02.1946—76 с пределом измерения 0—1 МПа (0— 10 кгс/см ²).	Ключи 14×17, 30×32, ГОСТ 11737—74; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; приспособление 24-9211-0 или 4296А-III с манометром МТПСД100-ОМ2-10×1,5 с пределом изме- рения 0—1 МПа (0—10 кгс/см ²).	Баллон со сжатым воздухом.	

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 62	На страницах 207—209	
Пункт РО 1.08.15	Проверка состояния термосвидетелей колес КТ-157	Трудоемкость — 0,16 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверьте состояние термосвидетелей. Проверку производите не ранее чем через 15 мин после посадки самолета. Выплавление термосвидетелей не допускается. Примечание. В труднодоступных местах осмотр производите с применением подсвета и поворотного зеркала.		При выплавлении одного или двух термосвидетелей выполните следующие работы: — снимите колесо и демонтируйте шину, как указано в технологической карте № 4, вып. 11; — осмотрите колесо, шину и тормоз; обнаруженные дефекты (оплавление бортов шины, появление цвета побежалости на подшипниках, подтекание масла АМГ-10 из блока цилиндров) устраните заменой соответствующего агрегата или детали; — установите в колесо новый термосвидетель, для чего: а) удалите остатки выплавленного термосвидетеля при помощи надфиля; б) вставьте с внутренней стороны в отверстие буртика барабана термосвидетель; в) вставьте в термосвидетель валик и законтрите его шплинтом;	Т

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 62		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
		г) смонтируйте новую шину на колесо и установите колесо на ось стойки, как указано в технологической карте № 56 настоящего выпуска; д) сделайте запись о замене термосвидетелей в паспорте на колесо и шину. При выплавлении трех термосвидетелей выполните следующие работы: — снимите колесо и демонтируйте шину, как указано в технологической карте № 4, вып. 11; снятую шину отбракуйте; — осмотрите колесо и тормоз; обнаруженные дефекты (появление цвета побежалости на подшипниках, подтекание масла АМГ-10* из блока цилиндров) устраните замкнутой соответствующей детали; — установите в колесо новые термосвидетели, как указано выше; — смонтируйте новую шину на колесо и установите колесо на ось стойки, как указано в технологической карте № 4, вып. 11;	

*(FH-51)

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 62		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
		— сделайте запись о замене термосвидетелей в паспорте на колесо и шину. Примечание. При повторном выплавлении трех термосвидетелей колесо и шину отбракуйте, тормоз отправьте в ремонт.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; надфиль, ГОСТ 1513—77.	Шплинт 1×12, ГОСТ 397—79.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 63	На страницах 210—211	
Пункт РО 1.09.01	Доливка масла в турбохолодильники 1277ТД	Трудоемкость — 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Установите стремянку 24-9012-0 с левой стороны мотогондолы. 2. Расконтрите и откройте левую боковую крышку капота двигателя. 3. Залейте в каждый турбохолодильник 1277ТД 55 см³ масла, для чего: — отмерьте мензуркой 55 см³ масла ИПМ-10; — на балке нижней крышки капота расконтрите и отверните заглушки на штуцерах заливки масла в турбохолодильники; — установите в каждый штуцер приспособление для заливки масла (воронка с трубкой и накидной гайкой), накрутив накидную гайку на штуцер; — залейте в каждый турбохолодильник через приспособление 55 см³ масла ИПМ-10. Примечание. В порядке исключения, при отсутствии масла ИПМ-10, допускается дозаливка масла ВНИИ НП-50-1-4Ф. Не допускается попадание масла ВНИИ НП-50-1-4Ф на конструкцию самолета. ВНИМАНИЕ. ВВИДУ НЕКОТОРОЙ ТОКСИЧНОСТИ МАСЕЛ РАБОТУ СЛЕДУЕТ ПРОВОДИТЬ В РЕЗИНОВЫХ ПЕРЧАТКАХ; — снимите приспособление для заливки масел, отвернув накидную гайку; — заверните и законтрите заглушки штуцеров заливки масла. 4. Закройте и законтрите левую боковую крышку капота двигателя, как указано в технологической карте № 9 настоящего выпуска. 5. Уберите стремянку от самолета.		Пролитое масло удалите х/б салфетками.	Т Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 63		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
Мензурка на 55 см ³ , ГОСТ 1770—74Е.	Стремянка 24-9012-0; плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключ 14×17, ГОСТ 2839—80; приспособление для заливки масла; резиновые перчатки; отвертка, ГОСТ 17199—71.	Масло ИПМ-10, ТУ38.00180—75; проволока контрольная КО 0,8Кд, ГОСТ 792—67; масло ВНИИ НП50-1—4Ф, ГОСТ 13076—67; булавка; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 64	На страницах 212—213	
Пункт РО 1.11.01	Проверка аварийно-спасательного оборудования	Трудоемкость — 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Проверьте наличие и внешнее состояние: 1.1. аварийных топориков, расположенных: — на самолетах Ан-24 в кабине экипажа (1 шт.) на полу за креслом КВС и у задней перегородки (1 шт.) на стенке шп. № 34 со стороны заднего багажного помещения; — на самолетах Ан-26 на этажерке у входа в кабину экипажа справа и между шп. № 32—33 слева; — на самолетах Ан-30 в кабине штурмана на полу и на шп. № 7 по правому борту со стороны кабины оператора. На каждом самолете должно быть по два топорики. Рукоятки и лезвия топориков, ложементы и ремешки с кнопкой должны быть исправными. 1.2. Переносных огнетушителей, расположенных: — на самолетах Ан-24 на шп. № 7 и 34; — на самолетах Ан-26 с серии 28—01 на шп. № 3 и 7, с серии 58—01 на этажерке шп. № 9; — на самолетах Ан-30 перед входом в кабину экипажа на шп. № 7 справа. На каждом самолете должно быть по два огнетушителя ОУ. 1.3. Кислородных баллонов, расположенных: — на самолетах Ан-24 в кабине экипажа и за шп. № 34; — на самолетах Ан-26 на шп. № 10 по правому борту; — на самолетах Ан-30 на шп. № 40. На самолетах Ан-26 и Ан-24 должно быть по два кислородных баллона; на самолетах Ан-30 — по четыре. 1.4. Спасательного каната, укрепленного к конструкции кресла левого пилота и расположенного в кармане спинки кресла левого пилота. Убедитесь в целостности каната. Длина каната должна быть не менее 7 м, а диаметр 6 мм. Канат должен быть пенковый.		Недостающие топорики доукомплектуйте. Поврежденные ложементы и ремешки отремонтируйте. Недостающие огнетушители доукомплектуйте. Недостающие кислородные баллоны доукомплектуйте. При отсутствии каната установите его. Поврежденный канат замените.	
			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30		ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 64	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1.5. Аварийной радиостанции УКВ Р-855УМ, расположенной в кабине экипажа под столиком радиста. 2. При полетах самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 над водным пространством продолжительностью не более 30 мин до берега, проверьте наличие и внешнее состояние индивидуальных спасательных жилетов АСЖ-63П (АСЖ-43П, АСЖ-60П). Самолеты должны быть укомплектованы индивидуальными жилетами по количеству пассажиров и членов экипажа. 3. При полетах самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30 над водным пространством более 30 мин (до берега) проверьте наличие и внешнее состояние индивидуальных спасательных жилетов, спасательных плотов, надувных лодок, сигнальных пиропатронов, флюоресценна и аварийного запаса продовольствия, воды и медикаментов. Самолеты должны быть укомплектованы: — индивидуальными спасательными жилетами АСЖ-63П (АСЖ-43П, АСЖ-60П) по количеству пассажиров и членов экипажа; — спасательными плотами СП-12 из расчета один плот на 12 чел.; — надувными лодками ЛАС-5М2 из расчета одна лодка на 5 чел.; — сигнальными пиропатронами; — флюоресцентом для окрашивания поверхности воды; — химическим опреснителем морской воды ХО-2; — аварийным запасом продовольствия, воды, медикаментов. Убедитесь в комплектности плавсредств, отсутствии механических повреждений на них и коррозии металлических деталей.		При отсутствии аварийной радиостанции установите ее. Недостающие жилеты доукомплектуйте. Пришедшие в негодность спасательные жилеты замените.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	

К РО самолетов Ан-24, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 65	На странице 214	
Пункт РО 1.12.01	Промывка насосной части агрегата ЭЦН-104В	Трудоемкость — 0,14 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Промойте насосную часть агрегата ЭЦН-104В чистой водой или химической жидкостью, для чего: — залейте в бак унитаза 6—8 л химической жидкости или воды; — при включенном аэродромном источнике электроэнергии на бортовую сеть: а) включите АЗС «УПР. ПОДК. НАСОСОМ» на щитке бортопроводника; б) нажмите и удерживайте в течение 3—5 мин кнопку включения ЭЦН-104В, промойте насосную часть агрегата; в) отпустите кнопку включения насоса ЭЦН-104В; г) выключите АЗС «УПР. ПОДК. НАСОСОМ».			Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Ведро вместимостью 10 л.	Вода, моющая и дезинфицирующая жид- кость для санузлов самолетов СТ-2, ТУ 38-101318—72.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66	На страницах 215—216	
Пункты РО 1.13.01, 1.13.02	Уборка в самолете	Трудоемкость — 1,28 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Очистите от мусора карманы пассажирских кресел, пепельницы в пассажирском салоне, кабине экипажа и багажные полки. 2. Очистите мусоросборники от мусора, для чего: 2.1. Откройте дверцу мусоросборника. 2.2. Вынесите ящик мусоросборника из самолета и очистите его. 2.3. Промойте ящик мусоросборника теплой (15—20°C) водой, используя волосяные щетки. 2.4. Просушите на воздухе и установите ящик мусоросборника на место. 3. Выметите мусор веником в пассажирской кабине, в кабине экипажа, буфете, вестибюле, туалетном и багажном помещениях. 4. Обрабатывайте ковры пылесосом. Разрешается применять пылесосы с пластмассовыми корпусами типа «Чайка-2» или бытовые пылесосы напряжением 110—220 В с принятием необходимых мер, исключающих соприкосновение работника с металлическими деталями пылесоса. Для этого корпус пылесоса должен быть оклеен резиной толщиной 1 мм. Особенно тщательно удалите пыль из углов, складок и швов. 5. Протрите остекление пассажирского салона и пилотской кабины изнутри и снаружи сначала влажной тканью, а затем насухо. Для протирки запрещается применять шерстяные и шелковые салфетки, а также ткани из синтетических материалов, так как они электризуют стекла.		При необходимости пепельницы и багажные полки промойте раствором порошка «Прогресс» в воде и протрите насухо салфетками. При сильном загрязнении ковер обработайте в стиральной машине. Жировые загрязнения удалите сначала сухими салфетками, затем салфетками с нанесенным на них тонким слоем пасты ВИАМ-2 или мыльной водой.	Т Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 66		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Хлопчатобумажные, льняные и байковые салфетки для протирки стекол должны быть чистыми, мягкими и не содержать твердых включений. 6. Промойте чашу унитаза и раковину умывальника пастой для чистки ванн, затем чистой теплой водой и протрите насухо салфетками. 7. Протрите полы в вестибюле, гардеробе и в туалете моющим средством «Прогресс» или чистой водой. Не допускается затекания воды и моющего средства «Прогресс» в пространство под полом фюзеляжа. 8. Протрите багажные полки, детали буфета и умывальника салфетками, смоченными моющим средством «Прогресс» или чистой водой.		В случае затекания воды или моющего средства «Прогресс» под пол фюзеляжа немедленно удалите их при помощи салфеток.	Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Веник; волосяные щетки; ведро; совок; пылесос типа «Чайка-2» или бытовой пылесос напряжением 110—220 В.	Паста для чистки ванн; моющее средство «Прогресс»; вода; ветошь обтирочная, ГОСТ 5354—79; паста полировочная для оргстекла, ТУ 6-01-353—76.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67	На страницах 217—229	
Пункты РО 1.13.03— 1.13.07	Осмотр оборудования кабин, багажных помещений, буфета, туалета	Трудоемкость — 0,59 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите оборудование кабины экипажа, для чего: 1.1. Осмотрите дверь кабины экипажа и убедитесь в надежности ее крепления, в целостности смотрового глазка, исправности запора двери и наличии бронеплит. 1.2. Проверьте работу замка двери, для чего: — в круглую ребристую ручку со стороны переднего багажного отделения вставьте ключ и поверните его на 270° по часовой стрелке до щелчка. Замок должен закрываться; — поверните ключ против часовой стрелки до отказа и выньте его, после чего рычажную ручку (со стороны кабины экипажа) установите в горизонтальное положение. Замок должен легко открываться при горизонтальном положении рычажной ручки (со стороны кабины экипажа); — переведите рычажную ручку (со стороны кабины экипажа) вверх до упора, а затем поверните круглую ребристую ручку. При повороте круглой ребристой ручки замок не должен открываться; — переведите рычажную ручку замка вниз до упора. Замок должен открываться. 1.3. Осмотрите кресла пилотов, для чего: — убедитесь, что на обшивке подлокотников нет порезов, вырывов и потертостей;		При ослаблении крепления двери, подтяните гайки болтов крепления петель к перегородке. Неисправный глазок замените. Неисправный запор отремонтируйте или замените. При отсутствии бронеплиты установите ее. Неисправный замок замените. Потертые участки кожаной обшивки на подлокотниках кресел закрасьте нитроэмалью.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— проверьте надежность крепления и исправность механизмов перемещения кресел пилотов, для чего: а) для продольного перемещения кресла ручку, расположенную справа (по полету), потяните вверх и, переместив сиденье кресла, отпустите ее. Кресла должны перемещаться свободно, без заеданий на длину (185 ± 5) мм с фиксацией в пяти положениях; б) для вертикального перемещения кресла ручку, расположенную слева (по полету), потяните вверх и, переместив сиденье кресла, отпустите ее. Левое кресло должно перемещаться на длину 125 мм, правое — на 135 мм с фиксацией в восьми положениях; — проверьте исправность и надежность крепления привязных ремней, надежность застегивания и отстегивания пряжки. Примечание. На самолетах Ан-24 с серии 102—01 на креслах пилотов и бортового проводника ремни 24-7510-810 заменены унифицированными ЭКЗ-7506-800. — проверьте целостность пряжки замка; убедитесь в чистоте привязных ремней.	На порезы и вырывы кожаной обшивки подлокотников поставьте заплаты на клею. Обшивку, отошедшую от каркаса, подклейте клеем. Если кресло не фиксируется, отправьте его в ремонт. При трении и заеданиях детали подвижных узлов зачистите, снимите заусенцы и грущиеся части смажьте смазкой ЦИАТИМ-201. Если концы капроновых ремней истрепаны, обрежьте их и оплавьте. Уменьшать длину ремня при этом разрешается не более чем на 30 мм. В случае поломки пряжки замка ремень замените новым. Пятна удалите следующим образом: — пыль щетками удалите; — приготовьте раствор детского мыла;	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.4. Осмотрите кресло штурмана, для чего: — убедитесь, что на чашке сиденья, подставке и спинке нет повреждений, износа, поломок и трещин; — проверьте надежность крепления кресла; — проверьте вертикальное перемещение кресла и его вращение, для чего: а) для вертикального перемещения кресла вытяните штыревой фиксатор за ручку; б) для поворота кресла в ту или другую сторону ручку поворота сиденья, расположенную справа, поднимите вверх, поверните кресло и отпустите ее. Кресло должно перемещаться в вертикальном положении свободно, без заеданий, с фиксацией в трех положениях. Поворот в ту или иную сторону должен фиксироваться по кругу в четырех положениях; — проверьте исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки; — проверьте затяжку болтов крепления ремней. Убедитесь в чистоте привязных ремней; — проверьте целостность тросов боуденовской проводки в доступных местах.	— протрите загрязненный участок салфетками, смоченными этим раствором; — протрите поверхность мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем сухими салфетками. Детали, сломанные и с трещинами, замените. При ослаблении гаек болтов крепления подставки подтяните их. При трении и заедании детали подвижных узлов зачистите, снимите заусенцы, зашлифуйте острые кромки и смажьте смазкой ЦИАТИМ-201 трущиеся части. Заедание фиксаторов устраните, зачистив детали и заменив пружины. При необходимости смажьте штырь фиксатора маслом МК-8 или МС-20. Методы устранения обнаруженных неисправностей изложены выше. Поврежденный трос замените.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.5. Осмотрите кресло радиста, для чего: — убедитесь, что на чашке сиденья, подставке и спинке нет повреждений, износа, поломок и трещин; — проверьте надежность крепления кресла; — проверьте вертикальное перемещение кресла и его вращение: а) для вертикального перемещения кресла вытяните штыревой фиксатор за ручку; б) для поворота кресла в ту или другую сторону ручку поворота сиденья, расположенную справа, вытяните вверх и, переместив сиденье, отпустите ее. Кресло должно перемещаться в вертикальном положении свободно, без заеданий, с фиксацией в трех положениях. Поворот кресла в ту или другую сторону должен фиксироваться по кругу в четырех положениях; — проверьте наличие и исправность привязного ремня, надежность его крепления, надежность отстегивания и застегивания пряжки замка, затяжку болтов крепления ремней; убедитесь в чистоте привязных ремней. — проверьте целостность тросов боуденовской проводки.	Детали с трещинами замените. При ослаблении гаек болтов крепления подставки подтяните их. При трении и заедании детали подвижных узлов зачистите, снимите заусенцы, зашлифуйте острые кромки и трущиеся части смажьте смазкой ЦИАТИМ-201. Заедание фиксатора устраните, зачистив детали и заменив пружины. При необходимости смажьте штырь фиксатора маслом МК-8 или МС-20. Методы устранения обнаруженных неисправностей изложены выше. Поврежденный трос замените.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.6. Осмотрите кресло бортмеханика, для чего: — убедитесь, что на каркасе спинки, стягивающих пружинах, секторе, кронштейнах подкосов, чашке сиденья нет разрушений и трещин; — проверьте надежность крепления кресла; — проверьте исправность привязного ремня, надежность его крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки замка, затяжку болтов крепления ремней; убедитесь в чистоте привязных ремней; — проверьте механизм отклонения кресла: а) для отклонения кресла назад отклоните спинку кресла вперед и уложите на подушку сиденья; вытяните фиксатор, расположенный на телескопическом подкосе и небольшим усилием отклоните кресло назад на 180°. б) Для установки кресла в исходное положение вновь вытяните фиксатор, придерживая кресло рукой во избежание удара. Кресло должно отклоняться назад на 180°, а спинка должна укладываться на сиденье. При расстопоривании подкоса для перестановки кресла из нижнего положения в верхнее придерживайте кресло рукой во избежание удара; — осмотрите тросы, амортизаторы, убедитесь в упругости амортизаторов и отсутствии повреждений тросов. 2. Осмотрите оборудование переднего багажного помещения, для чего:		Детали с трещинами замените. При ослаблении крепления кресла подтяните болты крепления телескопического подкоса и двух других подкосов в кронштейнах. Методы устранения обнаруженных неисправностей изложены выше. При необходимости смажьте оси вращения кресла и фиксатор маслом МК-8 или МС-20. Потерявшие упругость амортизаторы замените. Поврежденные тросы замените.	Т Т

2.1.2. Технологическая карта № 67.

2.1.2.1. Текст пяти строк снизу в графе "Содержание операции и технические требования (ТТ)" и текст тринадцати строк снизу в графе "Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ" на стр. 218, а также текст семи строк сверху в графе "Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ" на стр. 219 изложить в редакции:

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
– проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки. Убедитесь в чистоте привязных ремней и их соответствии чертежам. Расправьте и уложите привязные ремни крестообразно на подушке сиденья кресла. <i>Примечание. На самолетах Ан-24 с серии 102-01 на креслах пилотов и бортпроводника ремни 24-7510-810 заменены унифицированными ЭКЗ-7506-800.</i>		При ослаблении крепления ремней подтяните гайки болтов их крепления. При поломке пряжки замка замените ремень. При отсутствии привязного ремня установите его. Пыль с ремней удалите щетками. Загрязненные участки ремней протрите салфетками, смоченными раствором детского мыла, после чего протрите мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем протрите сухими салфетками.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2.2. Осмотрите следующее швартовочное оборудование: — швартовочные гнезда и узлы. Убедитесь в надежности их крепления и комплектности; — швартовочные сетки, карабины, полукольца и замки крепления сетки.	ром до 200 мм поставьте заплата. Повреждения верхнего слоя фанеры зашпаклюйте грунтом ГФ-032 и закрасьте эмалевой краской под цвет остальной части пола. Места с повреждением лакокрасочного покрытия зачистите шлифовальной шкуркой № 5—6 и восстановите лакокрасочное покрытие. При образовании хлопнунов поврежденную поверхность вырежьте, вклейте пенопласт или бобышку и наложите заплата из фанеры. При короблении панелей пола разрешается дополнительно закрепить панель болтами к балкам каркаса. Для этого необходимо поставить бобышку под дополнительные болты или заменить панель. Поврежденные крепежные детали полов замените. Недостающие швартовочные узлы установите. Ослабленные узлы закрепите. Порванные сетки отремонтируйте или замените, неисп-	К

2.1.2.2. Текст второй, третьей, четвертой и пятой строк снизу в графе "Содержание операции и технические требования (ТТ)" и текст третьей, четвертой и пятой строк снизу в графе "Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ" на стр. 219 изложить в редакции:

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
– проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки. Убедитесь в чистоте привязных ремней и их соответствии чертежам. Расправьте и уложите привязные ремни крестообразно на подушке сиденья кресла внутренней поверхностью ремня к подушке.		При ослаблении крепления ремней подтяните гайки болтов их крепления. При поломке пряжки замка замените ремень. При отсутствии привязного ремня установите его. Пыль с ремней удалите щетками. Загрязненные участки ремней протрите салфетками, смоченными раствором детского мыла, после чего протрите мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем протрите сухими салфетками.	

2.1.2.3. Текст второй, третьей и четвертой строк снизу в графе "Содержание операции и технические требования (ТТ)" и текст третьей, четвертой и пятой строк снизу в графе "Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ" на стр. 220 изложить в редакции:

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
– проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки. Убедитесь в чистоте привязных ремней и их соответствии чертежам. Расправьте и уложите привязные ремни крестообразно на подушке сиденья кресла внутренней поверхностью ремня к подушке.		При ослаблении крепления ремней подтяните гайки болтов их крепления. При поломке пряжки замка замените ремень. При отсутствии привязного ремня установите его. Пыль с ремней удалите щетками. Загрязненные участки ремней протрите салфетками, смоченными раствором детского мыла, после чего протрите мягкими салфетками, смоченными в теплой воде, а затем протрите сухими салфетками.	

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Убедитесь в целостности сеток и исправности замков, карабинов и полуколец; — ушки на верхней багажной полке и ушки на полу слева; убедитесь в их целостности; — кольца и замки по правому борту, гнезда с полукольцами на полу справа; убедитесь в их целостности. В переднем багажном помещении должно быть: — девять швартовочных гнезд; — девять швартовочных узлов; — две сетки размером 1 280×1 220 мм и 1 435×1 450 мм; — два ушка на верхней багажной полке; — два ушка на полу; — два кольца с замками по правому борту сверху; — три гнезда с полукольцами снизу. 3. Осмотрите оборудование пассажирской кабины, для чего: 3.1. Осмотрите дверь на шп. № 11, для чего: — убедитесь в надежности ее крепления; — проверьте работу дверной ручки, убедитесь в исправности кнопки. Ход кнопки должен быть свободным, без заедания и трения. При нажатии на кнопку, штырь должен полностью утопнуть в замок.	равные карабины, поломанные или деформированные полукольца и замки замените. Поломанные и деформированные ушки замените. Поломанные и деформированные кольца, полукольца, замки и гнезда замените. При ослаблении крепления двери подтяните шурупы крепления петель к перегородке. При повреждении ручки или кнопки замените ручку двери. При заедании кнопки смажьте трущиеся поверхности смазкой ЦИАТИМ-201.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
3.2. Осмотрите пассажирские кресла, для чего: — убедитесь в целостности каркасов кресел и подлокотников; — проверьте надежность крепления кресел к рельсам пола. Заедание фиксаторов крепления кресел не допускаются; — проверьте комплектность и исправность привязных ремней, надежность их крепления, надежность застегивания и отстегивания пряжки замка, затяжку болтов крепления привязных ремней; убедитесь в отсутствии на них грязных пятен. ВНИМАНИЕ. КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ УСТАНОВЛИВАТЬ РЕМНИ ОБРАЗЦА 1971 г. (НОРМАЛЬ 6878 А). На универсальных креслах 2КЗ-7504-021,22 устанавливаются только ремни 3КЗ-7506-800СБ; — осмотрите пепельницы, вмонтированные в подлокотники кресел, для чего выдвиньте пепельницу вперед до упора, поверните на 180° и выньте из подлокотника; убедитесь в ее целостности; — проверьте работу регулирующих механизмов кресел (если отклонение спинки кресла регулируется). Для изменения наклона спинки: а) сидя в кресле, поднимите вверх до упора крайний подлокотник; б) не отпуская подлокотник, нажимом спины отклоните спинку в любое из двух положений, проверив при этом плавность отклонения спинки и надежность фиксации ее в этих положениях; в) поднимите средний подлокотник вверх и убедитесь, что он зафиксировался в верхнем положении шариком. Должен быть слышен характерный металлический щелчок; возвратите подлокотник в рабочее положение.		При наличии повреждений на пассажирском кресле отправьте его в ремонт. Методы устранения выявленных неисправностей изложены в п. 1.2 настоящей технологической карты. Поврежденные пепельницы замените. При заедании или скрипе осмотрите регулирующие механизмы кресел. При ненадежной фиксации необходимо убедиться, что: — зубья фиксаторов и кронштейнов полностью зацепляются; — нет износа зубьев; — имеется синхронность фиксации с левой и с правой стороны.	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Спинка кресла должна фиксироваться в двух положениях: под углом 18° и под углом 33°. На самолетах Ан-24 с серии 57—01 спинка кресла должна опрокидываться вперед полностью. Шарнирные соединения спинок, подушек, подкосов, подлокотников должны легко вращаться, без заеданий и люфта. Механизм стопорения (при отклонении спинки) должен надежно фиксировать положение спинки. 3.3. Осмотрите швартовочное оборудование самолета Ан-26: — гнезда, одинарные и двойные швартовочные узлы; убедитесь в комплектности и надежности их крепления; — швартовочные сетки, ремни, лямки, прижимы; убедитесь в их исправности. На самолетах Ан-26 должно быть: — двадцать восемь одинарных швартовочных узлов; — двадцать двойных швартовочных узлов; — две швартовочные сетки размером 4 000×3 000 мм; — тридцать четыре швартовочных ремня; — пятьдесят швартовочных лямок;	Если синхронности нет, отрегулируйте зацепление зубьев тягой (тандерами). Заедание фиксаторов устранили, зачистив детали, заменив пружины и контровку. При отклонении спинки кресла более чем на 20° вперед и на 35° назад осмотрите узел «КАЧАЛКИ — РОЛИК РЫЧАГА — УПОР СПИНКИ» для выявления износа этих деталей. При износе замените соответствующую деталь или две сопрягающиеся детали. При недостаточном усилии возвращения спинки в исходное положение замените пружину. Недостающие швартовочные узлы установите. Ослабленные узлы закрепите. Порванные сетки и ремни отремонтируйте или замените. Порванные лямки замените.	К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
— четыре стяжных ремня; — двадцать четыре привязных ремня. 3.4. Осмотрите швартовочное оборудование самолета Ан-30: — швартовочные сетки и ремни; убедитесь в целостности сеток и исправности замков; — швартовочные узлы и гнезда; убедитесь в комплектности и надежности их крепления. На самолетах Ан-30 должно быть: — две швартовочные сетки размером 1 780×820 мм и 2 000×1 500 мм; — шестнадцать швартовочных гнезд и узлов; — шесть швартовочных ремней с замками. 4. Осмотрите оборудование буфета, для чего: 4.1. Осмотрите столик и мойку. Убедитесь в отсутствии на них погнутости и трещин, в надежности крепления мойки к нижней плоскости стола. 4.2. Осмотрите контейнеры буфета, гнезда для щеток, сетку для бутылок. Убедитесь в исправности деталей и надежности замков. 4.3. Осмотрите бак для мусора (крышку, замки, карман, пружину, ручку). Убедитесь в отсутствии на баке трещин, вмятин и деформаций, а также в исправности пружины и ручки. Замки должны надежно закрывать крышку. Карман в закрытом положении должен надежно фиксироваться. 5. Осмотрите оборудование туалета, для чего: 5.1. Осмотрите дверь туалета и убедитесь в надежности ее крепления, отсутствии пробоя, вспучивания, порезов и отклеивания павинола.	Порванные сетки и ремни отремонтируйте или замените. Недостающие швартовочные узлы установите, ослабленные узлы закрепите. При наличии повреждений на столике и мойке произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При ослаблении крепления двери подтяните винты крепления петель подвески. Отклеившийся павинол у края двери подклейте клеем АК-20 или 88НП. Вспученные места	К Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
5.2. Осмотрите дверную ручку, проверьте ее работу и срабатывание трафаретного сигнала на двери туалета, для чего: — откройте дверь туалета, нажав на кнопку ручки, и убедитесь в плавности хода пружины и защелки; осмотрите с внутренней стороны ручку двери туалета, нажмите на кнопку и проверьте целостность ручки и плавность хода пружины и защелки; — проверьте исправность замка двери туалета и срабатывание трафаретного сигнала: а) при помощи ключа откройте и закройте замок двери с наружной стороны; б) откройте и закройте замок двери путем поворота ручки с внутренней стороны. При повороте ключа в замке или ручки на 90° трафарет «СВОБОДНО—ЗАНЯТО» занимает в окошке то или другое положение. 6. Осмотрите гардероб и заднее багажное помещение, для чего: 6.1. Осмотрите швартовочное оборудование: — швартовочные гнезда и узлы; убедитесь в комплектности и надежности их крепления. В заднем багажном помещении должно быть четыре швартовочных гнезда и четыре швартовочных узла;	на поверхности вырежьте и установите заплату из материала, подходящего по цвету и рисунку. Порезы подклейте. Если имеются пробоины в двери (сквозные или несквозные), ремонт произведите, как указано в технологической карте № 5, вып. 16, 17. При заедании защелки выясните причину неисправности и устраните. Сломанную ручку замените. При неисправности замка двери туалета снимите его и отремонтируйте или замените. Недостающие швартовочные узлы установите.	Т К

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
— ушки, расположенные на полу и на шп. № 38; убедитесь в их целости; — швартовочную сетку: убедитесь в ее целости. Размер сетки должен быть 1780×826 мм. 6.2. Осмотрите трубы и кронштейны вешалки, тремпеля. Убедитесь в наличии и исправности тремпелей, в отсутствии на трубах и кронштейнах трещин и деформаций. Крючки тремпелей должны вращаться свободно. На самолете должно быть не менее пятнадцати тремпелей. 6.3. Осмотрите пол, убедитесь в его целости. 7. Проверьте работу замка двери фюзеляжа, для чего: 7.1. Вставьте ключ в замок и поверните его по часовой стрелке в положение «ЗАКРЫТО». При этом ручка замка должна свободно вращаться. 7.2. Поверните ключ против часовой стрелки в положение «ОТКРЫТО». 7.3. Поверните ручку против часовой стрелки, при этом замок должен открываться. 7.4. Выньте ключ из замка.	Ослабленные узлы закрепите. Поломанные или деформированные ушки замените. Порванную сетку отремонтируйте или замените. Недостающие тремпеля установите. Поврежденные тремпеля замените. Трубы и кронштейны с трещинами заварите КАС. Погнутые крючки тремпелей отрихтуйте. Методы устранения обнаруженных неисправностей изложены в п. 2.1 настоящей технологической карты.	Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 67		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
		Клей АК-20, ТУ 6-10-1293—72; клей 88НП, ТУ 38-1055-40—73; клей БФ-2, ГОСТ 12172—74; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74; кисть, ГОСТ 10597—80; нитро-эмаль черная, ТУ 6-10-1027—70; салфетки х/б, ГОСТ 7138—73; грунт АК-069, ОСТ 6-10-401—76; грунт ГФ-032, ТУ 6-10-698—74; грунт ФЛ-086, ГОСТ 16302—79; шкурка шлифовальная, ГОСТ 5009—75; пенопласт ПХВ-1, ТУ 6-05-1179—75; эмаль ХВ-16, ТУ 6-10-1301—78; эмаль черная ХВ-130, ТУ 6-10-557—77; масло МК-8, ГОСТ 6457-66; масло МК-20, ГОСТ 21743—76; эмаль ХВ-785, ГОСТ 7313—75; лак ХВ-784, ГОСТ 7313—75.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 68	На страницах 230—232	
Пункты РО 1.20.01. — 1.20.03	Расчехление, удаление снега, льда и инея с поверхности самолета и его агрегатов	Трудоемкость — 0,88 чел. ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. В зимний период в случае наличия снега на поверхности самолета перед снятием чехлов с крыльев, стабилизатора, фонаря, силовых установок и колес шасси предварительно обметите самолет волосистой щеткой или метлой. 2. Расчехлите самолет (если самолет был зачехлен). В зимний период чехлы с мотогондол снимайте после подогрева двигателей. При снятии чехлов не повредите остекление фонаря кабины, антенны. Примерзшие чехлы отогрейте теплым воздухом от аэродромного подогревателя. После снятия с самолета чехлов просушите их. При расчехлении самолета свертывайте чехлы аккуратно в таком порядке, который позволяет быстро расстелить чехол на поверхности самолета при последующем зачехлении. 3. Осмотрите поверхность самолета, воздушные винты; окна кабины экипажа, пассажирских салонов, кабины штурмана; входные каналы двигателей, маслорадиаторов и ВВР; щели между зашивками крыла, киля, стабилизатора, передними кромками элеронов, закрылков и рулей; антенны и их обтекатели; опоры самолета и их замки. Убедитесь в отсутствии на поверхности и узлах самолета снега, льда и инея. Скалывание и отбивание льда не допускается. Обдув остекления горячим воздухом запрещается. Выпуск самолета со льдом, инеем и снегом на поверхности фюзеляжа, воздушных винтах, крыльях и хвостовом оперении не допускается. Удаление льда должно производиться после установления чехлов и заглушек на приемники полного и статического давлений, ДУА и РИО-3. 4. После удаления обледенения тщательно осмотрите щелевые зазоры рулей, элеронов, триммеров, створок и люков, кронштейны, замки и их подвески. Убедитесь в отсутствии снега, льда и воды.		При наличии снега, льда и инея на поверхности и узлах самолета удалите их, как указано в технологических указаниях, вып. № 27, «Дополнительные работы». При наличии льда удалите его теплым воздухом от аэродромного подогревателя. При наличии воды просушите поверх-	Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
5. Если ожидается обледенение или образование инея, поверхность самолета обработайте специальными жидкостями «Арктика» или «Арктика-200», как указано в технологических указаниях, вып. 27. «Дополнительные работы». 6. После обильного снегопада осмотрите пространство под капотом двигателей, отсек воздухозаборника РУ19, троса управления силовыми установками и РУ19А-300 от концевых роликов до гермовыводов. Убедитесь в отсутствии снега, льда и инея. 7. Проверьте с рабочих мест левого и правого пилотов легкость и полноту отклонения рулей, элеронов и их триммеров, как указано в технологической карте № 52 настоящего выпуска. 8. Осмотрите выводы дренажных систем самолета и двигателей. Убедитесь в отсутствии закупорки льдом и снегом выводов дренажных систем самолета и двигателей. Проверку производите визуально, а в сомнительных случаях — при помощи шомпола из проволоки Ø 3,0 мм. Отверстия дренажных систем самолета и двигателей должны быть чистыми. 9. При снятии чехлов, удалении обледенения, осмотре фюзеляжа, крыла, хвостового оперения пользуйтесь стремянками, прикладываемыми к самолетам типа Ан-24. Стремянки должны соответствовать требованиям техники безопасности, быть исправными и устойчивыми и очищенными от льда и снега.	ности теплым воздухом. Температура воздуха должна быть 50—60°C. При наличии снега, льда и инея удалите их горячим воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 80—90°C. В случае закупорки выводов дренажных систем льдом и снегом продуйте и просушите теплым воздухом от аэродромного подогревателя. Одновременно подогревайте клапаны дренажной системы и раstryбы или колена труб на самолетах до серии 20—01 (07—01) в течение 10—15 мин при снятых обтекателях дренажных мачт.	Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 68		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Аэродромная моечная машина типа ЗИЛ-151; аэродромный подогреватель МП-300 (МП-85); стремянки 24-9002-500, 24-9012-0, АЗ8-0100-0; метла; шомпол из проволоки Ø 3 мм.	Противообледенительная жидкость «Ар- ктика», ТУ 6-02-996-74 или «Арктика-200», ТУ 6-955-74 (ЭАФ, ТУ 440-55).	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 69	На страницах 233—237	
Пункт РО 1.20.05	Кондиционирование, заправка баков туалета и системы впрыска воды в двигатели	Трудоемкость — 0,25 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. При температуре наружного воздуха $+5^{\circ}\text{C}$ и ниже прогрейте кабины до температуры 15°C. При температуре наружного воздуха выше 25°C охладите кабины. Охлаждение кабин производите до тех пор, пока температура воздуха в них не будет на $5-6^{\circ}\text{C}$ ниже наружной (но не ниже 20°C). 2. Освежите, при необходимости, кабину туалетной водой. 3. При необходимости, заправьте водяной бак водой, для чего: 3.1. Откройте лючок справа на борту фюзеляжа с надписью «ЗАПРАВКА ВОДОЙ». 3.2. Отверните крышку водозаправочной горловины. 3.3. Подсоедините шланг водозаправочной машины к водозаправочной горловине. 3.4. Заправьте водяной бак водой до появления воды из сигнального трубопровода. 3.5. Отсоедините шланг водозаправочной машины от водозаправочной горловины. 3.6. Наверните крышку водозаправочной горловины. 3.7. Закройте лючок с надписью «ЗАПРАВКА ВОДОЙ». Заправку водяного бака производите только после слива содержимого бака унитаза. При отрицательных температурах наружного воздуха: — заправку системы производите теплой водой $60-80^{\circ}\text{C}$, после подогрева кабин, водяного бака и трубы заправки; — после заправки крышку заправочной горловины закрывайте через 2—3 мин для обеспечения удаления остатков воды.			Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
4. При необходимости заправьте бак унитаза химической жидкостью, для чего: 4.1. Откройте крышку люка с надписью «СЛИВНАЯ ПАНЕЛЬ САНУЗЛА». 4.2. Отверните крышку штуцера промывки бака унитаза и заправки бака химической жидкостью. 4.3. Подсоедините шланг аэродромной ассенизационной машины с химической жидкостью к штуцеру промывки бака унитаза и заправки бака химической жидкостью. 4.4. Заправьте в бак унитаза 6—8 л химической жидкости. При отрицательных температурах наружного воздуха заправку химической жидкостью производите после подогрева туалета. Температура химической жидкости должна быть 20—30°C. 4.5. Отсоедините шланг ассенизационной машины от штуцера промывки бака унитаза и заправки бака химической жидкостью. 4.6. Наверните крышку штуцера промывки бака унитаза и заправки бака химической жидкостью. 4.7. Проверьте подачу химической жидкости на смыв чашки унитаза, для чего: — при включенной электроустановке на бортовую сеть самолета включите на электрощитке бортопроводника АЗС-2 «УПР. ПОДК. НАСОСОМ», — в туалете нажмите на кнопку смыва чашки унитаза и убедитесь в подаче химической жидкости от подкачивающего насоса ЭЦН-104 в унитаз; — выключите АЗС-2 «УПР. ПОДК. НАСОСОМ» на электрощитке бортопроводника.	При отсутствии подачи химической жидкости проверьте наличие резиновой шайбы на дне бака унитаза под фильтром. При отсутствии резиновой шайбы очистите отверстия смыва чашки унитаза и насос ЭЦН-104 и установите на место резиновую шайбу. Если при нажатии на кнопку смыва не работает насос ЭЦН-104, вызовите специалиста по АиРЭО для устранения дефекта.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 69		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
4.8. Откройте крышку сливного клапана, повернув ее по направлению стрелки «ОТКРЫТО» и убедитесь в отсутствии подтекания химической жидкости из-под тарелки клапана. Закройте крышку. Убедитесь в закрытии шарикового замка крышки по характерному щелчку и по совмещению контрольных меток на наружном кольце и корпусе крышки. 4.10. Закройте крышку лючка с надписью «СЛИВНАЯ ПАНЕЛЬ САНУЗ-ЛА». 5. Проверьте подачу воды из водяного бака, для чего: — откройте кран мойки и убедитесь, что вода в раковину мойки попадает полной струей; — нажмите на педаль управления краном умывальника и убедитесь, что вода в раковину умывальника поступает полной струей. 6. При необходимости, заправьте водяные баки системы впрыска воды в двигатели, для чего: 6.1. Убедитесь в исправности системы сигнализации уровня воды в баках, включив АЗС-5 «СУВ» на щитке сигнализации на вертикальной панели левого пульта. При включении АЗС-5 «СУВ» должны гореть красные светосигнализаторы «БАК ПУСТОЙ». 6.2. Откройте крышку лючка для подхода к заправочной горловине. 6.3. Осмотрите крышку заправочной горловины. Убедитесь в чистоте заправочных горловин, в отсутствии коррозии.		При наличии подтекания химической жидкости убедитесь, что в горловине сливного клапана нет посторонних предметов. Посторонние предметы удалите. Если посторонних предметов нет, замените прокладку на тарелке клапана, уплотнительное кольцо на крышке клапана или подтяните винт шаровой опоры тарелки клапана. При загрязнении крышки очистите ее. При наличии коррозии на ней зачистите ее	T T

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6.4. Расконтрите и оттяните маховик крышки заправочной горловины вверх и, вращая его против часовой стрелки до тех пор, пока рычаги не выйдут из зацепления с выступами горловины, выньте крышку. 6.5. Проверьте по паспорту соответствие дистиллированной воды ТУ. Дистиллированная вода должна соответствовать следующим требованиям: солесодержание — не более 5 мг/л, концентрация водородных ионов (рН) — в пределах 5, 4—7. 6.6. Вставьте пистолет установки в заправочную горловину и включите установку. Заправьте в водяной бак 33 л воды. После заправки должны загореться зеленые светосигнализаторы «БАК ЗАПРАВЛЕН». 6.7. Выключите установку. 6.8. Закройте и законтрите крышку заправочной горловины, предварительно убедившись в целостности уплотнительной прокладки. 6.9. Закройте крышку лючка заправочной горловины и крышку лючка для подхода к заправочной горловине. 7. При внешнем осмотре силовых установок убедитесь в отсутствии течи воды из баков, сливных кранов и трубопроводов. Если система впрыска воды не используется, слейте воду из водяных баков через сливные краны и предупредите экипаж о необходимости продувки системы впрыска воды при работающих двигателях. Примечание. Работы по пп. 6 и 7 выполняйте в период пользования системой впрыска воды.	шлифовальной шкуркой № 5—6, промойте в нефрасе, просушите и смажьте тонким слоем смазки ЦИАТИМ-201. При наличии повреждений замените уплотнительную прокладку.	Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 69		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Кондиционер воздуха аэродромный типа АКВ-30/120 (1179); машина водозаправочная типа ЗИЛ-151; машина ассенизационная МА-7; стремянка 24-9012-0.	Туалетная вода; химическая жидкость СТ-2, ТУ38-10-1318-72; дистиллированная вода, ГОСТ 6709—72; шкурка шлифовальная, ГОСТ 13344—76; нефрас — С50/170, ГОСТ 8505—80; смазка ЦИАТИМ-201, ГОСТ 6267—74.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 70	На страницах 238—239	
Пункт РО 1.20.06	Слив отстоя топлива из топливных баков	Трудоемкость — 0,22 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Слейте отстой топлива из топливных баков: — при приемке самолета экипажем; — в случае дозаправки самолета топливом непосредственно перед дозаправкой и не ранее чем через 15 мин после дозаправки; — в случае стоянки самолета после слива отстоя топлива свыше 5 ч. Убедитесь в отсутствии воды, свободной воды, кристаллов льда и механических примесей в слитом отстое. Во всех случаях слив отстоя топлива производится из всех топливных баков. Проверку отстоя топлива выполняйте, как указано в технологической карте № 13 настоящего выпуска. Допускается помутнение слитого топлива. 2. После дозаправки самолета топливом: 2.1. Перед централизованной заправкой в период ОЗН снимите заглушки с заборников дренажа топливных баков. Осмотрите заборники и убедитесь в отсутствии льда и снега. 2.2. В случае централизованной заправки осмотрите бортовой штуцер системы централизованной заправки, для чего: — откройте створки левого (правого) отсека основной опоры самолета; — осмотрите бортовой штуцер и убедитесь, что крышка штуцера надежно закрыта и отсутствует подтекание топлива. Винт на крышке бортового штуцера затягивайте усилием руки без применения дополнительных приспособлений; после затяжки винта законтрите его; — закройте створки левого (правого) отсека основной опоры и убедитесь в надежности закрытия замков створок.		Работы выполняйте, как указано в технологической карте № 13 настоящего выпуска. Лед и снег с заборников дренажа удалите путем подогрева горячим воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 80—90°C.	Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 70		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Створки не закрывайте, если ручки их замков были предварительно зафиксированы. Надежность закрытия замков проверяйте путем нажатия рукой на заднюю кромку створок. 2.3. При заправке сверху после заправки проверьте надежность закрытия пробок заливных горловин топливных баков. Кнопка с надписью «НАЖМИ» при плотно вставленной в горловину пробке должна быть заподлицо с остальной поверхностью пробки.		Если кнопка не выходит до плоскости пробки, несколько раз откройте пробку. Если кнопка опять не выходит, замените пробку.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходуемый материал	
	Ведро вместимостью 8 л; банка вместимостью 0,5 л; приспособление 24-9243-160; аэродромный подогреватель МП-300 или (МП-85).		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 71	На странице 240	
Пункты РО 1.20.08, 1.20.10	Подогрев и опробование двигателей и ВСУ	Трудоемкость 3,51 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Подогрейте двигатели АИ-24, РУ19А-300 (ТГ-16), как указано в вып. 27 «Дополнительные работы». Работу выполняйте при температуре: маслосмеси СМ-4,5 на входе в двигатель АИ-24 минус 15 °С и ниже (если двигатель Ан-24 эксплуатируется на масле МН-7,5У — при температуре на входе в двигатель минус 25 °С); масла на входе в двигатель РУ19А-300 минус 30 °С и ниже; наружного воздуха для турбогенераторной установки ТГ-16 — минус 25 °С и ниже. 2. Произведите опробование двигателей АИ-24 и РУ19А-300 согласно графиков приведенных в ТК № 70, 72 вып. 24 ч. 1 и в ТК 18 вып. 24 ч. 2. Примечание. Работу выполняйте, если после последней посадки самолета или опробования двигателей прошло более 10 сут.			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 72	На страницах 241—242	
Пункты РО 1.20.12, 1.20.13	Осмотр обшивки самолета, снятие заглушек. Закрытие сливных клапанов фюзеляжа и сливных горловин дверей	Трудоемкость — 0,33 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. После загрузки самолета осмотрите обшивку фюзеляжа в районе дверей и крышек люков, окантовку и профиль герметизации дверей и крышек люков. Убедитесь в отсутствии повреждений.		При наличии повреждений обшивки фюзеляжа или профилей герметизации произведите ремонт, согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт с самолета».	Т
2. Закройте крышки люков (если они открывались при техническом обслуживании) и проверьте надежность закрытия замков. Крышки люков должны быть заподлицо с обшивкой, а замки крышек должны быть завернуты полностью.		При выступании крышки люка подтяните винты крепления.	Т
3. Снимите фиксаторы дверей и люков и установите их в гнезда панели.			Т
4. Закройте сливные клапаны на нижних панелях фюзеляжа, отжимая и проворачивая клапан на 90° так, чтобы шлиц на торце клапана встал по направлению оси самолета. Убедитесь в надежности закрытия клапана.		В зимний период отогрейте клапан теплым воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 50—60°C.	Т
Для закрытия клапанов вставьте отвертку в шлиц на торце клапана, поверните его на 90° так, чтобы шлиц, окрашенный в красный цвет, встал по оси самолета.			
5. Закройте заглушками сливные горловины дверей фюзеляжа и сливные трубки водосборников форточек.		В зимний период сливные горловины и трубки водосборников форточек отогрейте теплым воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 50—60°C.	Т
6. Перед запуском двигателей снимите все заглушки:			
6.1. На двигателях:			Т
— с воздухозаборников;			

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 72		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
— с воздухо-воздушных радиаторов; — с обдува генераторов ГО-16 и СТГ-18; — с удлинительных труб; — с обдува туннелей горячих частей двигателей; — с туннелей маслорадиаторов; 6.2. На РУ19А-300: — с обтекателя реактивного сопла; — с коллектора стравливания воздуха из разгрузочной полости; — с трубы отвода воздуха из центробежного суфлера; — с воздухозаборника подвода воздуха в пространство под капотом; — с утепленного воздухозаборника; — с трубы подвода воздуха к генератору ГС-24Б; — флажок с фиксатора ленты перепуска воздуха.			
6.3. На ТГ-16: — с выхлопной трубы турбогенератора. 6.4. На самолете: — с дренажей топливной системы; — с дренажей вакуумных клапанов; — с приемников статического давления; — с электроракетниц — с заборников РН-600; — с датчиков РИО-3; — с ДУА-1; — чехлы с ПВД-7 и ППД-1.			
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходный материал	
	Аэродромный подогреватель МП-300 (МП-85); отвертка слесарно-монтажная, ГОСТ 10754—80.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 73		На странице 243	
Пункт РО 1.20.14	Осмотр сот маслорадиаторов и выводов дренажных систем		Трудоемкость — 0,13 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)			Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. В осенне-зимний период осмотрите соты маслорадиаторов и воздухо-воздушных радиаторов и убедитесь в отсутствии снега и льда. 2. В осенне-зимний период осмотрите выводы дренажных систем самолета и двигателей и убедитесь в отсутствии снега и льда.			При наличии снега и льда в сотах радиатора отогрейте и просушите их горячим воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 80—90°C. В случае закупорки выводов дренажных систем отогрейте и просушите их теплым воздухом от аэродромного подогревателя. Температура воздуха должна быть 50—60°C.	Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления		Расходный материал	
	Аэродромный подогреватель МП-300 (МП-85).			

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 74	На странице 244	
Пункт РО 1.20.15, 16	Выдача мягкого инвентаря и оборудования. Замена подголовников	Трудоемкость — 0,28 чел-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Выдайте бортпроводникам для самолетов базового аэропорта мягкий инвентарь и оборудование: — подголовники на пассажирские кресла — 2 к-та; — полотенца салфеточные — 2—3 шт.; — полотенца кухонные — 2—3 шт.; — салфетки льняные — 3—5 шт.; — салфетки технические — 2 шт.; — салфетки бумажные — 10 шт. — белье детское — 1 к-т; — чехлы на кресла пилотов — 2 к-та; — пакеты гигиенические — 10—15 шт. (в зависимости от количества промежуточных посадок); — пакеты для авторучек — 20 шт.; — бумагу туалетную — 2 пачки; — воду туалетную (лосьон) — 2 флакона; — мыло туалетное — 2—3 шт. — шахматы — 1 компл.; — шашки — 1 компл.; — домино — 1 компл.; — щетки — 2 шт. — веник — 1 шт. — совок — 1 шт. 2. Замените подголовники пассажирских кресел и рабочие чехлы на креслах пилотов.			Т
			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 75	На странице 245	
Пункт РО 1.20.17.	Проверка укомплектованности самолета и сдача его экипажу	Трудоемкость — 0,13 чел-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Проверьте укомплектованность самолета согласно описи в бортжурнале. 2. Сдайте самолет экипажу (если самолет принимался от экипажа) в следующем порядке: 2.1. Убедитесь, что у экипажа есть задание на выполнение полета на данном самолете; 2.2. Сдайте экипажу оборудование и имущество, ГСМ (согласно данным, указанным в бортжурнале), распишитесь в бортовом журнале приема — передачи самолета. Запрещается передавать экипажу самолет с невыполненными регламентными работами, с неустраненными дефектами, в неуккомплектованном или грязном виде. 2.3. Экипаж, принимающий самолет, проверяет его состояние, укомплектованность, наличие ГСМ, полноту и правильность записи в бортжурнале приема — передачи самолета и удостоверяет приемку самолета подписью в этом журнале и подписью в карте-наряде на выполнение работ по обеспечению вылета самолета.			Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 76	На страницах 246—249	
Пункт РО 1.20.18—1.20.23.	Заключительный осмотр самолета перед вылетом, подключение аэродромного источника электроэнергии и СПУ	Трудоемкость — 0,17 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Перед запуском двигателей для выруливания на старт или перед буксировкой самолета на старт произведите заключительный осмотр самолета по маршруту (рис. 1 Регламента технического обслуживания) и убедитесь в том, что произведены следующие операции: 1.1. Сняты все чехлы и заглушки с самолета, силовых установок, ВСУ и изделий АирЭО. 1.2. Убран трос заземления. 1.3. Закрыты двери. 1.4. Закрыты крышки смотровых люков на фюзеляже, крыле, оперении и гондолах. 1.5. Закрыты и законтрены замки крышек капотов силовых установок и ВСУ и закрыты замки съемных люков и лючков. 1.6. Убедитесь в отсутствии обледенения самолета. 2. Отбуксируйте самолет к месту запуска двигателей, как указано в технологической карте № 2 настоящего выпуска. 3. Подключите к бортовому разъему фишку СПУ. Удлинительный шнур СПУ должен быть не менее 10 м. 4. Уберите упорные колодки из-под основных опор самолета или снимите швартовочные устройства, если самолет находится на специально оборудованной стойке. Работу выполняйте по команде КВС. 5. КВС устанавливает связь с авиатехником, выпускающим самолет. При наличии у авиатехника радиостанции «Ромашка» КВС устанавливает с ним радиосвязь по самолетной радиостанции на частоте, установленной для данного аэродрома.		Если при осмотре самолета по маршруту будет обнаружено, что какие-либо работы не выполнены, примите все меры, чтобы не выпустить самолет в полет до выполнения этих работ.	Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
6. По команде КВС: «ПОДКЛЮЧИТЬ ПИТАНИЕ» авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «ПОНЯЛ. ПОДКЛЮЧАЮ ПИТАНИЕ», оставляет СПУ возле самолета на земле, подходит к АПА (стационарному аэродромному источнику электроэнергии) вдоль фюзеляжа на расстоянии не ближе 3 м от винта правого двигателя и 8—9 м от фюзеляжа. Убедившись в чистоте бортовых разъемов аэродромного источника электроэнергии и разъемов кабелей, соответствия напряжения источника заданным пределам, он подключает питание к самолету, после чего возвращается к СПУ по тому же маршруту и сообщает: «ПИТАНИЕ ПОДКЛЮЧЕНО». После этого занимает место слева впереди самолета, чтобы быть в поле зрения КВС.		Т
7. КВС, получив у диспетчера службы движения разрешение на запуск двигателей, запрашивает разрешение у авиатехника, выпускающего самолет: «ГОТОВ К ЗАПУСКУ». В темное время суток включает АНО. Авиатехник, выпускающий самолет, убедившись, что все готово к запуску двигателей и не используемые для запуска СНО убраны, отвечает: «ЗАПУСК РАЗРЕШАЮ».		Т
8. По команде КВС «ПРИГОТОВИТЬСЯ К ЗАПУСКУ ДВИГАТЕЛЕЙ» авиатехник, выпускающий самолет, убедившись, что все подготовительные работы выполнены, упорные колодки убраны, отвечает: «КОЛОДКИ УБРАНЫ, ЕСТЬ, К ЗАПУСКУ».		Т
9. По команде КВС: «ОТ ДВИГАТЕЛЕЙ» авиатехник, выпускающий самолет, убеждается, что перед самолетом и за ним нет людей и предметов, мешающих запуску, отвечает: «ЕСТЬ, ОТ ДВИГАТЕЛЕЙ» и по команде КВС: «ЛЕВЫЙ, ЗАПУСК» проходит впереди носовой части самолета в точку с координатами 9 м от фюзеляжа и 7 м от воздушного винта со стороны запускаемого двигателя так, чтобы быть в поле зрения КВС, и отвечает: «ЕСТЬ, ЛЕВЫЙ ЗАПУСК».		Т
10. После запуска левого двигателя по команде КВС: «ПРАВЫЙ, ЗАПУСК» авиатехник проходит впереди носовой части самолета в точку с координатами 8 м от фюзеляжа самолета и 6 м от воздушного винта со стороны запускаемого двигателя так, чтобы быть в поле зрения КВС, и отвечает: «ЕСТЬ, ПРАВЫЙ ЗАПУСК».		Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 76		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
11. После запуска двигателей и команды КВС: «ОТКЛЮЧИТЬ АЭРОДРОМНОЕ ПИТАНИЕ», авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «ЕСТЬ, ОТКЛЮЧИТЬ АЭРОДРОМНОЕ ПИТАНИЕ», оставляет СПУ около самолета на земле проходит к ШРАП, как указано в п. 6 настоящей ТК, и отключает его, закрывает лючок на гондоле, отводит стрелу с кабеля от самолета. Двигаясь вдоль крыла, он подходит к АПА и убирает переднюю колодку из-под колес АПА. После отъезда АПА убирает заднюю упорную колодку, проходит к СПУ, двигаясь тем же маршрутом, что при подходе к ШРАП, и отвечает: «АЭРОДРОМНОЕ ПИТАНИЕ ОТКЛЮЧЕНО». 12. Получив подтверждение КВС «ПОНЯЛ. ПИТАНИЕ ОТКЛЮЧЕНО» и команду «КОНЕЦ СВЯЗИ, ОТКЛЮЧИТЬ СПУ, ПЕРЕЙТИ НА ВИЗУАЛЬНУЮ СВЯЗЬ», авиатехник, выпускающий самолет, отвечает: «ЕСТЬ ОТКЛЮЧИТЬ СПУ, ПЕРЕХОЖУ НА ВИЗУАЛЬНУЮ СВЯЗЬ», подходит к самолету, отключает СПУ и закрывает лючок СПУ, расположенный на левом борту в носовой части самолета, после чего занимает место слева спереди самолета так, чтобы быть в поле зрения КВС. 13. КВС, получив разрешение на выруливание у диспетчера службы движения, запрашивает у авиатехника разрешение на выруливание рукой, поднятой вверх, включает проблесковый маяк, в темное время суток рулежные фары. 14. Авиатехник, выпускающий самолет, убеждается, что никаких препятствий для руления самолета нет, безопасность движения обеспечена, отходит на безопасное место, находясь в поле зрения КВС, разрешает выруливание сигналом «ПУТЬ СВОБОДЕН» — правая рука согнута в локте и направлена вверх, большой палец вытянут вверх, левая рука опущена вниз. 15. Проследите за выруливанием самолета с места запуска двигателей.		Если при выруливании самолета возникнут какие-либо отклонения от нормы в работе силовых установок, ВСУ, колес шасси и т. д., примите лю-	Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 78		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
		бые меры для предотвращения вылета неисправного самолета.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходный материал	
	Водило 24-9103-700; упорные колодки 1760А-1-710А-1-680 Т (2 шт); болт контрольный 24-9103-505 (2 шт.) и 24-9103-514 (2 шт.); тягач «КрАЗ» или трактор «Беларусь»; фонарь; лопата (зимой); аэродромный подогреватель МП-300 (МП-85); электрическая аэродромная установка.	Песок (зимой).	

К РО самолетов Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 77	На странице 250	
Пункт РО 1.20.25.	Осмотр грузового люка и ramпы	Трудоемкость — 0,10 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
При опущенной ramпе после каждой загрузки колесной и гусеничной техники осмотрите обшивку ramпы и проема грузового люка и убедитесь в отсутствии: 1. Трещин, деформаций, пробоев, ослабления и среза заклепок на следующих деталях и элементах конструкции: — обшивке ramпы и наезда; — шп. № 33, обратив особое внимание на его часть за мостиком; — защитных крышках (съёмных панелях) боковых замков ramпы и внутренней обшивке фюзеляжа между шп. № 33—36; — обшивке силового настила ramпы. На всех вышеперечисленных элементах конструкции допускаются забоины глубиной не более 0,35 мм, вмятины глубиной не более 2,5 мм и диаметром до 7 мм. 2. Вырывов и разрывов резиновых профилей герметизации по периметру грузового люка, в колодцах замков подвижного и боковых рельсов. Допускаются продольные разрывы и трещины на профиле герметизации длиной до 50 мм.		При наличии забоин и вмятин, выходящих за пределы допусков, а также пробоев и трещин произведите ремонт обшивки, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Срезанные заклепки замените, ослабленные подтяните. При разрывах профиля в колодцах замков профиль замените. Продольные разрывы и трещины на профиле герметизации длиной более 50 мм подклейте.	Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходный материал	
Штангенциркуль ГОСТ 166—80.	ШПЦ-1,		

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 78	На странице 251	
Пункт РО 1.20.26.	Проверка положения погрузочно-разгрузочного устройства	Трудоемкость — 0,03 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Проверьте положение погрузочно-разгрузочного устройства. Убедитесь в том, что: — каретка погрузочно-разгрузочного устройства находится в крайнем заднем положении и застопорена. Стопор должен надежно стопорить каретку; — подвижный блок с грузовым крюком находится в поднятом положении (поднят вверх до упора).		При ненадежном стопорении каретки проверьте кинематическую цепь привода упора стопора и надежность прижима его к нижней поверхности монорельса. Неисправные детали стопора замените. Если грузовой крюк полностью не поднят, поднимите его вверх до упора, используя ручной или электрический привод лебедки, как указано в технологической карте № 49 настоящего выпуска.	Т

К РО самолетов Ан-26, Ан-26Б, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 79	На странице 252	
Пункт РО 1.20.27	Заправка электротермоса и электрокипятильника водой	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Заправьте водой электротермос и электрокипятильник (при необходимости), для чего: — откройте створку этажерки, отстегнув патефонные замки; — откройте натяжные замки на стяжных лентах электротермоса и электрокипятильника и выньте их из гнезд; — откройте крышки электротермоса и электрокипятильника и заправьте их водой. В зимний период заливайте воду, предварительно подогрев ее до 70—80°C; — закройте крышки электротермоса и электрокипятильника и установите их на место в порядке, обратном снятию; — закройте створку этажерки, застегнув патефонные замки.			Т

К РО самолета Ан-26	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 80	На странице 253	
Пункт РО 1.20.28	Проверка надежности закрытия боковых замков рампы	Трудоемкость 0,12 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Проверьте надежность закрытия боковых замков рампы, как указано в технологической карте № 40 настоящего выпуска.			Т

К РО самолета Ан-26Б	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 81	На странице 254	
Пункт РО 1.20.35	Осмотр ramпы и напольного устройства	Трудоемкость — 0,07 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
После каждой загрузки колесной техники или грузов на поддоне осмотрите: — обшивку ramпы; убедитесь в отсутствии трещин, деформаций, пробоев, ослабления и среза заклепок. На обшивке силового настила ramпы допускаются забоины глубиной не более 0,35 мм, вмятины глубиной не более 2,5 мм и диаметром до 7 мм; — напольное устройство (упор остановки поддона, захват с тягой, роликовые дорожки, рельсы, рельсовые замки и пороговые ролики). Убедитесь в отсутствии повреждений.		При наличии забоин и вмятин, выходящих за пределы допусков, а также пробоев и трещин произведите ремонт обшивки силового настила ramпы, как указано в технологических указаниях, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». Срезанные заклепки замените, ослабленные подтяните. При наличии повреждений устраните их, как указано в технологической карте № 48 настоящего выпуска.	Т

К РО самолета Ан-26Б	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 82	На странице 255	
Пункты РО 1.20.36, 1.20.37	Проверка надежности стопорения кареток на монорельсе и положения крюков	Трудоемкость — 0,02 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Проверьте надежность стопорения каретки подвижного блока при заторможенном стопоре каретки, потянув лямку каретки усилием руки в направлении движения каретки вдоль монорельса. Перемещения каретки не должно быть. 2. Осмотрите крюки подвижных блоков кареток и убедитесь, что они подняты вверх до упора.		При перемещении каретки отрегулируйте стопорный механизм, как указано в технологической карте № 49 настоящего выпуска. Если крюки подвижных блоков кареток не подняты, поднимите их вверх плавным поворотом рукоятки пульта управления, после чего верните рукоятку в исходное положение.	Т Т

К РО самолета Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 83	На странице 256	
Пункт РО 1.20.45	Заправка электротермоса и электрокипятильника водой	Трудоемкость — 0,15 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
Заправьте водой электротермос и электрокипятильник (при необходимости), как указано в технологической карте № 79 настоящего выпуска.			Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 84	На страницах 257—259	
Пункты РО 1.20.51— 1.20.53	Установка заглушек, заземление самолета	Трудоемкость — 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
1. Установите на силовых установках заглушки: — на воздухозаборники; — на воздухо-воздушные радиаторы; — на обдув генераторов ГО-16 и СТГ-18; — на удлинительные трубы; — на обдув туннелей горячих частей двигателей; — на туннели маслорадиаторов. 2. Установите на РУ19А-300 заглушки: — на обтекатель реактивного сопла; — на трубу подвода воздуха к генератору ГС-24Б; — на утепленный воздухозаборник; — на воздухозаборник подвода воздуха в подкапотное пространство; — на коллектор стравливания воздуха из разгрузочной полости; — на трубу отвода воздуха из центробежного суфлера; — флажок на фиксатор ленты перепуска воздуха. 3. Установите на ТГ-16 заглушки на выхлопную трубу. 4. Установите на самолет заглушки: — на дренажи топливной системы; — на дренажи вакуумных клапанов; — на приемники статического давления; — на датчики РИО-3; — на заборники РН-600; — на гнезда электроракетниц; — защитный колпачок на ДУА; — чехлы на ПВД-7 и ППД-1.			Т Т Т Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
Донышки всех заглушек должны быть окрашены в красный цвет и иметь красные сигнальные флажки. Заглушки должны быть чистыми и не иметь механических повреждений. Заглушки на удлинительные трубы двигателей АИ-24, обтекатель реактивного сопла РУ19А-300 и выхлопную трубу ТГ-16 устанавливайте не ранее, чем через 15 мин после останова двигателей и ВСУ. Заглушки в проемы должны входить плотно, без зазоров, для исключения попадания, особенно в каналы воздухозаборников, маслорадиаторов, снега, воды, пыли. 5. Заземлите самолет тросом заземления, для чего: 5.1. Откройте лючок в хвостовой части фюзеляжа или в гребне на самолетах до серии 28-01 (11-01). 5.2. Размотайте трос заземления на необходимую длину и воткните штырь троса в колодец заземления аэродромного покрытия или в землю. 6. Убедитесь, что токосъемники на основных стойках шасси касаются аэродромного покрытия или земли. Токосъемники должны быть не обломаны и не стерты.	Если токосъемники обломаны или стерты и имеют плохой контакт с землей, замените их. Перед заменой токосъемника снимите статический заряд с корпуса самолета. Работу выполняет специалист по АиРЭО. Для этого необходимо иметь трос Ø3 мм и длиной 1,5—2,0 м, на концах троса должны быть припаяны штыри. Один конец троса штырем вставьте в землю или в гнездо в бетоне, а вторым концом со штырем, заделанным в резиновую втулку (шланг), коснитесь корпуса самолета.	Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 84		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Стремянка А-38-0100-0; отвертка, ГОСТ 10754—80; ключ 14×17, ГОСТ 2839—80Е.		

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85	На страницах 260—261	
Пункты РО 1.20.54, 1.20.61	Осмотр обшивки фюзеляжа, воздушных винтов, опор самолета. Прием самолета	Трудоемкость — 0,16 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите обшивку фюзеляжа, крыла, хвостового оперения и гондол двигателя. Убедитесь, что нет внешних повреждений обшивки, подтекания топлива, масла и других жидкостей. Трещины, царапины, вмятины на обшивке самолета, а также подтекание топлива, масла и жидкости не допускаются. 2. Осмотрите воздушные винты, как указано в технологической карте № 4 настоящего выпуска. Убедитесь в отсутствии трещин, забоин, деформаций, лопастей, повреждений нагревательных накладок, а также подтекания масла из-под обтекателей втулок. 3. Осмотрите опоры самолета, как указано в технологической карте № 57 настоящего выпуска. Убедитесь, что нет внешних повреждений, подтекания топлива, масла и других жидкостей. 4. Примите самолет от экипажа в следующем порядке: 4.1. Получите от экипажа информацию о работе материальной части в полете, для чего: 4.1.1 Просмотрите записи экипажа в бортовом журнале. 4.1.2. Получите при необходимости разъяснения от членов экипажа.		При наличии трещин, царапин, вмятин на обшивке самолета произведите ремонт согласно технологическим указаниям, вып. 26 «Текущий ремонт самолета». При подтекании топлива, масла и других жидкостей определите причину и устраните ее. При наличии замечаний по работе материальной части в полете немедленно доложите об этом начальнику (инженеру) смены и примите меры к устранению неисправностей.	Т Т Т Т

К РО самолетов
Ан-24, Ан-26, Ан-30

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 85

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
4.2. Примите от экипажа бортовое имущество по описи в бортовом журнале. Самолет должен быть полностью укомплектован бортовым имуществом согласно описи. 4.3. При отсутствии бортмеханика (второго пилота) проверьте по топливомеру количество топлива в баках самолета и произведите запись в бортовом журнале об остатке топлива. 4.4. Распишите в бортовом журнале о принятии самолета. 4.5. На базовых самолетах примите мягкий инвентарь от бортпроводников. Перечень мягкого инвентаря приведен в технологической карте № 74 настоящего выпуска. 4.6. Примите ключи от самолета.	Отметку в бортовом журнале об устранении неисправности с указанием метода устранения производит начальник (инженер) смены, скрепляя ее своей подписью. При неукomплектованности бортового имущества доложите об этом начальнику (инженеру) смены для принятия необходимых мер. При наличии записи о дефекте топливомера в бортовом журнале, после устранения дефекта, запишите в бортовом журнале причину неисправности, способ ее устранения и остаток топлива.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86	На страницах 262—263	
Пункт РО 1.20.55	Слив воды из бака для воды и содержимого из бака унитаза	Трудоемкость — 0,32 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Осмотрите сливную горловину бака унитаза, для чего: 1.1. Откройте крышку сливной панели санузла. 1.2. Убедитесь в отсутствии подтекания из-под крышки сливной горловины бака унитаза. 1.3. Закройте крышку сливной панели санузла. 2. Слейте воду из бака для воды в бак унитаза. Примечания: 1. При положительных температурах наружного воздуха, если стоянка вызвана задержкой вылета, слив воды из бака для воды не производите. 2. При отрицательных температурах наружного воздуха слив из баков производите до охлаждения кабин. 3. Опорожните и промойте бак унитаза и его фильтр, используя ассенизационную машину. 4. При отрицательных температурах наружного воздуха продуйте трубопровод слива воды из бака для воды сжатым воздухом, для чего: 4.1. Отверните крышку штуцера заправки бака водой. 4.2. Наверните на штуцер накидную гайку шланга от баллона со сжатым воздухом; 4.3. Продуйте трубопровод слива воды из бака для воды. Контролируйте выход воздуха у раковины умывальника. Давление воздуха, подводимого через трубу заправки, должно быть не более 0,03—0,05 МПа (0,3—0,5 кгс/см²). 4.4. Отверните со штуцера накидную гайку шланга от баллона со сжатым воздухом. 4.5. Установите на место крышку штуцера заправки бака водой.		Подтекание из-под крышки сливной горловины бака унитаза устраните, как указано в технологической карте № 3 вып. № 16, 17.	Т Т Т Т

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 86		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходный материал	
	Аэродромная ассенизационная машина; отвертка, ГОСТ 10754—80; аэродромная моечная машина; баллон с воздушным редуктором типа РС-250-58, ТУ 26-05-188-69 с манометром МТПСД-100-ОМ2-1×2,5, ТУ 2502.1946—76 и пределом измерения 0—0,1 МПа (0—1 кг/см²); переходник.	Сжатый воздух.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 87	На страницах 264—266	
Пункты РО 1.20.56— 1.20.58	Проверка положения рычагов, переключателей и кранов в кабине экипажа. Отключение электрической аэродромной установки	Трудоемкость — 0,20 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт- роль
1. Зайдите в кабину экипажа и убедитесь, что: 1.1. Переключатель шасси установлен в нейтральное положение и закреплён; 1.2. РУД установлены в положение «ЗЕМНОЙ МАЛЫЙ ГАЗ» (РУД двигателя РУ19 — в положение «СТОП»). 1.3. Рули и элероны застопорены, для чего: 1.3.1. Сядьте на сиденье пилотского кресла. 1.3.2. Нажмите ногами на педали управления РН, а руками приложите усилия к штурвальной колонке «на себя» и «от себя»; рули должны оставаться неподвижными. 1.3.3. Поверните штурвал вправо и влево. Элероны должны оставаться неподвижными.		В случае перемещения рулей и отклонения элеронов при нажатии на педали и приложении усилия к штурвалу отрегулируйте натяжение тросов тандемами, расположенными между шп. № 8 и 10 в переднем багажном отделении. Если не стопорится один из узлов, осмотрите все детали узла, особенно обратите внимание на тяги управления пальцем стопора РВ и РН. Если одна из тяг согнута, замените ее, для чего: — расшплинтуйте и отверните гайки; — снимите шайбы, болты и тягу;	Т

Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1.4. Управление стояночным тормозом колес шасси находится во включенном положении. Кнопка стояночного тормоза должна находиться в вытянутом «на себя» положении. 1.5. Перекрывные краны топлива закрыты. При закрытых перекрывных кранах топлива на самолете Ан-24 красные светосигнализаторы на топливном щитке средней панели приборной доски должны гореть. На самолетах Ан-26 и Ан-30 зеленые светосигнализаторы открытого положения перекрывных кранов должны быть погашены. 1.6. Рукоятка аварийной системы выпуска передней опоры самолета зафиксирована в нижнем положении. 1.7. Рукоятка трехходового крана командного прибора (агр. 2077) законтрена в положении «ВКЛЮЧЕНО». 1.8. Вентильный кран сброса давления из линии уборки шасси самолета на центральном пульте закрыт.	— установите тягу, отрегулированную по длине снятой; — затяните и законтрите гайки и подсоедините металлизацию. При утопленном положении кнопки нажмите на педали с места КВС, потяните кнопку на себя и отпустите педали. Если перекрывные краны топлива открыты, закройте их, нажав на переключатели на самолете Ан-24, до загорания красных светосигнализаторов, на самолетах Ан-26 и Ан-30 — пока не погаснут зеленые светосигнализаторы.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 87		
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
2. Убедитесь в том, что предохранительные колпачки переключателей «ЗАПУСК В ВОЗДУХЕ», «АВАРИЙНЫЙ ВЫПУСК ЗАКРЫЛКОВ», «УПРАВЛЕНИЕ ЛЕНТОЙ ПЕРЕПУСКА ВОЗДУХА» РУ19 закрыты, законтрены и опломбированы. 3. Установите переключатель «БОРТ—АЭРОДРОМ» в нейтральное положение. 4. Отключите кабель электрической аэродромной установки от самолета и закройте крышку ШРАП на правой гондоле двигателя.			Т Т Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547—75; ключи 11×14, ГОСТ 2839—80Е; отвертка для винтов и шурупов с крестообразным шлицем Ø 3 мм, ГОСТ 10754—80.	Шпильки 1,0, ГОСТ 397—79; проволока контрольная КО 0,5, ГОСТ 792—67; пломбы металлические.	

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 88	На странице 267	
Пункт РО 1.20.60	Открытие сливных клапанов фюзеляжа. Установка фиксаторов дверей и люков. Закрытие форточек, дверей и люков	Трудоемкость 0,1 чел.-ч	
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Откройте сливные клапаны на нижних панелях фюзеляжа, отжимая и поворачивая клапан так, чтобы шлиц на окрашенном в красный цвет торце клапана встал перпендикулярно оси самолета. 2. Выньте за тросики пробки сливных горловин у порога входной и багажной дверей. 3. Выньте пробки из сливных трубок водосборников форточек. 4. Закройте форточки, двери и крышки люков. 5. Установите на место фиксаторы дверей и люков.			Т
			Т
			Т
			Т
			Т

Приложение №1 к указанию
ГУЗРАТ МГА № 23.1.7-104
от 11 ноября 1985г.

к РО самолетов Ан-24 Ан-26, Ан-30	Технологическая карта №90	
Пункт РО: I.20.62	Снятие электрического подогревателя ЭПД-I	
Содержание операций и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Освободите электрический подогреватель ЭПД-I.		Т
2. Снимите калорифер с самолета и уложите в чемодан, сверните кабели и уберите ЭПД-I от самолета.		Т
3. Закройте крышку лючка с надписью "Подогрев двигателя", "Слив масла из маслорадиатора", завернув винты крепления.		Т
4. Перед запуском двигателей убедитесь, что температура на входе в двигатель по самолетному прибору составляет не ниже минус 15°C, а воздушный винт свободно проворачивается от руки.		Т
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы

Ствертка слесарно-монтажная ГОСТ
I7199-71

ных и силового кабелей, сохранно замков фиксации электрокалорифера.

5. Установите электрокалорифер в проем лючка с надписью "Подогрев двигателя. Слив масла из маслорадиатора" на замки и убедитесь в надежности фиксации.
6. Подсоедините силовой кабель к аэродромной электроколонке.
7. Включите электрокалорифер и убедитесь в загорании светосигнализатора нормальной работы. Вывесите вымпел "Запрещается производить работы на двигателе, снятие калорифера, отсоединение кабелей без отключения питания". В дальнейшем наблюдение за работой ЭЦД-I ведите через каждый час работы после включения по светосигнализатору нормальной работы.

Т

Т

Т

В случае загорания светосигнализатора аварийного состояния обесточьте ЭЦД-I, снимите с самолета для определения дефекта или замены ЭЦД-I.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- переноска, установка и снятие электрокалориферов, а также ящика-чемодана с пультом управления, отсоединение и подсоединение кабелей без отключения питания электро-током;
- производить работы на двигателях и в мотогондолах при установленных и включенных ЭЦД-I.

Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы
---	-----------------------------	---------------------

Ствертка слесарная ГОСТ 17199-71.

Салфетка техническая ГОСТ 7138-73.

Приложение №2 к указанию
 ГУЭРАТ МГА № 23.1.7-104
 от 11 ноября 1985г.

К РО самолетов Ан-24, Ан-26, Ан-30	Технологическая карта №91	
Пункт РР 1.20.09	Установка электрического подогревателя ЭЦ-I	
Содержание операций и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. При необходимости зачехлите мотогондолу.		Т
2. Откройте крышку лючка с надписью "Подогрев двигателя. Слив масла из маслорадиатора" в нижней части мотогондолы.		Т
3. Произведите осмотр места установки электрокалорифера, окантовки лючка и двигателя (в пределах видимости) на предмет отсутствия загрязнений и подтекания топлива, масла и АМГ-Ю (Fn-51). Подогреватель электрический ЭЦ-I применяйте для поддержания рабочей температуры авиадвигателей с целью обеспечения постоянной готовности к запуску при температуре наружного воздуха -15°C и ниже независимо от температуры масла на входе в двигатель.	Загрязнения удалите, при подтекании топлива, масла и АМГ-Ю (Fn-51), найдите причину и устраните. Следы топлива, масла и АМГ-Ю (Fn-51) удалите.	Т
4. Проверьте состояние корпуса электрокалорифера, целостность электроизоляционной прокладки на стыковочном фланце, отсутствие загрязнений, следов топлива, масла и влаги в каналах распределителей воздушного потока и на поверхности корпуса, целостность соединитель-	Загрязнения, следы топлива, масла и влаги удалите. При наличии повреждений на деталях ЭЦ-I отправьте его в ремонт.	Т

Пункт РО I.13.08,09	Технологическая карта № 92	Трудоемкость чел-ч
	Осмотр механических шторок лобового и электрообогреваемых стекол фонаря кабины экипажа	
Содержание операции и технические требования (ТТ)	Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Контроль
1. Осмотрите механические шторки лобового и электрообогреваемых передних стекол фонаря кабины экипажа и убедитесь, что они законтрены проволокой в убранном положении (шторка лобового стекла должна быть полностью намотана на барабан, шторки электрообогреваемых стекол - сдвинуты вниз по направляющим пруткам).	В случае повреждения пломбировки шторки: - проверьте исправность соответствующей шторки, раскрывая ее полностью и постепенно плавно отпуская. В случае заедания шторки в промежуточном положении, выясните причину и устраните; - законтрите шторку в убранном положении, для чего плотно обмотайте шторку в средней части одним витком проволоки ММ-0,3 и опломбируйте трубчатой пломбой	

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 92			
Содержание операции и технические требования (ТТ)		Работы, выполняемые при отклонениях от ТТ	Конт-роль
		из мягкого алюминиевого сплава.	
Контрольно-проверочная аппаратура (КПА)	Инструмент и приспособления	Расходный материал	
	Плоскогубцы комбинированные, ГОСТ 5547-66; пломбиратор, ГОСТ 17271-76	Проволока контролочная ММ-0,3, ГОСТ 2112-79; пломба трубчатая из мягкого алюминиевого сплава.	

СОДЕРЖАНИЕ

Общие указания	4	Технологическая карта № 13. Слив отстоя топлива из ФТО и ФГО силовой установки	63
Технологическая карта № 1. Прием самолета на место стоянки, установка упорных колодок и заглушек, подключение электрической аэродромной установки	6	Технологическая карта № 14. Проверка открытия и закрытия заслонки крана отбора воздуха на обогрев ВНА двигателей	64
Технологическая карта № 2. Буксировка самолета на место стоянки (технического обслуживания)	12	Технологическая карта № 15. Осмотр фильтроэлементов ФТО и ФГО, фильтров НД и АДТ. Проверка топливной системы на герметичность	65
Технологическая карта № 3. Промывка наружных поверхностей самолета. Уборка внутри самолета	19	Технологическая карта № 16. Запуск и прогрев двигателя. Проверка вступления в работу усилителя УКО. Осмотр двигателя после останова	72
Технологическая карта № 4. Осмотр воздушного винта, обтекателя втулки и комлей лопастей. Проверка легкости вращения ротора двигателя	24	Технологическая карта № 17. Проверка закрытия сливного крана водяного бака системы впрыска воды в двигатель. Осмотр и промывка нижнего сетчатого фильтра водяного бака	76
Технологическая карта № 5. Осмотр gondoly двигателя	38	Технологическая карта № 18. Осмотр пробки влагоотстойника	78
Технологическая карта № 6. Осмотр сот радиаторов, воздухозаборника, ВНА, лопаток 1-й ступени компрессора и удлинительной трубы	40	Технологическая карта № 19. Измерение количества масла в маслобаке РУ19А-300	79
Технологическая карта № 7. Измерение количества масла в маслобаке мерной линейкой	43	Технологическая карта № 20. Осмотр входного канала, реактивного сопла, стекателя и лопаток компрессора двигателя РУ19	81
Технологическая карта № 8. Осмотр магнитной пробки лобового картера	44	Технологическая карта № 21. Осмотр хвостовой части gondoly правого двигателя, съемного капота и воздухозаборника двигателя РУ19А-300	91
Технологическая карта № 9. Осмотр корпусов двигателя, агрегатов, шлангов и трубопроводов всех систем и управления двигателем	47	Технологическая карта № 22. Осмотр силового набора капота и сеток воздухозаборника двигателя РУ19А-300	94
Технологическая карта № 10. Проверка затяжки гаек крепления передних демпферов к передним цапфам двигателя	57	Технологическая карта № 23. Проверка наличия пломбы на предохранительном колпачке переключателя управления лентой перепуска воздуха двигателя РУ19А-300	98
Технологическая карта № 11. Осмотр лопаток 3-й ступени турбины, реактивного сопла и его стекателя	58		
Технологическая карта № 12. Осмотр масляного фильтра лобового картера двигателя	59		

Технологическая карта № 24. Слив отстоя топлива из ФТО двигателя РУ19А-300	99	Технологическая карта № 40. Осмотр рампы; швартовочных устройств, остекления грузовой кабины и блицтера штурмана	137
Технологическая карта № 25. Осмотр масляного фильтра двигателя РУ19А-300	100	Технологическая карта № 41. Слив отстоя из топливоулавливающих бачков системы дренажа топливных баков	139
Технологическая карта № 26. Измерение количества масла в маслобаке ТГ-16	103	Технологическая карта № 42. Осмотр бортовой лебедки БЛ-56 (БЛ) и ее узлов	140
Технологическая карта № 27. Осмотр хвостовой части гондолы правого двигателя	106	Технологическая карта № 43. Проверка работоспособности лебедки БЛ-56 (БЛ) грузоподъемного устройства	141
Технологическая карта № 28. Слив отстоя топлива из ФТО ТГ-16	108	Технологическая карта № 44. Осмотр и проверка исправности транспортера	144
Технологическая карта № 29. Осмотр перекрывного крана топлива ТГ-16	110	Технологическая карта № 45. Осмотр ручного выключателя электромагнитного тормоза лебедки, ручки ручного привода, тросоукладчика и троса	146
Технологическая карта № 30. Осмотр самолета с земли	111	Технологическая карта № 46. Осмотр и проверка оборудования для погрузки несамходных колесных грузов	148
Технологическая карта № 31. Подготовка самолета к заправке топливом и обслуживание его после заправки	113	Технологическая карта № 47. Очистка погрузочно-разгрузочного устройства, осмотр упоров и щек на монорельсе. Очистка пылесборников грузовой цепи	150
Технологическая карта № 32. Осмотр остекления кабины экипажа и пассажирского салона самолета	115	Технологическая карта № 48. Осмотр и проверка исправности напольного устройства	151
Технологическая карта № 33. Осмотр дренажных отверстий фюзеляжа. Открытие сливных клапанов	117	Технологическая карта № 49. Осмотр и проверка исправности грузоподъемного устройства	154
Технологическая карта № 34. Осмотр пространства под полом фюзеляжа	120	Технологическая карта № 50. Осмотр остекления фонаря кабины штурмана, фотолюков, обтекателей и крышек фотолюков	157
Технологическая карта № 35. Измерение массы топлива в баках самолета	121	Технологическая карта № 51. Осмотр служебного оборудования кабин штурмана и операторов	159
Технологическая карта № 36. Осмотр обтекателей и патрубков дренажных мачт	123	Технологическая карта № 52. Проверка работы системы стопорения и плавности хода органов управления	164
Технологическая карта № 37. Промывка наружных поверхностей самолета	125		
Технологическая карта № 38. Осмотр стыковочных узлов кия и стабилизатора	130		
Технологическая карта № 39. Проверка затяжки болтов стыковочных фитингов крыла по нервюрам № 7 и № 12	134		

Технологическая карта № 53. Проверка количества масла АМГ-10 в гидробаке по маслосмеру	173
Технологическая карта № 54. Замена влагопоглотителя (силикагеля) в фильтре-осушителе системы наддува гидробака	178
Технологическая карта № 55. Осмотр гидроцилиндров и трубопроводов створок грузолука	181
Технологическая карта № 56. Осмотр колес основных и передней опор самолета	182
Технологическая карта № 57. Осмотр передней и основных опор самолета	190
Технологическая карта № 58. Осмотр инерционных датчиков антиюзовой автоматики колес основных опор самолета	192
Технологическая карта № 59. Проверка зарядки амортизаторов стоек шасси и шин колес. Протирка штоков амортизаторов стоек шасси	193
Технологическая карта № 60. Осмотр отсеков передней и основных опор самолета	198
Технологическая карта № 61. Проверка и регулировка давления в шинах колес	202
Технологическая карта № 62. Проверка состояния термосвидетелей колес КТ-157	207
Технологическая карта № 63. Доливка масла в турбохолодильники 1277ТД	210
Технологическая карта № 64. Проверка аварийно-спасательного оборудования	212
Технологическая карта № 65. Промывка насосной части агрегата ЭЦН-104В	214
Технологическая карта № 66. Уборка в самолете	215
Технологическая карта № 67. Осмотр оборудования кабин, багажных помещений, буфета, туалета	217

Технологическая карта № 68. Расчехление, удаление снега, льда и инея с поверхности самолета и его агрегатов	230
Технологическая карта № 69. Кондиционирование, заправка баков туалета и системы впрыска воды в двигатели	233
Технологическая карта № 70. Слив отстоя топлива из топливных баков	238
Технологическая карта № 71. Подогрев и опробование двигателей и ВСУ. Подогрев ниши передней опоры	240
Технологическая карта № 72. Осмотр обшивки самолета, снятие заглушек. Заккрытие сливных клапанов фюзеляжа и сливных горловин дверей	241
Технологическая карта № 73. Осмотр сот масло-радиаторов и выводов дренажных систем	243
Технологическая карта № 74. Выдача мягкого инвентаря и оборудования. Замена подголовников	244
Технологическая карта № 75. Проверка укомплектованности самолета и сдача его экипажу	245
Технологическая карта № 76. Заключительный осмотр самолета перед вылетом, подключение аэродромного источника электроэнергии и СПУ	246
Технологическая карта № 77. Осмотр грузового люка и рамп	250
Технологическая карта № 78. Проверка положения погрузочно-разгрузочного устройства	251
Технологическая карта № 79. Заправка электро-термоса и электрокипятильника водой	252
Технологическая карта № 80. Проверка надежности закрытия боковых замков рамп	253
Технологическая карта № 81. Осмотр рамп и напольного устройства	254

Технологическая карта № 82. Проверка надежности стопорения кареток на монорельсе и положения крюков	255
Технологическая карта № 83. Заправка электро-термоса и электрокипятильника водой	256
Технологическая карта № 84. Установка заглушек, заземление самолета	257
Технологическая карта № 85. Осмотр обшивки фюзеляжа, воздушных винтов, опор самолета. Прием самолета	260

Технологическая карта № 86. Слив воды из бака для воды и содержимого из бака унитаза	262
Технологическая карта № 87. Проверка положения рычагов, переключателей и кранов в кабине экипажа. Отключение электрической аэродромной установки	264
Технологическая карта № 88. Открытие сливных клапанов фюзеляжа. Установка фиксаторов дверей и люков. Закрытие форточек, дверей и люков	267
Технологическая карта № 89. Слив воды из электротермоса и электрокипятильника	268

Сдано в набор 02.08.89. Подписано в печать 25.09.89. Формат 60×90¹/₁₆. Бумага офсетная. Печать офсетная.
Гарнитура литературная. Фотонабор. Усл. п. л. 2,0. Усл. кр.-отт. 2,0. Уч.-изд. л. 1,9. Тираж 2545 экз.
Заказ № 144. Изд. № 1422. Бесплатно.

Издательство «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер. 5
Тип. изд-ва «Воздушный транспорт», 103012, Москва, Старопанский пер. 5